



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 17 de octubre de 2022
(OR. en)

13674/22
ADD 1

AVIATION 252

NOTA DE TRANSMISIÓN

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
A:	Secretaría General del Consejo
N.º doc. Ción.:	COM(2022) 529 final - ANNEX
Asunto:	ANEXO del INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO El Programa Europeo de Seguridad Aérea

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2022) 529 final - ANNEX.

Adj.: COM(2022) 529 final - ANNEX



Bruselas, 17.10.2022
COM(2022) 529 final

ANNEX

ANEXO

del

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

El Programa Europeo de Seguridad Aérea

Índice

1.	POLÍTICAS, OBJETIVOS Y RECURSOS EUROPEOS EN MATERIA DE SEGURIDAD.....	6
1.1.	El sistema europeo de seguridad aérea.....	6
1.2.	El sistema europeo de seguridad aérea y la OACI.....	7
1.3.	El marco legislativo de la Unión en materia de seguridad aérea y protección del medio ambiente	8
1.3.1.	Estructura del marco legislativo de la Unión en materia de seguridad	8
1.3.2.	Reglamento (UE) 2018/1139 y reglas conexas.....	14
1.3.3.	Investigación de accidentes e incidentes en la aviación civil	23
1.3.4.	Notificación, análisis y seguimiento de sucesos en la aviación civil.....	23
1.3.5.	Lista de las compañías aéreas de la Unión Europea sujetas a una prohibición de explotación en la UE	24
1.4.	Competencias y responsabilidades en materia de seguridad en la Unión Europea....	25
1.4.1.	Proceso decisorio en la Unión Europea	25
1.4.2.	Competencias y responsabilidades en materia de seguridad aérea en el ámbito del sistema europeo de seguridad.....	26
1.5.	Investigación de accidentes e incidentes.....	36
1.5.1.	Normativa aplicable	36
1.5.2.	Las recomendaciones de seguridad.....	36
1.5.3.	Cooperación con otras entidades.....	37
1.6.	Control del cumplimiento	38
1.6.1.	Control del cumplimiento de los Estados miembros.....	38
1.6.2.	Control del cumplimiento de las organizaciones reguladas de la industria	39
2.	GESTIÓN DE LOS RIESGOS DE SEGURIDAD A NIVEL EUROPEO	41
2.1.	Recopilación, análisis e intercambio de datos sobre seguridad	43
2.2.	Gestión de los riesgos de seguridad a nivel de la UE: proceso de elaboración y actualización del Plan Europeo de Seguridad Aérea.....	44
2.2.1	Plan Europeo de Seguridad Aérea: dimensión internacional.....	48
2.3.	Supervisión del rendimiento en materia de seguridad	50
2.3.1	Acuerdo sobre el rendimiento de las organizaciones en materia de seguridad.....	50
2.3.2	Rendimiento de los Estados miembros en materia de seguridad	51
2.3.3	El Informe anual sobre seguridad de la AESA	51
2.4.	Requisitos de gestión de la seguridad para autoridades y organizaciones	52
3.	GARANTÍA DE SEGURIDAD EUROPEA	53
3.1	Supervisión de la seguridad	53
3.1.1	Supervisión de la aplicación de las normas en los Estados miembros.....	54

3.1.2	Supervisión de las organizaciones certificadas	54
3.2	Fijación de objetivos en función de los datos sobre seguridad para la supervisión de los elementos más preocupantes o que requieren mayor atención.....	54
3.2.1	Fijación de objetivos en función de los datos sobre seguridad para la observación de los Estados miembros.....	54
3.2.2	Fijación de objetivos en función de los datos sobre seguridad para la supervisión de la industria.....	55
4.	PROMOCIÓN DE LA SEGURIDAD A NIVEL EUROPEO.....	57
4.1	Actividades a nivel de la UE.....	58
4.1.1	Comunicación en materia de seguridad	58
4.2	Formación a nivel de la UE.....	59
	Lista de siglas y acrónimos	61
	Cuadro 1. Legislación aplicable de la Unión Europea en materia de seguridad aérea y protección del medio ambiente	9
	Cuadro 2. Autoridades competentes en virtud de las normas de la UE	27
	Gráfico 1. Interrelaciones entre las partes interesadas en el sistema europeo de seguridad aérea	31
	Gráfico 2. El proceso europeo de gestión de riesgos de seguridad	46
	Gráfico 3. Relación entre el EASP, el EPAS y otros programas y planes	49

INTRODUCCIÓN

El presente documento describe el Programa Europeo de Seguridad Aérea y detalla el conjunto de normas en materia de aviación aplicables a escala de la Unión, así como las actividades y los procesos que se utilizan para gestionar en común la seguridad de la aviación civil en la Unión.

El Programa Europeo de Seguridad Aérea corresponde funcionalmente, a nivel de la UE, al programa estatal de seguridad operacional descrito en el anexo 19 del Convenio de Chicago. El Reglamento (UE) 2018/1139 introdujo un nuevo capítulo preceptivo sobre la gestión de la seguridad aérea en el marco jurídico de la UE en materia de aviación. En él se establece, entre otros aspectos, que la Comisión adoptará, publicará y actualizará un documento (el «Programa Europeo de Seguridad Aérea») en el que se describa el funcionamiento del sistema europeo de seguridad aérea y que contenga las normas, las actividades y los procesos utilizados para gestionar la seguridad de la aviación civil en la Unión de conformidad con su marco jurídico.

El Programa explica cómo se gestiona la seguridad aérea desde una perspectiva europea. Dado que muchas de las reglas y actividades relacionadas con la seguridad aérea son adoptadas y coordinadas a nivel de la UE, los Estados miembros deberán remitirse al Programa Europeo de Seguridad Aérea en sus propios programas estatales de seguridad. Este es el motivo por el que el Programa Europeo de Seguridad Aérea debe incluir al menos los elementos relacionados con las responsabilidades del Estado de gestión de la seguridad descritos en las normas y prácticas recomendadas internacionales. De hecho, la UE ha legislado en determinados aspectos de la seguridad aérea, de modo que los Estados miembros difícilmente podrían describir cómo gestionan la seguridad sin considerar la dimensión europea. Además, en la mayoría de los ámbitos recogidos en el Convenio de Chicago, los Estados han transferido sus competencias a la Unión. El Programa Europeo de Seguridad Aérea también explica la forma en que la UE cumple con las obligaciones internacionales derivadas de esta delegación de responsabilidades.

El formato y la estructura del Programa Europeo de Seguridad Aérea se corresponden con la descripción del programa estatal de seguridad operacional descrito en el anexo 19 del Convenio de Chicago.

El Programa Europeo de Seguridad Aérea también describe el proceso de elaboración, adopción, actualización y aplicación del Plan Europeo de Seguridad Aérea.

El objetivo del Programa Europeo de Seguridad Aérea es garantizar que el sistema de gestión de la seguridad aérea en la Unión Europea funcione al máximo nivel y de manera uniforme en el conjunto de la Unión y que continúe mejorando con el tiempo, teniendo también en cuenta otros objetivos pertinentes como la protección del medio ambiente.

Con la descripción de los procesos utilizados para la gestión conjunta de la seguridad a nivel europeo y, en particular, de la forma en que la Comisión Europea (en lo sucesivo, «la Comisión»), los Estados miembros y la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea cooperan en la detección de peligros e intervienen adecuadamente para reducir los riesgos para la seguridad, el Programa Europeo de Seguridad Aérea contribuye al logro de los grandes objetivos definidos en esta materia a escala de la Unión. Garantiza por consiguiente que todas las partes interesadas sean conscientes de sus responsabilidades y que se apliquen todas las reglas y procesos necesarios para reforzar la seguridad aérea y contribuyan de este modo a prevenir accidentes en la región europea y fuera de ella.

TERMINOLOGÍA

A lo largo de todo este documento:

- toda mención de los «Estados miembros» se entenderá que hace referencia a los veintisiete Estados miembros de la UE;
- toda mención de los «Estados miembros de la AESA» se entenderá que hace referencia a los veintisiete Estados miembros de la UE, más Islandia, Liechtenstein, Noruega y Suiza;
- toda mención de los «Estados EUR de la OACI» se entenderá que hace referencia a los cincuenta y cinco Estados de la región EUR de la OACI, que incluye a todos los Estados miembros de la UE;
- toda mención del «Reglamento de base» se entenderá que hace referencia al Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea¹, y
- toda mención de la «red de analistas» se entenderá que hace referencia a la red de analistas de la seguridad aérea a que se refiere el Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la notificación, análisis y seguimiento de sucesos en la aviación civil².

¹ Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo (Texto pertinente a efectos del EEE); DO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

² Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativo a la notificación, análisis y seguimiento de sucesos en la aviación civil, que modifica el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 1321/2007 y (CE) n.º 1330/2007 de la Comisión (Texto pertinente a efectos del EEE); DO L 122 de 24.4.2014, p. 18.

1. POLÍTICAS, OBJETIVOS Y RECURSOS EUROPEOS EN MATERIA DE SEGURIDAD

1.1. El sistema europeo de seguridad aérea

El sistema europeo de seguridad aérea contiene las normas y procesos que se utilizan para gestionar la seguridad de la aviación civil en la Unión de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1139. Estas normas y procesos garantizan un alto nivel de seguridad en la aviación civil, armonizan los aspectos de seguridad y facilitan la libre circulación de los productos, servicios, personas y capitales que intervienen en la aviación civil.

Al mismo tiempo, el sistema:

- mejora la competitividad del sector de la aviación de la Unión;
- fomenta la rentabilidad, por ejemplo evitando duplicaciones y promoviendo la eficacia en los procesos de reglamentación, certificación y supervisión, así como un uso eficiente de los recursos conexos a escala de la Unión y nacional;
- asiste a los Estados miembros en el ejercicio de sus derechos y en el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago, garantizando una interpretación común y la aplicación uniforme y oportuna de sus disposiciones;
- promueve en todo el mundo los puntos de vista de la Unión al respecto de las normas y reglas referentes a la aviación civil mediante la debida cooperación con terceros países y organizaciones internacionales, y
- promueve la interoperabilidad técnica y operativa y la puesta en común de las mejores prácticas administrativas.

El sistema de gestión de la seguridad aérea se basa en la estrecha colaboración entre la Comisión Europea, la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (en lo sucesivo «la AESA» o «la Agencia») y los Estados miembros, así como el sector de la aviación.

Que los ciudadanos europeos y los pasajeros gocen de un nivel de protección elevado y uniforme depende principalmente de la adopción de normas comunes de seguridad y de medidas que garanticen que los productos, personas y organizaciones³ de la UE cumplan dichas normas, así como de procesos eficientes de gestión de riesgos de seguridad a nivel regional, estatal y del sector. El artículo 85 del Reglamento (UE) 2018/1139 establece un sistema de ejecución, por el que la Agencia asiste a la Comisión en la supervisión de la aplicación del presente Reglamento y de sus actos delegados y de ejecución por parte de los Estados miembros.

El sistema se complementa con una investigación diligente de los accidentes e incidentes con vistas a la detección de deficiencias de seguridad y a la adopción de las medidas necesarias para corregir dichas deficiencias. El Programa Europeo de Seguridad Aérea incluye asimismo la utilización de elementos más proactivos y basados en datos fehacientes, con la finalidad de detectar los riesgos que representen la mayor amenaza para la seguridad y adoptar las medidas necesarias para mitigarlos. En particular, el sistema aprovecha las evaluaciones y determinaciones de riesgos basadas en datos realizadas por el programa Data4Safety (*big data*), apoyado por la Comisión y coordinado por la AESA, con la participación de los socios pertinentes de la comunidad de la aviación europea.

³ Para los fines del presente documento, se entenderá que «organizaciones» hace referencia a las organizaciones de la industria que ofrecen productos o servicios aeronáuticos.

1.2. El sistema europeo de seguridad aérea y la OACI

El sistema europeo de seguridad aérea se coordina estrechamente con la elaboración y aplicación de las normas y métodos recomendados de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

La Comisión y la AESA siguen su proceso de elaboración y planifican medidas legislativas conexas en cuanto se confirma que es necesario modificar el marco regulador europeo. Esto incluye la evaluación de las propuestas de modificación de los anexos de la OACI (comunicación a los Estados de la OACI de tipo I), así como la determinación de diferencias entre el marco reglamentario de la UE y los anexos de la OACI (comunicación a los Estados de la OACI de tipo II y listas de comprobación del cumplimiento). En la evaluación de las diferencias, la AESA y la Comisión prestan apoyo a los Estados miembros que tienen que notificar diferencias a la OACI. Tras la evaluación de la AESA, la Comisión propone al Consejo de la UE una decisión sobre la notificación de diferencias.

Además, la Comisión y la AESA trabajan en colaboración con la Oficina Regional de la OACI para Europa y el Atlántico Norte (EUR/NAT) para promover un enfoque regional en la gestión de la seguridad aérea, fomentar la colaboración en la gestión de riesgos y crear sinergias en las diversas iniciativas de mejora de la seguridad en la UE. El plan de seguridad operacional de la aviación de la región europea (EUR RASP) es fundamental en este contexto: desde 2017, la Oficina Regional de la OACI, la Comisión y la AESA han estado colaborando en la preparación de este RASP, que se basa en las acciones definidas en el Plan Europeo de Seguridad Aérea (EPAS), de modo que todos los Estados EUR de la OACI puedan beneficiarse del proceso de planificación de la seguridad establecido y de sus diversos resultados, en términos de material reglamentario, materiales de promoción de la seguridad, directrices, herramientas y mejores prácticas. El primer EUR RASP se publicó en enero de 2019.

La Comisión y la AESA también están representadas en el grupo de planificación de sistemas de aviación de la región europea (EASPG) y en su correspondiente grupo de coordinación de programas (PCG). El EASPG tiene como principales objetivos garantizar que los planes de desarrollo del sistema de navegación aérea y los planes de seguridad operacional de la aviación en la región EUR sigan siendo coherentes y compatibles con los de las regiones adyacentes, así como con los planes globales de la OACI, y gestionar y coordinar su aplicación. Además, el EASPG desempeña un papel importante a la hora de promover y facilitar la armonización y coordinación de los programas subregionales y nacionales de la región EUR relacionados con la navegación aérea y la seguridad.

Por último, la Comisión y la AESA están representadas en el grupo de estudio sobre el plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP), de manera que contribuyen al mantenimiento de este plan y sus materiales y herramientas de orientación. El principal propósito del GASP es reducir continuamente el número de víctimas mortales y el riesgo de que se produzcan orientando la formulación de una estrategia armonizada de seguridad operacional de la aviación basada en los seis objetivos del GASP y sus plazos establecidos, así como la preparación y aplicación de planes regionales y nacionales de seguridad operacional de la aviación.

Además, la AESA promueve la aplicación del Programa Estatal de Seguridad (SSP) y la gestión de la seguridad a escala mundial a través de proyectos de asistencia técnica de la UE y en colaboración con las oficinas regionales de la OACI para apoyar a los Estados y a las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO). Los principales objetivos de estos proyectos son aumentar el nivel de seguridad en el mundo ayudando a los Estados a establecer sus programas estatales y ayudando a los Estados y a las RSOO a

establecer mecanismos de cooperación regional que garanticen el cumplimiento de las SARP de la OACI. A través de todas estas actividades, es posible promover eficazmente las políticas y los objetivos de seguridad europeos a escala regional y mundial.

1.3. El marco legislativo de la Unión en materia de seguridad aérea y protección del medio ambiente

1.3.1. Estructura del marco legislativo de la Unión en materia de seguridad

El artículo 4, apartado 2, letra g), del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) establece que la competencia sobre los transportes es compartida entre la Unión Europea y sus Estados miembros. El artículo 100, apartado 2, del TFUE autoriza al Parlamento Europeo y al Consejo a establecer disposiciones apropiadas para el transporte aéreo, a propuesta de la Comisión. El artículo 2, apartado 2, del TFUE establece que cuando los Tratados atribuyan a la Unión una competencia compartida con los Estados miembros en un ámbito determinado, la Unión y los Estados miembros podrán legislar y adoptar actos jurídicamente vinculantes en dicho ámbito, y que los Estados miembros ejercerán su competencia en la medida en que la Unión no haya ejercido la suya.

Por consiguiente, es posible definir requisitos legales en materia de seguridad aérea a nivel de la Unión mediante la adopción de legislación de la Unión.

El marco legislativo de la Unión en materia de seguridad de la aviación civil se compone de Reglamentos del Parlamento Europeo y del Consejo, que se complementan, si procede, con Reglamentos de Ejecución de la Comisión. En los actos jurídicos pertinentes, se establecen mecanismos para evaluar la aplicación y eficacia de la legislación, que podrían llevar a revisarla, y se evalúan a su vez a través de las denominadas inspecciones de normalización de los Estados miembros realizadas por la AESA.

El cuadro siguiente resume la legislación aplicable en materia de seguridad aérea que se ha adoptado a nivel de la UE.

Cuadro 1. Legislación aplicable de la Unión Europea en materia de seguridad aérea y protección del medio ambiente

Reglamento de base de la AESA y reglamentos de ejecución y delegados conexos		
Reglamento de base	(UE) 2018/1139	Anexo I: Aeronaves a que se refiere el artículo 2, apartado 3, letra d) Anexo II: Requisitos esenciales sobre aeronavegabilidad Anexo III: Requisitos esenciales para la compatibilidad medioambiental relacionada con los productos Anexo IV: Requisitos esenciales para el personal de vuelo Anexo V: Requisitos esenciales de las operaciones aéreas Anexo VI: Requisitos esenciales de los organismos cualificados Anexo VII: Requisitos esenciales de los aeródromos Anexo VIII: Requisitos esenciales para la gestión del tránsito aéreo (GTA) y los servicios de navegación aérea (SNA) y para los controladores de tránsito aéreo Anexo IX: Requisitos esenciales para aeronaves no tripuladas Anexo X: Tabla de correspondencias
Aeronavegabilidad inicial	Reglamento (UE) n.º 748/2012	Anexo I: Parte 21 Anexo II: Reglamento derogado con sus modificaciones sucesivas Anexo III: Tabla de correspondencias
Especificaciones de aeronavegabilidad adicionales para operaciones	Reglamento (UE) 2015/640	Anexo I: Parte 26
Mantenimiento de la aeronavegabilidad	Reglamento (UE) n.º 1321/2014	Anexo I: Parte M Anexo II: Parte 145 Anexo III: Parte 66 Anexo IV: Parte 147 Anexo V bis: Parte T Anexo V ter: Parte ML Anexo V quater: Parte CAMO Anexo V quinquies: Parte CAO
Personal de vuelo	Reglamento (UE) n.º 1178/2011	Anexo I: Parte FCL Anexo II: Conversión de licencias nacionales Anexo III: Licencias de terceros países Anexo IV: Parte MED Anexo V: Parte CC Anexo VI: Parte ARA Anexo VII: Parte ORA Anexo VIII: Parte DTO
Operaciones aéreas	Reglamento (UE) n.º 965/2012	Anexo I: Definiciones Anexo II: Parte ARO Anexo III: Parte ORO Anexo IV: Parte CAT Anexo V: Parte SPA Anexo VI: Parte NCC Anexo VII: Parte NCO Anexo VIII: Parte SPO
Globos — Operaciones aéreas	Reglamento (UE) 2018/395	Anexo I: Parte DEF Anexo II: Parte BOP Anexo III: Parte BFCL

Planeadores – Operaciones aéreas	Reglamento (UE) 2018/1976	Anexo I: Parte DEF Anexo II: Parte SAO Anexo III: Parte SFCL
--	---------------------------	--

Reglamento de base de la AESA y reglamentos de ejecución y delegados conexos (continuación)

Operadores de terceros países	Reglamento (UE) n.º 452/2014	Anexo I: Parte TCO Anexo II: Parte ART
Prestación de servicios de GTA/SNA — Gestión del tránsito aéreo / Servicios de navegación aérea	Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373	Anexo I: Definiciones Anexo II: Parte ATM/ANS.AR Anexo III: Parte ATM/ANS.OR Anexo IV: Parte ATS Anexo V: Parte MET Anexo VI: Parte AIS Anexo VII: Parte DAT Anexo VIII: Parte CNS Anexo IX: Parte ATFM Anexo X: Parte ASM Anexo XI: Parte FPD Anexo XII: Parte NM Anexo XIII: Parte PERS
Interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo	Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1079/2012 Reglamento (UE) n.º 1207/2011 Reglamento (UE) n.º 1206/2011 Reglamento (UE) n.º 29/2009 Reglamento (CE) n.º 262/2009 Reglamento (CE) n.º 633/2007 Reglamento (CE) n.º 1033/2006 Reglamento (CE) n.º 1032/2006	
Controladores de tránsito aéreo	Reglamento (UE) 2015/340	Anexo I: Parte ATCO Anexo II: Parte ATCO.AR Anexo III: Parte ATCO.OR Anexo IV: Parte ATCO.MED
Requisitos de utilización del espacio aéreo (ACAS II)	Reglamento (UE) n.º 1332/2011	Anexo: ACAS
Requisitos de utilización del espacio aéreo (PBN)	Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1048	Anexo: Subparte PBN
Reglamento del aire	Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012	Anexo: Reglamento del aire
Aeródromos	Reglamento (UE)	Anexo I: Definiciones

	n.º 139/2014	Anexo II: Parte ADR.AR Anexo III: Parte ADR.OR Anexo IV: Parte ADR.OPS
<u>Sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS)</u> <u>(Normas y procedimientos aplicables a las operaciones de aeronaves no tripuladas)</u>	Reglamento (UE) 2019/947	Anexo: Operaciones de UAS en las categorías «abierta» y «específica»
<u>Operadores de UAS y de terceros países de sistemas de aeronaves no tripuladas</u>	Reglamento Delegado (UE) 2019/945	Anexo
<u>Marco regulador para el U-Space</u>	Reglamento de Ejecución (UE) 2021/664	Anexo I: Criterios para la definición de las capacidades, los requisitos de rendimiento, las condiciones operativas y las limitaciones del espacio aéreo a que se refiere el artículo 3, apartado 4 Anexo II: Publicación de la información contemplada en el artículo 5, apartado 4, letra a) Anexo III: Requisitos en materia de calidad, latencia y protección de datos contemplados en el artículo 5, apartado 4, letra b), y el artículo 7, apartado 5, letra c) Anexo IV: Solicitud de autorización de vuelo de UAS contemplada en el artículo 6, apartado 4 Anexo V: Intercambio de información y datos operativos pertinentes entre los proveedores de servicios de U-Space y los proveedores de servicios de tránsito aéreo de conformidad con el artículo 7, apartado 3 Anexo VI: Certificado para el proveedor de servicios de U-Space contemplado en el artículo 14, apartado 3 Anexo VII: Certificado para el proveedor único de servicios comunes de información contemplado en el artículo 14, apartado 3

Otros reglamentos sobre el funcionamiento de la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea

<u>Tasas y derechos</u>	Reglamento de Ejecución (UE) 2019/2153	Anexo
<u>Multas y multas coercitivas</u>	Reglamento de Ejecución (UE) n.º 646/2012	
<u>Inspecciones de normalización</u>	Reglamento de Ejecución (UE) n.º 628/2013	

Reglamentos en materia de seguridad aérea que no se derivan del Reglamento de base de la AESA

<u>Notificación de sucesos</u>	Reglamento (UE) n.º 376/2014	Anexo I: Lista de requisitos aplicables a los regímenes obligatorios y voluntarios de notificación de sucesos Anexo II: Partes interesadas Anexo III: Solicitud de información que figura en el Repositorio Central Europeo
<u>Sistema europeo común de clasificación de riesgos</u>	Reglamento Delegado (UE) 2020/2034 complementario de (UE) n.º 376/2014	Anexo: Sistema europeo común de clasificación de riesgos
<u>Lista de clasificación de los sucesos en la aviación civil de notificación obligatoria de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 376/2014</u>	Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1018	Anexo I: Sucesos relacionados con la operación de la aeronave Anexo II: Sucesos relacionados con las condiciones técnicas, el mantenimiento y la reparación de las aeronaves Anexo III: Sucesos relacionados con los servicios e instalaciones de navegación aérea Anexo IV: Sucesos relacionados con los aeródromos y los servicios en tierra Anexo V: Sucesos relacionados con aeronaves distintas de las motopropulsadas complejas, incluidos los planeadores y los vehículos más ligeros que el aire
<u>Investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil</u>	(UE) n.º 996/2010	Anexo: Lista de ejemplos de incidentes graves
<u>Armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil</u>	Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo	
<u>Establecimiento de una lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Comunidad</u>	(CE) n.º 2111/2005	Anexo: Criterios comunes para el examen de una prohibición de explotación por razones de seguridad a nivel comunitario
<u>Normas de aplicación de la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad</u>	(CE) n.º 473/2006	Anexo A: Información que deben facilitar los Estados miembros que formulen una petición en virtud del artículo 4, apartado 2, del Reglamento de base Anexo B: Comunicación por parte de un Estado miembro de las medidas excepcionales adoptadas en virtud del artículo 6, apartado 1, del Reglamento de base para imponer una prohibición de explotación en su territorio Anexo C: Comunicación por parte de un Estado miembro de las medidas excepcionales adoptadas en virtud del artículo 6,

		apartado 2, del Reglamento de base para mantener o imponer una prohibición de explotación en su territorio en caso de que la Comisión haya decidido no incluir medidas similares en la lista comunitaria
Lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad	(UE) n.º 474/2006	Anexo A: Lista de compañías aéreas cuya explotación queda totalmente prohibida dentro de la Comunidad
		Anexo B: Lista de compañías aéreas cuya explotación queda sujeta a restricciones dentro de la Comunidad
Marco para el cielo único europeo	(CE) n.º 549/2004	
Prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo	(CE) n.º 550/2004	Anexo I: Requisitos de los organismos reconocidos Anexo II: CONDICIONES QUE SE ADJUNTARÁN A LOS CERTIFICADOS
Cielo único europeo – Organización y utilización del espacio aéreo	(CE) n.º 551/2004	
Cielo Único Europeo — Proyectos comunes	Reglamento (UE) n.º 409/2013	
Sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación en el cielo único europeo – Indicadores clave de rendimiento en materia de seguridad	Reglamento (UE) 2019/317	Anexo I: Indicadores clave de rendimiento (ICR) para la definición de objetivos e indicadores de seguimiento Anexo II: Modelo para los planes de rendimiento a escala nacional o de bloque funcional de espacio aéreo a que se refiere el artículo 10, apartado 1 Anexo III: Modelo para el plan de rendimiento de la red a que se refiere el artículo 10, apartado 5 Anexo IV: Criterios para la evaluación de los planes y objetivos de rendimiento a escala nacional o de bloque funcional de espacio aéreo Anexo V: Criterios para la evaluación del proyecto de plan de rendimiento de la red Anexo VI: Lista de datos relacionados con el rendimiento que deben proporcionarse a la Comisión a efectos del seguimiento del rendimiento de conformidad con el artículo 36, apartado 1, y el artículo 37 Anexo VII: Costes determinados y reales Anexo VIII: Requisitos relativos al cálculo de las unidades de servicio de ruta y de aproximación a que se refiere el artículo 25 Anexo IX: Tarifas unitarias Anexo X: Criterios para determinar si la prestación de los servicios mencionados en el artículo 35, apartado 1, está sujeta a condiciones de mercado Anexo XI: Cuadros de notificación de apoyo para la base de costes y las tarifas unitarias que deben proporcionarse a la Comisión de conformidad con el artículo 35, apartado 6 Anexo XII: Elementos fundamentales a efectos de las consultas mencionadas en el artículo 24, apartado 3, y el artículo 30, apartado 1 Anexo XIII: Requisitos específicos sobre los sistemas de incentivos mencionados en el artículo 11, apartado 3

Restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la Unión	Reglamento (UE) n.º 598/2014 ⁴	Anexo I: EVALUACIÓN DEL NIVEL DE RUIDO EN UN AEROPUERTO Anexo II: Evaluación de la relación coste-eficacia de las restricciones operativas relacionadas con el ruido
---	---	---

En el sitio web EUR-Lex, en la sección «Repertorio de actos jurídicos», capítulo [07.40.30](#)⁵, puede consultarse la legislación de la Unión aplicable en materia de seguridad aérea. La Agencia también publica una visión general del marco regulador⁶.

Para apoyar la aplicación de la legislación de la UE en materia de seguridad aérea y promoverla en todo el mundo, la AESA proporciona versiones consolidadas de las normas de aviación a través de su proyecto eRules, destinado a la digitalización de las normas de aviación. Las **Easy Access Rules** [«Normas de fácil acceso»] presentan la legislación en materia de aviación de manera consolidada y fácil de usar (las normas de desarrollo con todas sus modificaciones se muestran junto a los medios aceptables de cumplimiento, documentación orientativa, especificaciones de certificación y especificaciones detalladas).

Las normas de fácil acceso comprenden todos los ámbitos de la aviación y están disponibles en formato PDF o como publicación dinámica en línea. Se pueden encontrar en el enlace siguiente: <https://www.easa.europa.eu/document-library/easy-access-rules>

1.3.2. Reglamento (UE) 2018/1139 y reglas conexas

1.3.2.1. Requisitos jurídicos

El Reglamento (UE) 2018/1139⁷ es la piedra angular del sistema de seguridad aérea de la UE. Tiene por objeto establecer y mantener un nivel elevado y uniforme de seguridad en la aviación civil en Europa mediante el establecimiento de normas comunes en este campo. Asimismo, permite el reconocimiento mutuo de certificados, introduce un proceso de inspecciones de normalización para supervisar la aplicación de las normas por los Estados miembros y crea la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea.

El Reglamento (UE) 2018/1139 define «requisitos esenciales» que implican que autoridades, personas y organizaciones deben cumplir objetivos y obligaciones exigentes a fin de lograr el objetivo del Reglamento. Los requisitos esenciales implementan las normas y métodos recomendados recogidos en los anexos al Convenio de Chicago, que afectan a los productos, componentes y equipos aeronáuticos, a los operadores del transporte aéreo, a los pilotos y a

⁴ [EUR-Lex - 32014R0598 - ES - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

⁵ <http://eur-lex.europa.eu/browse/directories/legislation.html>.

⁶ <https://www.easa.europa.eu/regulations>.

⁷ Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo (Texto pertinente a efectos del EEE); DO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

las personas, productos y organizaciones que intervienen en su formación y revisión médica, a los aeródromos, y a la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea (GTA/SNA) prestados en el espacio aéreo de los territorios a los que se aplica el Tratado de la Unión Europea, a los controladores de tránsito aéreo y a las aeronaves no tripuladas.

En aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139, la Comisión ha adoptado Reglamentos delegados y de ejecución, incluidos los detallados en el cuadro de la sección 1.3.1.

Todas estas normas son directamente aplicables en los Estados miembros y no es precisa su transposición nacional.

En la Unión Europea, la aplicación del Derecho de la Unión compete fundamentalmente a los Estados miembros. La mayoría de las funciones de certificación y supervisión previstas en el Reglamento (UE) 2018/1139 y sus normas de aplicación son por tanto ejecutadas a nivel nacional por las autoridades nacionales competentes. No obstante, en algunos casos bien definidos —como, por ejemplo, las aprobaciones de organización de diseño—, la autoridad competente es la AESA, que tiene la facultad de expedir certificados y adoptar las medidas de ejecución correspondientes.

Los ámbitos de la seguridad aérea en los que la UE ejerce actualmente su competencia son los siguientes:

1) Certificación de la aeronavegabilidad y certificación medioambiental

Las normas de la UE se aplican a las aeronaves especificadas en el artículo 2, apartado 1, letras a) y b), del Reglamento (UE) 2018/1139, distintas de las aeronaves no tripuladas, y sus motores, hélices, componentes y equipos no instalados, que deberán cumplir los requisitos esenciales de aeronavegabilidad establecidos en el anexo II de dicho Reglamento.

Por lo que se refiere al ruido y las emisiones, dichas aeronaves y sus motores, hélices, componentes y equipos no instalados deberán cumplir los requisitos de protección del medio ambiente contenidos en las últimas enmiendas al anexo 16 del Convenio de Chicago, que se adapta periódicamente. Los requisitos esenciales para la compatibilidad medioambiental establecidos en el anexo III del Reglamento (UE) 2018/1139 se aplicarán a los productos, componentes y equipos no instalados en la medida en que las disposiciones del Convenio de Chicago a que se refiere el artículo 9, apartado 2, párrafo primero, del citado Reglamento no incluyan requisitos de protección medioambiental.

El diseño de productos, el diseño de componentes, el diseño de equipos no instalados, las aeronaves individuales, las organizaciones responsables del diseño, la producción, la gestión de la aeronavegabilidad continua y el mantenimiento, según proceda, de los productos, componentes y equipos no instalados, y el personal responsable de estas actividades están sujetos a un conjunto de normas relativas a la aeronavegabilidad inicial y continua.

2) Protección del medio ambiente

La AESA aplica medidas en relación con las emisiones y el ruido, a efectos de la certificación del diseño de productos, de conformidad con el artículo 11 del Reglamento (UE) 2018/1139, con el fin de prevenir importantes efectos nocivos para el clima, el medio ambiente y la salud humana provocados por los productos de aviación civil de que se trate. Al adoptar estas medidas, la AESA presta la debida consideración a las normas y prácticas internacionales recomendadas, a los beneficios medioambientales, a la viabilidad tecnológica y al impacto económico. Dichas medidas incluyen garantizar la disponibilidad de normas medioambientales, lo que se logra mediante la participación efectiva de la UE en las fases iniciales del proceso del Comité sobre la Protección del Medio Ambiente y la Aviación de la OACI (CAEP). Además, el Reglamento (UE) 2018/1139 faculta a la UE para crear normas

medioambientales en aquellos ámbitos en los que no se disponga de normas de la OACI, por ejemplo en relación con las aeronaves híbridas, las eléctricas y las propulsadas por hidrógeno.

En general, la Comisión y la AESA definen y coordinan las políticas y acciones de protección medioambiental de la aviación civil a escala de la UE. En este contexto, se insta a la Comisión, a la AESA y a otras instituciones, órganos y organismos de la UE, así como a los Estados miembros, a cooperar en asuntos medioambientales. Esta cooperación incluye actividades relacionadas con el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE) y el Reglamento relativo al registro, la evaluación, la autorización y la restricción de las sustancias y mezclas químicas (REACH)⁸. En el mismo contexto, la AESA también contribuye a la aplicación de las acciones de estrategia medioambiental de la UE, como la elaboración de un programa de etiquetado medioambiental para la aviación como parte de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente⁹, así como el apoyo prestado en relación con la preparación del paquete de medidas «Objetivo 55», que incluye la propuesta de la Comisión relativa al marco legislativo de la iniciativa «RefueLEU Aviation»¹⁰ con el encargo a la AESA de una tarea de seguimiento e información sobre la adopción de combustibles de aviación sostenibles.

Asimismo, un estudio medioambiental realizado conjuntamente por la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) y la AESA, con el apoyo del gestor de la red del cielo único europeo (CUE), proporciona una descripción objetiva del estado de la protección del medio ambiente en relación con la aviación civil en la Unión. Este estudio, que se publica cada tres años en el marco del Informe Medioambiental de la Aviación Europea, contiene recomendaciones sobre cómo mejorar el nivel de protección medioambiental en el ámbito de la aviación civil en la Unión. El último informe se publicó en septiembre de 2022¹¹.

Además, la AESA también tiene el mandato de recabar y verificar información sobre ruido y rendimiento de las aeronaves para la modelización del ruido en el entorno de los aeropuertos, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 598/2014¹².

3) Personal de vuelo

Los pilotos y los tripulantes de cabina de pasajeros que intervengan en la explotación de las aeronaves mencionadas en el artículo 2, apartado 1, letra b), del Reglamento (UE) 2018/1139, distintas de las aeronaves no tripuladas, así como los dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento, y las personas y organizaciones que intervengan en la formación, las pruebas, la verificación o la evaluación médica de dichos pilotos y dicha tripulación de cabina de pasajeros deberán cumplir los requisitos esenciales establecidos en el anexo IV. Los pilotos

⁸ [Reglamento \(CE\) n.º 1907/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2006, relativo al registro, la evaluación, la autorización y la restricción de las sustancias y mezclas químicas \(REACH\), por el que se crea la Agencia Europea de Sustancias y Mezclas Químicas, se modifica la Directiva 1999/45/CE y se derogan el Reglamento \(CEE\) n.º 793/93 del Consejo y el Reglamento \(CE\) n.º 1488/94 de la Comisión, así como la Directiva 76/769/CEE del Consejo y las Directivas 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE y 2000/21/CE de la Comisión.](#)

⁹ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_20_2330.

¹⁰ COM(2021) 561 final.

¹¹ https://www.easa.europa.eu/eco/sites/default/files/2022-09/220723_EASA%20EAER%202022.pdf

¹² Reglamento (UE) n.º 598/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, relativo al establecimiento de normas y procedimientos con respecto a la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la Unión dentro de un enfoque equilibrado y que deroga la Directiva 2002/30/CE. DO L 173 de 12.6.2014, p. 65.

deberán ser titulares de una licencia de piloto y de un certificado médico de piloto apropiados para la operación que se vaya a realizar, los tripulantes de cabina de pasajeros que participen en actividades de transporte aéreo comercial deberán ser titulares de un certificado, y los centros médicos aeronáuticos y las organizaciones de formación de pilotos y tripulantes de cabina de pasajeros deberán estar autorizados.

Se requerirán certificados al respecto de cada dispositivo de simulación de vuelo utilizado para el entrenamiento de los pilotos. Las personas responsables de impartir entrenamiento de vuelo o entrenamiento de simulación de vuelo o de evaluar la aptitud de los pilotos, así como los médicos examinadores aéreos, deberán ser titulares de un certificado.

4) Operaciones aéreas

La operación de las aeronaves sujetas al ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139, distintas de las aeronaves no tripuladas, deberá cumplir los requisitos esenciales establecidos en el anexo V y, si procede, los anexos VII y VIII. Los operadores de aeronaves deberán declarar su capacidad y su disponibilidad de medios para cumplir las obligaciones asociadas con la operación de aeronaves en cumplimiento de los actos de ejecución de la UE aplicables, o ser titulares de un certificado. En dicho certificado se especificarán las facultades concedidas al operador de aeronaves y podrá modificarse para añadir o eliminar facultades. Del mismo modo, el certificado se podrá limitar, suspender o revocar cuando el titular ya no satisfaga las normas y procedimientos de la UE aplicables para la expedición y el mantenimiento de dicho certificado.

5) Aeródromos y asistencia en tierra

Los aeródromos, los equipos de aeródromo relacionados con la seguridad, la operación de aeródromos y la prestación de servicios de asistencia en tierra y de servicios de dirección en la plataforma (SDP) en los aeródromos cumplirán los requisitos esenciales establecidos en el anexo VII y, si procede, en el anexo VIII del Reglamento (UE) 2018/1139. Las normas de la UE se aplican a los aeródromos ubicados en el territorio al que se aplican los Tratados y que cumplen todos los criterios siguientes:

- se encuentran abiertos para uso público,
- prestan servicio al transporte aéreo comercial, y
- tienen una pista pavimentada instrumental de 800 metros o más, o
- se utilizan exclusivamente para helicópteros que utilicen procedimientos de aproximación o de salida por instrumentos.

Las normas de la UE establecen requisitos comunes para:

- el diseño, el mantenimiento y la explotación de aeródromos,
- incluidos los equipos relacionados con la seguridad utilizados en esos aeródromos,
- el diseño, la producción, el mantenimiento y la explotación de los equipos de aeródromo relacionados con la seguridad, utilizados o previstos para su uso en los aeródromos sujetos al ámbito de aplicación de las normas de la UE, así como la prestación de servicios de asistencia en tierra y de servicios de dirección en la plataforma en dichos aeródromos, y
- la protección de los alrededores de los aeródromos a que se hace referencia, sin perjuicio de la legislación de la Unión o nacional sobre medio ambiente y planificación del uso del suelo.

6) GTA/SNA, incluida la aplicación del CUE

La prestación de la gestión de tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea (GTA/SNA) cumplirá los requisitos esenciales establecidos en el anexo VIII y, si procede, el anexo VII.

Las aeronaves que operen en el espacio aéreo del cielo único europeo, excepto aquellas que se dediquen a las actividades contempladas en el artículo 2, apartado 3, del Reglamento (UE) 2018/1139 cumplirán los requisitos esenciales establecidos en el punto 1 del anexo VIII. Los proveedores de GTA/SNA deben ser titulares de un certificado en el que se especifiquen las facultades concedidas, una vez que hayan demostrado el cumplimiento de las normas de la UE aplicables. Asimismo, se podrá exigir a las organizaciones que participan en el diseño, la producción o el mantenimiento de los sistemas y componentes GTA/SNA que sean titulares de un certificado.

La AESA es la autoridad competente en materia de certificación, supervisión y ejecución al respecto de determinados proveedores de GTA/SNA y organizaciones de formación de controladores de tránsito aéreo, en particular los proveedores paneuropeos, así como de las organizaciones que participan en el diseño, la producción o el mantenimiento de los sistemas y componentes de GTA/SNA.

La AESA, previa solicitud, proporciona asistencia técnica a la Comisión en la aplicación del CUE, tal como se define en el artículo 93 del Reglamento (UE) 2018/1139.

7) *Controladores de tránsito aéreo*

Los controladores de tránsito aéreo que intervengan en la prestación de GTA/SNA, y las personas, organizaciones y dispositivos sintéticos de entrenamiento que intervengan en la formación, las pruebas, la verificación o la evaluación médica de dichos controladores de tránsito aéreo deberán cumplir los requisitos esenciales establecidos en el anexo VIII del Reglamento (UE) 2018/1139. Se exigirá a los controladores de tránsito aéreo que sean titulares de una licencia de controlador de tránsito aéreo y de un certificado médico de controlador de tránsito aéreo en los que se especifiquen las facultades concedidas y podrán modificarse para añadir o suprimir facultades, así como limitarse, suspenderse o revocarse cuando el titular ya no satisfaga las normas y procedimientos aplicables en la UE para la expedición y el mantenimiento de una licencia o un certificado médico. Las organizaciones de formación de controladores de tránsito aéreo y los centros médicos aeronáuticos deben ser titulares de un certificado. También se exigirá a las personas responsables de impartir formación práctica o de evaluar las aptitudes prácticas de los controladores de tránsito aéreo y a los médicos examinadores aéreos que cumplan determinados requisitos de competencia.

8) *Aeronaves no tripuladas*

El diseño, la producción, el mantenimiento y la explotación de aeronaves no tripuladas y sus motores, hélices, componentes, equipos no instalados y equipos para controlarlas de forma remota, así como el personal, incluidos los pilotos a distancia, y las organizaciones que participen en esas actividades, deberán cumplir con los requisitos esenciales establecidos en el [anexo IX](#) y, cuando proceda, los requisitos esenciales establecidos en los anexos II, IV y V del Reglamento (UE) 2018/1139. Teniendo en cuenta la naturaleza y el riesgo de la actividad correspondiente, las características operativas de la aeronave no tripulada en cuestión y las características de la zona de operaciones, se podrá requerir un certificado para el diseño, la producción, el mantenimiento y la operación de aeronaves no tripuladas, y de sus motores, hélices, componentes, equipos no instalados y equipos para controlarlas de forma remota, así como para el personal, incluidos los pilotos a distancia, y las organizaciones que intervengan en tales actividades. En el certificado se especificarán las limitaciones de seguridad, las condiciones operativas y las facultades, y podrá modificarse para añadir o eliminar limitaciones, condiciones y facultades, así como limitarse, suspenderse o revocarse cuando el titular ya no satisfaga las condiciones, normas y procedimientos de expedición o mantenimiento de dicho certificado.

9) Operadores de terceros países

Las aeronaves a que hace referencia el [artículo 2, apartado 1, letra c](#), del Reglamento (UE) 2018/1139, así como sus tripulaciones y operaciones, cumplirán las normas de la OACI que les sean aplicables. Cuando no existan dichas normas, esas aeronaves, sus tripulaciones y sus operaciones cumplirán, en el caso de las aeronaves distintas de las aeronaves no tripuladas, los requisitos esenciales establecidos en los anexos II, IV y V del Reglamento (UE) 2018/1139. En el caso de las aeronaves no tripuladas, cumplirán los requisitos esenciales establecidos en el [anexo IX](#) y, cuando proceda, los requisitos esenciales establecidos en los anexos II, IV y V de dicho Reglamento.

10) Investigación e innovación (I+i)

El Reglamento (UE) 2018/1139 introdujo una serie de nuevas competencias clave para la AESA. En el ámbito de I+i, la Agencia ayuda a la Comisión y a los Estados miembros a determinar temas de investigación clave en el ámbito de la aviación civil a fin de contribuir a garantizar la coherencia y la coordinación entre la investigación y el desarrollo financiados con fondos públicos y las políticas comprendidas en el ámbito de aplicación del Reglamento. La AESA asiste a la Comisión en la definición y ejecución de los programas marco pertinentes de la Unión para actividades de investigación e innovación y de los programas de trabajo anuales y plurianuales, incluida la realización de procedimientos de evaluación, la revisión de proyectos financiados y la explotación de los resultados de proyectos de investigación e innovación. La Agencia también ejecuta las partes del Programa Marco de Investigación e Innovación de la UE que tienen que ver con la aviación civil, y participa en actividades de investigación *ad hoc* que son compatibles con los cometidos de la Agencia y los objetivos del Reglamento (UE) 2018/1139.

El sector europeo de aviación se ha desarrollado con éxito en las últimas décadas, y ha situado a Europa en una posición de liderazgo en el mercado competitivo mundial. Elementos significativos son los programas de I+i de aviación de la UE, así como las actividades de investigación de los Estados miembros y de la industria. Estas iniciativas son directamente pertinentes para el objetivo tanto del Programa como del Plan Europeo de Seguridad Aérea de garantizar el máximo nivel de seguridad operacional, de seguridad física y de protección del medio ambiente en Europa.

Aparecen nuevas tecnologías y conceptos con una rapidez que no tiene precedentes. Los programas europeos y nacionales de I+i, como Clean Sky / Clean Aviation y SESAR están desarrollando nuevos conceptos y soluciones en materia de aviación, que deberán certificarse o aprobarse antes de entrar en funcionamiento en Europa y en terceros países. Además, los nuevos participantes, en particular en el subsector de los drones, incorporan nuevos requisitos al escenario aeronáutico europeo y necesitan nuevas respuestas normativas europeas.

El sistema europeo de seguridad aérea apoya el despliegue de estas nuevas soluciones y, con carácter más general, la integración segura de las nuevas tecnologías y conceptos.

Por lo que se refiere al Plan Europeo de Seguridad Aérea, los proyectos de investigación que pasan a formar parte del Plan tienen su origen en la lista de temas prioritarios del programa de investigación, cuando se ha obtenido una fuente de financiación o cuando es probable que el

proyecto se financie al inicio del período de referencia del Plan Europeo de Seguridad Aérea en cuestión¹³.

El programa Data4Safety es una valiosa fuente de información para identificar datos pertinentes (datos de vuelo, datos de tráfico, datos meteorológicos, informes de seguridad, etcétera) que están disponibles de manera agregada con el fin de apoyar los proyectos de investigación, de conformidad con el artículo 72 del Reglamento (UE) 2018/1139 que insta a la AESA a recabar y analizar datos en materia de seguridad para detectar riesgos y evaluar el funcionamiento del sistema europeo de seguridad aérea.

11) Relaciones de interdependencia entre la protección y la seguridad de la aviación civil, incluida la ciberseguridad

El Reglamento (UE) 2018/1139 establece que la Comisión y la Agencia y los Estados miembros, cooperarán en cuestiones de protección relacionadas con la aviación civil, incluida la ciberseguridad, cuando existan relaciones de interdependencia entre la protección [seguridad física o *security*] y la seguridad operacional [o *safety*] de la aviación civil. La AESA también puede prestar asistencia técnica a la Comisión en los casos en los que la Agencia tenga los conocimientos especializados pertinentes, en aplicación del Reglamento (CE) n.º 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴¹ y otras disposiciones pertinentes de la legislación de la Unión Europea. A fin de contribuir a proteger la aviación civil de actos de interferencia ilícita, la Agencia responderá cuando sea necesario y sin demora indebida, en caso de presentarse un problema urgente, adoptando medidas relacionadas con la certificación de la aeronavegabilidad y la certificación medioambiental para hacer frente a las vulnerabilidades en el diseño de las aeronaves y recomendando las acciones correctoras que deban adoptar las autoridades nacionales competentes o las personas físicas y jurídicas sujetas al Reglamento (UE) 2018/1139 o difundiendo información pertinente destinada a dichas autoridades y personas, cuando el problema afecte a la operación de las aeronaves, incluidos los riesgos para la aviación civil procedentes de zonas de conflicto.

12) Cooperación internacional

En virtud de acuerdos internacionales en el sector de la aviación, la UE extiende su marco reglamentario a terceros países y regiones de todo el mundo. Estos acuerdos tienen por objeto la plena convergencia normativa con las normas de la UE aplicables con vistas a ampliar el mercado único de la aviación de la UE con estos terceros países y regiones, o bien establecer normas y procedimientos para el reconocimiento mutuo de certificados. A este respecto, es importante señalar la intensa actividad desarrollada por la Comisión y la AESA para prestar asistencia técnica a terceros países y regiones con el fin de ayudarles en la aplicación de la legislación de la UE en materia de aviación. Dicha asistencia contribuye a la armonización de las normas, al reconocimiento mutuo de certificados en interés de la industria europea y al fomento de las normas europeas para la seguridad de la aviación. La Agencia coopera con las autoridades competentes de terceros países y con organizaciones internacionales y establece acuerdos de trabajo con dichas autoridades y organizaciones internacionales.

En el contexto de la OACI, la AESA presta asistencia a los Estados miembros en el ejercicio de sus derechos y en el cumplimiento de sus obligaciones en virtud de acuerdos

¹³ Para más información sobre las actividades de investigación de la Agencia, consulte el sitio web de la AESA: <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/research>.

internacionales relativos a los asuntos objeto del presente Reglamento, en particular sus derechos y obligaciones en virtud del Convenio de Chicago.

La Agencia actúa como una organización regional de supervisión de la seguridad en el marco de la OACI (véase la sección 1.2).

13) Gestión de crisis de la aviación

La Comisión, así como la AESA, de conformidad con el artículo 91 del Reglamento (UE) 2018/1139, adoptaron medidas inmediatas dentro de su ámbito de competencia para contribuir a dar una respuesta oportuna a la crisis de la COVID-19 y a su mitigación. La AESA, en coordinación con las partes interesadas pertinentes, publicó una serie de requisitos y recomendaciones para los Estados miembros y las partes interesadas en el ámbito de la aviación, en forma de directivas de seguridad, boletines de información sobre seguridad, directrices y materiales de promoción de la seguridad.

Entre estos documentos, la AESA y el Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades (ECDC) publicaron un documento conjunto en el que se definían las medidas para garantizar la seguridad sanitaria de los viajeros del transporte aéreo y el personal de aviación una vez que las compañías aéreas reanudasen los horarios de vuelo regulares tras las graves perturbaciones causadas por la COVID-19¹⁴.

14) Relaciones de interdependencia entre la seguridad de la aviación civil y factores socioeconómicos

El artículo 89 del Reglamento (UE) 2018/1139 introdujo el requisito de que «[l]a Comisión, la Agencia y otras instituciones, órganos, oficinas y agencias de la Unión y los Estados miembros cooperarán con el fin de garantizar que se tengan en cuenta las interdependencias entre la seguridad de la aviación civil y factores socioeconómicos relacionados, incluso en los procedimientos de reglamentación, supervisión y aplicación de cultura justa [...] para abordar los riesgos socioeconómicos para la seguridad aérea».

Establece además que la Agencia publicará cada tres años un informe «en el que dará cuenta objetivamente de las acciones y medidas llevadas a cabo, en concreto de aquellas relacionadas con las interdependencias entre la seguridad de la aviación civil y los factores socioeconómicos».

Esto se corresponde con el proceso europeo de gestión de los riesgos de seguridad, que es un proceso proactivo y basado en datos, y tiene por objeto la detección y evaluación sistemática de problemas de seguridad, en particular los derivados de factores socioeconómicos. La AESA publicó la primera edición del informe del artículo 89 en diciembre de 2021¹⁵. En él se examinan, en particular, las implicaciones para la seguridad de los factores socioeconómicos en los ámbitos del empleo y las condiciones de trabajo, la salud y el estilo de vida, y la educación. También se apuntan posibles acciones y medidas futuras en el contexto del EPAS.

¹⁴ [Protocolo sobre seguridad sanitaria en la aviación ante la COVID-19 publicado por la AESA y el ECDC | AESA \(europa.eu\)](#).

¹⁵ [La AESA publica un estudio de factores socioeconómicos relacionados con la seguridad aérea | AESA \(europa.eu\)](#).

1.3.2.2. Medidas de la Agencia

La aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139 y de sus actos delegados y de ejecución se apoya, llegado el caso, en especificaciones de certificación (CS) y otras especificaciones detalladas (DS), medios aceptables de cumplimiento (AMC) y documentación orientativa (GM).

Las especificaciones de certificación establecen normas técnicas que indican los medios para demostrar el cumplimiento del Reglamento (UE) 2018/1139 y de los actos delegados y de ejecución adoptados sobre la base de dicho Reglamento. Se utilizan para la certificación de productos, personas y organizaciones. Cuando así lo dispone el Reglamento (UE) 2018/1139, algunas especificaciones de certificación constituyen las bases de certificación para la expedición del certificado de la AESA.

Las especificaciones detalladas son normas no vinculantes adoptadas por la Agencia a efectos de la aplicación de determinadas disposiciones del Reglamento (UE) 2018/1139 y de los actos delegados y de ejecución adoptados sobre la base de este, cuando dicho Reglamento exige que se utilicen especificaciones detalladas para la declaración de cumplimiento por parte de la organización o persona sujeta a dicha obligación de declaración.

Los medios aceptables de cumplimiento son normas no vinculantes adoptadas por la Agencia que son utilizadas por las organizaciones para demostrar el cumplimiento del Reglamento (UE) 2018/1139 y de los actos delegados y de ejecución adoptados sobre la base de este, o de las especificaciones de certificación y especificaciones detalladas.

La documentación orientativa es documentación no vinculante editada por la Agencia que ayuda a ilustrar el significado de los actos delegados o de ejecución, de las especificaciones de certificación o de las especificaciones detalladas y que se utiliza para apoyar la interpretación del Reglamento (UE) 2018/1139, de los actos delegados y de ejecución adoptados sobre la base de este, y de las especificaciones de certificación y especificaciones detalladas.

1.3.2.3. Flexibilidad

Puesto que la aviación es una actividad compleja, es imposible que las normas contemplen todas las situaciones y es necesario un cierto grado de flexibilidad para que las actividades puedan desarrollarse y mantener al mismo tiempo un nivel adecuado de seguridad.

A tal fin, el Reglamento (UE) 2018/1139 contiene disposiciones en materia de flexibilidad que permiten a los Estados miembros conceder a cualquier persona física o jurídica sujeta al Reglamento exenciones de los requisitos aplicables en caso de producirse circunstancias urgentes imprevistas que afecten a esas personas o por necesidades operativas urgentes de esas personas, si se cumplen todas las condiciones siguientes:

- no es posible hacer frente a esas circunstancias o necesidades de forma adecuada cumpliendo los requisitos aplicables;
- la seguridad, la protección del medio ambiente y el cumplimiento de los requisitos esenciales aplicables están garantizados, en caso necesario mediante la aplicación de medidas de mitigación;
- el Estado miembro ha mitigado cualquier posible distorsión de las condiciones del mercado como consecuencia de la concesión de la exención en la medida de lo posible, y
- el alcance y la duración de la exención están limitados a lo que resulta estrictamente necesario y esta se aplica sin discriminación.

Si la duración de la exención concedida excede de ocho meses consecutivos o si un Estado miembro ha concedido la misma exención reiteradamente y su duración total excede de ocho meses, la Agencia evaluará si se han cumplido las condiciones mencionadas anteriormente y emitirá, en un plazo de tres meses desde la fecha de recepción de la notificación, una recomendación a la Comisión en relación con el resultado de esa evaluación. Entonces la Comisión, teniendo en cuenta esa recomendación, evaluará si se han cumplido esas condiciones. Si considera que no se han cumplido esas condiciones o si discrepa del resultado de la evaluación de la Agencia, la Comisión adoptará, en los tres meses siguientes a la fecha de recepción de esa recomendación, un acto de ejecución que incorpore su decisión a tal efecto. Previa notificación de un acto de ejecución que confirme que no se han cumplido esas condiciones, el Estado miembro afectado revocará inmediatamente la exención concedida.

Si un Estado miembro considera que el cumplimiento de los requisitos esenciales aplicables establecidos en los anexos puede demostrarse por otros medios diferentes de los establecidos en los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del Reglamento, y esos medios presentan ventajas significativas en términos de seguridad de la aviación civil o de eficiencia para las personas sujetas al Reglamento o para las autoridades afectadas, podrá presentar a la Comisión y a la Agencia una solicitud motivada de modificación del acto delegado o de ejecución en cuestión para permitir el uso de esos otros medios. En ese caso, la Agencia formulará sin demora indebida una recomendación a la Comisión en la que se indique si la solicitud del Estado miembro cumple las condiciones establecidas. En caso necesario, la Comisión, sin demora y teniendo en cuenta esa recomendación, considerará la modificación del acto delegado o de ejecución en cuestión.

1.3.3. Investigación de accidentes e incidentes en la aviación civil

Las normas aplicables a la investigación de accidentes e incidentes están definidas a nivel europeo en el Reglamento (UE) n.º 996/2010¹⁶. Este Reglamento garantiza un alto nivel de eficiencia, diligencia y calidad de las investigaciones de seguridad en la aviación civil europea, cuyo único objetivo es la prevención de accidentes e incidentes futuros, sin determinar culpabilidades o responsabilidades. Por otra parte, refuerza la cooperación entre las autoridades encargadas de las investigaciones de seguridad mediante la creación de la red europea de autoridades encargadas de la investigación de la seguridad en la aviación civil (Encasia) y contiene disposiciones relativas al almacenamiento de las recomendaciones de seguridad y de las respuestas correspondientes en una base de datos de la UE.

En la [sección 1.5](#) se ofrece más información sobre los procesos de investigación de accidentes e incidentes en la Unión Europea.

1.3.4. Notificación, análisis y seguimiento de sucesos en la aviación civil

El Reglamento (UE) n.º 376/2014¹⁷ incluye normas relativas a la notificación, el análisis y el seguimiento de sucesos complementarias a las normas en materia de notificación de sucesos

¹⁶ Reglamento (UE) n.º 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 y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE (Texto pertinente a efectos del EEE); DO L 295 de 12.11.2010, p. 35.

¹⁷ Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativo a la notificación, análisis y seguimiento de sucesos en la aviación civil, que modifica el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 1321/2007 y (CE) n.º 1330/2007 de la Comisión (Texto pertinente a efectos del EEE); DO L 122 de 24.4.2014, p. 18.

incluidas en los Reglamentos de ejecución específicos de este ámbito de la aviación. Esta legislación establece requisitos destinados a fomentar una sólida cultura de notificación. Establece asimismo obligaciones para la industria, los Estados miembros y la AESA en relación con la recogida y análisis de los elementos relativos a los sucesos con vistas a apoyar los procesos correspondientes de gestión de la seguridad. Además, garantiza que la información será debidamente protegida y compartida entre los Estados miembros y con la AESA. El Reglamento contiene además disposiciones para fomentar los principios de una «cultura justa» en todos los Estados miembros.

Por último, el EASP se beneficia del trabajo de la red de analistas establecida por el Reglamento con el fin de determinar qué medidas deben aplicarse a escala de la Unión desde una perspectiva basada en datos fehacientes. En este trabajo se han utilizado los análisis avanzados disponibles en la plataforma Data4Safety y se ha aprovechado la posibilidad, cuando ha sido pertinente, de fusionar los datos de sucesos con otras fuentes de datos, con lo que se ha reforzado el aspecto de este trabajo que se basa en datos y se ha mejorado la detección y evaluación de los riesgos en todo el sistema.

1.3.5. Lista de las compañías aéreas de la Unión Europea sujetas a una prohibición de explotación en la UE

El Reglamento (CE) n.º 2111/2005¹⁸ (en lo sucesivo, el «Reglamento n.º 2111/2005») fija normas relativas a la adopción y la publicación de una lista de la UE, sobre la base de criterios comunes, de las compañías aéreas que, por razones de seguridad, están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión. La [lista de compañías aéreas sujetas a prohibición](#)¹⁹ adoptada en virtud de este Reglamento constituye en sí misma un Reglamento y es por tanto directamente aplicable en los Estados miembros. El Reglamento (CE) n.º 474/2006 de la Comisión²⁰ establece la lista de compañías aéreas objeto de prohibición, que se actualiza periódicamente.

Para los fines de la actualización de la lista, la Comisión estará asistida por el «Comité de Seguridad Aérea de la UE», integrado por expertos en seguridad aérea de todos los Estados de la AESA, y presidido por la Comisión. El «Comité de Seguridad Aérea» adopta sus dictámenes a propuesta de la Comisión por mayoría cualificada.²¹

La decisión de añadir a la lista a una compañía aérea (o a un grupo de compañías certificadas en el mismo Estado) o eliminarla de dicha lista se adopta atendiendo a los criterios comunes

¹⁸ Reglamento (CE) n.º 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2005, relativo al establecimiento de una lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Comunidad y a la información que deben recibir los pasajeros aéreos sobre la identidad de la compañía operadora, y por el que se deroga el artículo 9 de la Directiva 2004/36/CE (Texto pertinente a efectos del EEE); DO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

¹⁹ Más información disponible en http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban/index_en.htm.

²⁰ Reglamento (CE) n.º 474/2006 de la Comisión, de 22 de marzo de 2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo (Texto pertinente a efectos del EEE); DO L 84 de 23.3.2006, p. 14.

²¹ Los detalles procedimentales figuran en el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión; DO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

de seguridad establecidos en el Reglamento (CE) n.º 2111/2005. Dichos criterios comprenden, por ejemplo, la existencia de deficiencias de seguridad por parte de la compañía aérea, la incapacidad o falta de voluntad por parte de la compañía aérea o de las autoridades responsables de su supervisión para corregir las deficiencias de seguridad, las prohibiciones de explotación impuestas por terceros países, los informes de auditoría elaborados por terceros países u organizaciones internacionales (OACI) y la información confirmada relacionada con accidentes. Todos los criterios tienen en cuenta las normas de seguridad aérea pertinentes, ya sean las SARP de la OACI en el caso de los operadores de terceros países o el Derecho de la Unión en el caso de los operadores europeos.

1.4. Competencias y responsabilidades en materia de seguridad en la Unión Europea

1.4.1. Proceso decisorio en la Unión Europea

El artículo 100, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea autoriza la adopción, entre muchas otras, de medidas para mejorar la seguridad del transporte aéreo que deberán ser adoptadas por el Parlamento Europeo y el Consejo, de conformidad con el procedimiento legislativo ordinario y previa consulta al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones.

Esa legislación es propuesta por la Comisión Europea, que tiene el derecho de iniciativa, y presentada al Parlamento Europeo y al Consejo, frecuentemente designados como «colegisladores». El Parlamento Europeo, elegido por los ciudadanos europeos, y el Consejo, compuesto por los representantes de los Estados miembros, pueden modificar el texto propuesto por la Comisión, sin perjuicio de lo dispuesto por los Tratados. La adopción por los colegisladores implica su acuerdo con el texto correspondiente.

Una vez aprobado por el Parlamento Europeo y el Consejo, el texto definitivo es firmado por los Presidentes y Secretarios Generales de ambas instituciones. Tras su firma, los textos se publican en el Diario Oficial.

Los Reglamentos son directamente aplicables en toda la UE a partir de la fecha establecida en la versión publicada del Diario Oficial.

Los actos adoptados por el procedimiento anteriormente descrito pueden delegar poderes en la Comisión o conferirle competencias de ejecución. La Comisión solo ostenta esos poderes o competencias si el acto jurídico de base así lo prevé.

Para la adopción de actos delegados, se ha creado un grupo de expertos específico, en el que la Comisión, tras un debate exhaustivo de las propuestas reglamentarias con expertos que representan a los Estados miembros, adopta dichos actos. En cuanto a la adopción de actos de ejecución, se ha creado un comité específico²² para adoptar proyectos de actos de ejecución de los Reglamentos (UE) 2018/1139 y (UE) n.º 376/2014, en los que la Comisión presenta proyectos de Reglamentos basados principalmente en propuestas de la AESA (los denominados «dictámenes») que han sido objeto de amplias consultas con las partes interesadas antes de su publicación por la Agencia. El proyecto de Reglamento se debate en este Comité de reglamentación integrado por representantes de los veintisiete Estados miembros, que también incluye como observadores a los representantes de Islandia, Liechtenstein, Noruega, Suiza y el Órgano de Vigilancia de la AELC, de conformidad con el

²² Comité de aplicación de normas comunes de seguridad en el ámbito de la aviación civil «Comité de la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea: Comité AESA».

Acuerdo EEE²³ y el Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo²⁴. Si el Comité emite un dictamen favorable sobre las medidas propuestas por la Comisión, se adopta el Reglamento de Ejecución.

En el ámbito de la seguridad de la aviación civil, hay otro comité pertinente: el «Comité de Seguridad Aérea», que participa en la actualización de la lista de compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en virtud del Reglamento (UE) n.º 2111/2005. Asimismo, el Comité del Cielo Único se encarga de adoptar las normas del sistema de evaluación del rendimiento, que incluyen los indicadores de rendimiento en materia de seguridad para la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea.

1.4.2. Competencias y responsabilidades en materia de seguridad aérea en el ámbito del sistema europeo de seguridad

1.4.2.1. Resumen de competencias y responsabilidades en el sistema europeo de seguridad

²³ Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, anexo XIII, DO L 1 de 3.1.1994, p. 1.

²⁴ Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo (DO L 114 de 30.4.2002, p. 73).

Cuadro 2. Autoridades competentes en virtud de las normas de la UE

ÁMBITO DE COMPETENCIA	ESTADOS MIEMBROS	AESA
<p>Aeronavegabilidad de las aeronaves y protección del medio ambiente, que comprende:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aeroplanos, - giroaviones, - planeadores, - globos, - dirigibles, - aeronaves eléctricas, de despegue y aterrizaje vertical (e-VTOL) 	Certificación de aeronavegabilidad de una aeronave	Certificación de tipo de aeronaves, motores y hélices
	Certificación de ruido de una aeronave	Certificación de componentes y equipos
	n/a	Certificación y supervisión de las organizaciones de diseño
	Certificación y supervisión de las organizaciones de producción, con excepción de aquellas para las que la AESA es la autoridad competente	<p>Certificación y supervisión de las organizaciones de producción de terceros países</p> <p>Certificación y supervisión de las organizaciones de producción de la UE cuyo certificado se haya transferido de conformidad con el artículo 64 o 65 del Reglamento de base²⁵</p>
	Certificación y supervisión de las organizaciones de mantenimiento (parte 145), con excepción de aquellas para las que la AESA es la autoridad competente	<p>Certificación y supervisión de las organizaciones de mantenimiento de terceros países (parte 145)</p> <p>Certificación y supervisión de las organizaciones de la parte 145 de la UE cuyo certificado se haya transferido de conformidad con el artículo 64 o 65 del Reglamento de base</p>
	Certificación y supervisión de las organizaciones de aeronavegabilidad combinadas (parte CAO), con excepción de aquellas para las que la AESA es la autoridad competente	<p>Certificación y supervisión de las organizaciones de aeronavegabilidad combinadas de terceros países (parte CAO)</p> <p>Certificación y supervisión de las organizaciones de la parte CAO de la UE cuyo certificado se haya transferido de conformidad con el artículo 64 o 65 del Reglamento de base</p>
	Certificación y supervisión de las organizaciones de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (parte CAMO), con excepción	Certificación y supervisión de las organizaciones de gestión del mantenimiento de la

²⁵ Artículo 64: Reasignación de la responsabilidad a petición de los Estados miembros — Artículo 65: Reasignación de la responsabilidad a petición de una organización que opere en más de un Estado miembro.

	de aquellas para las que la AESA es la autoridad competente	aeronavegabilidad de terceros países (parte CAMO) Certificación y supervisión de las organizaciones de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la UE cuyo certificado se haya transferido de conformidad con el artículo 64 o 65 del Reglamento de base
	Concesión de licencias al personal certificador del mantenimiento	n/a
	Certificación y supervisión de las organizaciones de formación para el mantenimiento de aeronaves (parte 147), con excepción de aquellas para las que la AESA es la autoridad competente	Certificación y supervisión de las organizaciones de formación para el mantenimiento de aeronaves de terceros países (parte 147) Aprobación de las organizaciones de formación para el mantenimiento de aeronaves de la UE (Parte 147) cuyo certificado se haya transferido de conformidad con el artículo 64 o 65 del Reglamento de base
Operaciones aéreas	n/a	Autorización de operadores de terceros países (transporte aéreo comercial)
	Certificación y supervisión de operadores de transporte aéreo comercial / titulares de certificados de operador aéreo, con excepción de aquellos para los que la AESA es la autoridad competente	Certificación y supervisión de las organizaciones de transporte aéreo comercial cuyo certificado de operador aéreo se haya transferido de conformidad con el artículo 64 o 65 del Reglamento de base
	Supervisión/autorización de otros operadores (operaciones no comerciales, operaciones especializadas), con excepción de aquellos para los que la AESA es la autoridad competente	Supervisión/autorización de otros operadores cuando la supervisión se haya transferido de conformidad con los artículos 64 o 65 del Reglamento de base
Tripulaciones y certificación médica	Concesión de licencias y certificación médica de pilotos	n/a
	Acreditación de la tripulación de cabina	n/a
	Certificación y supervisión de las organizaciones de formación para pilotos, con excepción de	Certificación y supervisión de las organizaciones de formación para

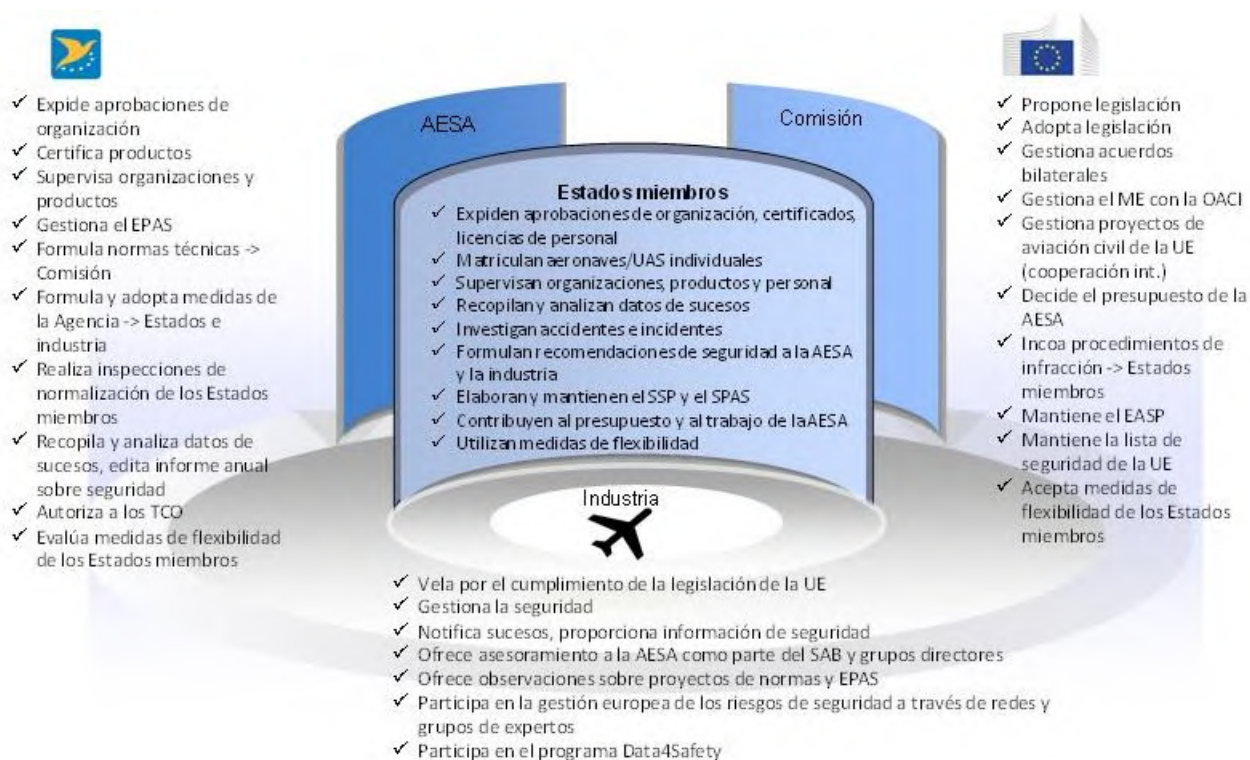
	aquellas para las que la AESA es la autoridad competente	<p>pilotos de terceros países</p> <p>Certificación y supervisión de las organizaciones de formación para pilotos de la UE cuyo certificado se haya transferido de conformidad con el artículo 64 o 65 del Reglamento de base</p>
	Certificación y supervisión de los centros de medicina aeronáutica, con excepción de aquellos para los que la AESA es la autoridad competente	Certificación y supervisión de los centros de medicina aeronáutica de terceros países
	Certificación de los dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento (FSTD), con excepción de aquellos para las que la AESA es la autoridad competente	<p>Certificación de FSTD:</p> <ul style="list-style-type: none"> — utilizados por organizaciones de formación certificadas por la AESA — ubicados en terceros países — ubicados en Estados miembros, a petición de estos
	Certificación de instructores y examinadores y de médicos examinadores aéreos	n/a
GTA/SNA	Certificación y supervisión de proveedores de GTA/SNA, con excepción de aquellos para los que la AESA es la autoridad competente	<p>Certificación y supervisión de proveedores de GTA/SNA de terceros países</p> <p>Certificación y supervisión de proveedores paneuropeos de GTA/SNA, incluidos el gestor de la red y los proveedores de servicios DAT</p>
	n/a	Certificación y supervisión con respecto a los certificados expedidos y las declaraciones realizadas al respecto de determinados equipos GTA/SNA relacionados con la seguridad
	Concesión de licencias y certificados médicos a los controladores de tránsito aéreo (incluidos instructores y evaluadores)	n/a
	Certificación de las organizaciones de formación para controladores de tránsito aéreo, con excepción de aquellas para las que la AESA es la autoridad competente	Certificación de las organizaciones de formación para controladores de tránsito aéreo de terceros países
	Certificación de examinadores médicos aeronáuticos y de centros médicos	n/a

Aeródromos (incluidos helipuertos y vertipuertos)	Certificación de aeródromos y de sus equipos de seguridad	Certificación y supervisión con respecto a los certificados expedidos y las declaraciones realizadas al respecto de determinados equipos de aeródromos relacionados con la seguridad
	Certificación de los operadores de aeródromos y sus operaciones	n/a
UAS (Drones)	Registro de los operadores de UAS y de los UAS certificados	Verificación del diseño de los UAS operados de la categoría «específica»
	Autorizaciones operativas para los UAS operados en la categoría «específica»	n/a
	Expedición inicial y supervisión continua de los certificados de operador de UAS ligeros (LUC)	n/a
	Concesión de licencias y certificación médica de los pilotos que operan los UAS a distancia	n/a
U-Space	Evaluación del riesgo del espacio aéreo, designación del espacio aéreo U-Space, reconfiguración dinámica del espacio aéreo y responsabilidades conexas	n/a
	Designación y certificación del proveedor único de servicios comunes de información	n/a
	Certificación de otros proveedores de servicios de U-Space (USSP)	Certificación de los USSP paneuropeos y USSP de terceros países

Nota:

Las responsabilidades de aprobación o certificación en los distintos ámbitos de competencia incluyen también la gestión de la seguridad y la gestión de la protección de la información, en su caso. El cumplimiento de los requisitos aplicables se verifica como parte de los procesos iniciales de certificación o aprobación y de supervisión continua y no está sujeto a ningún certificado de aprobación u organización independiente. En consecuencia, la asignación de responsabilidades para esos ámbitos de la aviación se corresponde con la definida en el cuadro 2.

Gráfico 1. Interrelaciones entre las partes interesadas en el sistema europeo de seguridad aérea



1.4.2.2. Los Estados miembros

En el marco del proceso legislativo ordinario, el Consejo, integrado por los representantes de los Estados miembros, es colegislador a la par que el Parlamento Europeo (véase la [sección 1.3.1](#)). Los Estados miembros (aunque no el Consejo como tal) son también partes en el proceso decisorio cuando se trata de actos de ejecución a través del mecanismo de comitología establecido (véase la [sección 1.4.1](#)).

La normativa vigente de la Unión establece que los Estados miembros son responsables de la regulación de los siguientes aspectos:

- La aeronavegabilidad de las aeronaves enumeradas en el anexo I del Reglamento (UE) 2018/1139 (p. ej., determinadas aeronaves históricas, experimentales, ligeras, etcétera).
- Las operaciones de aeronaves que realizan actividades o servicios militares, aduaneros, policiales, de búsqueda y salvamento, de lucha contra incendios, de guardacostas o similares, siempre que no hayan decidido aplicar los requisitos de la UE previstos en el artículo 2, apartado 6, del Reglamento (UE) 2018/1139.
- La gestión del tráfico aéreo y los servicios de navegación aérea (GTA/SNA), incluidos sus sistemas y componentes, prestados o puestos a disposición por las fuerzas armadas, siempre que el Estado miembro no haya decidido aplicar los requisitos de la UE previstos en el artículo 2, apartado 6, del Reglamento (UE) 2018/1139.

- d) Los aeródromos controlados y explotados por las fuerzas armadas, siempre que un Estado miembro no haya decidido aplicar los requisitos de la UE previstos en el artículo 2, apartado 6, del Reglamento (UE) 2018/1139.

Nota: Sin perjuicio de los requisitos nacionales de seguridad física y defensa, los Estados miembros velarán por que la GTA/SNA a que se refiere la letra c) que se preste al tránsito aéreo civil y las instalaciones a que se refiere la letra d) que estén abiertas al uso público ofrezcan un nivel de seguridad operacional e interoperabilidad con los sistemas civiles que sea tan eficaz como el resultante de la aplicación de los requisitos esenciales del Reglamento (UE) 2018/1139.

- e) Los aeródromos que no cumplen al menos uno de los criterios siguientes:
 - i) se encuentran abiertos para uso público,
 - ii) prestan servicio al transporte aéreo comercial,
 - iii) se destinan a operaciones en que se utilizan procedimientos de aproximación o de salida por instrumentos y
 - a. tienen una pista pavimentada de 800 metros o más, o
 - b. se utilizan exclusivamente para helicópteros.
- f) Previa decisión del Estado miembro, los aeródromos que cumplan todos los criterios detallados en la letra e), incisos i) a iii), pero que no gestionen más de 10 000 pasajeros de transporte aéreo comercial o que no tengan más de 850 movimientos relacionados con operaciones de carga al año.
- g) Medidas de limitación del tiempo de vuelo en el caso de los aspectos que no estén contemplados por el Derecho de la Unión [véase el artículo 8 del Reglamento (UE) n.º 965/2012].

Con arreglo al artículo 2, apartado 6, del Reglamento (UE) 2018/1139, un Estado miembro podrá decidir aplicar cualquiera de, o cualquier combinación de, las secciones I, II, III o VII del capítulo III a algunas o todas las actividades mencionadas en el artículo 2, apartado 3, letra a), del Reglamento, así como al personal y a las organizaciones que participen en dichas actividades, cuando considere que, habida cuenta de las características de las actividades, el personal y las organizaciones en cuestión, y de la finalidad y el contenido de las disposiciones de que se trate, dichas disposiciones pueden aplicarse efectivamente. Esta opción de «inclusión voluntaria» ofrece a los Estados miembros flexibilidad para decidir cuándo puede ser la aplicación del Derecho de la Unión más eficiente con vistas a lograr mejoras de seguridad, interoperabilidad o eficiencia.

Si bien la mayor parte de la legislación en materia de seguridad aérea se adopta a nivel de la Unión Europea, sigue siendo competencia de los Estados miembros garantizar la seguridad aérea en su territorio y espacio aéreo. La mayoría de las funciones de certificación previstas en el Reglamento (UE) 2018/1139 y sus normas de desarrollo son ejecutadas en su mayoría a nivel nacional, como la aprobación de las organizaciones nacionales y la concesión de licencias al personal. Los Estados miembros supervisan estas organizaciones y personas, efectúan auditorías, evaluaciones e inspecciones y toman medidas para prevenir incumplimientos.

No obstante, en determinados ámbitos los certificados se expiden a nivel de la Unión Europea. De hecho, en esos ámbitos, los Estados miembros han traspasado a la UE competencias que el Convenio de Chicago les otorgaba (véase el cuadro 2).

Las reasignaciones de responsabilidad al amparo del artículo 64, apartado 7, del Reglamento (UE) 2018/1139, se entienden sin perjuicio de los derechos y las obligaciones de los Estados miembros en virtud del Convenio de Chicago. Cuando, de conformidad con el mencionado artículo, un Estado miembro reasigne la responsabilidad relativa a las tareas que le confiere el Convenio de Chicago, informará a la OACI de que la Agencia u otro Estado miembro ejercen en su nombre las funciones y obligaciones que le corresponden conforme a dicho Convenio.

Los Estados miembros son también responsables, de acuerdo con las normas de la OACI y en virtud del capítulo II del Reglamento (UE) 2018/1139, de elaborar un Programa Estatal de Seguridad que esté armonizado con el Programa Europeo de Seguridad Aérea y que propicie la realización del sistema europeo de seguridad aérea.

1.4.2.3. La Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA)

La Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea fue creada en 2002 con el fin de reorganizar mejor todos los ámbitos regulados por el Reglamento (UE) 2018/1139, de modo que determinadas funciones que se desempeñaban a nivel de la UE pasaron a ser ejercidas por un único organismo especializado. La plantilla de la AESA está integrada por más de 800 expertos en aviación y administradores de todos los Estados miembros de la UE. La Agencia tiene su sede en Colonia (Alemania), una delegación en Bruselas y otras cinco delegaciones: Washington (Estados Unidos), Montreal (Canadá), Beijing (China), Ciudad de Panamá (Panamá) y Singapur.

La AESA es independiente en relación con las materias técnicas y goza de autonomía legal, administrativa y financiera, posee personalidad jurídica y ejerce las funciones y competencias que le confiere el Reglamento (UE) 2018/1139.

El Consejo de Administración de la AESA, que está formado por representantes de los veintisiete Estados miembros, Islandia, Liechtenstein, Noruega, Suiza y la Comisión, define el programa de trabajo, elabora el presupuesto y supervisa el funcionamiento de la Agencia. El Consejo de Administración también invita a sus deliberaciones, en calidad de observadores, a los Estados vecinos de la UE que han firmado un acuerdo global de aviación con la Unión y a representantes de la industria a través del Consejo Consultivo de la AESA.

La AESA es la autoridad competente en los ámbitos de la aviación indicados en el cuadro 2. En este contexto, la AESA es responsable, desde 2003, de la certificación de tipo de las aeronaves en la UE. El certificado expedido por la AESA acredita que el tipo de aeronave cumple los requisitos de seguridad establecidos en la normativa de la UE. La AESA supervisa el rendimiento de los tipos de aeronaves en explotación durante todo el ciclo de vida de las aeronaves construidas según el diseño de tipo en cuestión. Por lo tanto, puede ordenar que se tomen medidas cuando detecte un problema de inseguridad. A tal efecto, adopta «directivas de aeronavegabilidad» destinadas al titular del certificado de tipo y que los operadores están obligados a seguir en el contexto del mantenimiento de sus aeronaves.

La AESA también lleva a cabo las diversas tareas y responsabilidades descritas en el cuadro 3. Esto incluye, en particular, la preparación y adopción de dictámenes que apoyen a la Comisión en la preparación de las partes técnicas de sus Reglamentos delegados y de ejecución.

En la redacción de esos dictámenes, la AESA es asistida por órganos consultivos que también la aconsejan en cuanto al contenido, las prioridades y la ejecución de su programa de reglamentación en el contexto del EPAS. Asimismo, la Agencia prepara y adopta medidas (especificaciones de certificación y otras especificaciones detalladas, medios aceptables de cumplimiento y documentación orientativa) en apoyo de la aplicación de estas normas técnicas comunes.

Además, la AESA efectúa inspecciones de normalización a fin de supervisar la aplicación por los Estados miembros de las disposiciones del Reglamento (UE) 2018/1139 y sus normas de desarrollo (véase también la [sección 3.1.1](#)) e informa a la Comisión, que decide en última instancia acerca de la adopción de medidas ejecutivas por incumplimiento tras celebrar consultas técnicas y jurídicas con la Agencia.

En el ámbito de GTA/SNA, la AESA presta asistencia técnica a la Comisión en la ejecución del CUE, tanto a través de inspecciones técnicas, investigaciones y estudios como contribuyendo a la aplicación del Plan maestro de GTA, incluido el apoyo al desarrollo y despliegue del programa SESAR. En particular, la AESA se encarga de regular y aplicar los cambios operativos esenciales del SESAR y otros avances tecnológicos, como por ejemplo las soluciones tecnológicas del U-Space, la virtualización, la arquitectura basada en la nube y las operaciones a distancia desde las torres de control, haciendo posible el uso de nuevos métodos de trabajo, mejoras operativas y tecnologías desarrolladas por el SESAR. La AESA también apoya todo el ciclo de innovación del SESAR evaluando los sistemas propuestos y supervisando las soluciones desplegadas, que constituyen los pilares de la futura arquitectura del espacio aéreo europeo en pro de la seguridad, la eficiencia y el comportamiento medioambiental. Asimismo, la AESA se encarga, en nombre de la Comisión, de supervisar al gestor de red en relación con las funciones de la red de GTA del CUE.

Además, la AESA contribuye a la aplicación del sistema de evaluación del rendimiento de los SNA y las funciones de red, en particular proporcionando material orientativo para los elementos relacionados con la seguridad pertenecientes al sistema de evaluación del rendimiento de la GTA del CUE (véase la sección 2.3.1).

La Agencia también tiene competencia para autorizar a las compañías aéreas comerciales de terceros países que operan con origen o destino en los treinta y un Estados de la AESA, pero solo asume la parte de la evaluación del operador extranjero que tiene que ver con la seguridad. Los permisos de operación siguen siendo expedidos por las autoridades nacionales. Por otra parte, la AESA coordina el programa europeo de inspecciones en rampa «SAFA» relativo a la evaluación de la seguridad de las aeronaves extranjeras que utilizan los aeropuertos de la Unión.

Con carácter más general, la AESA proporciona asesoramiento técnico, en caso de necesidad, a la Comisión Europea y a los Estados miembros. La Agencia es también el organismo que lleva a cabo la asistencia técnica que se presta en los ámbitos de la seguridad aérea y la GTA a terceros países y regiones con los que la UE ha firmado acuerdos de aviación y a los que se ha comprometido a prestar dicho apoyo. También se presta asistencia *ad hoc* a las autoridades aeronáuticas de los Estados miembros de la UE.

Además de todo lo anterior, la AESA lleva a cabo tareas de recopilación de datos, análisis e investigación para mejorar la seguridad aérea. En este contexto, cuenta con el apoyo de la red de analistas de la seguridad aérea. La Agencia coordina el programa Data4Safety, cuyo objetivo principal es establecer capacidades sólidas de gestión de riesgos para el sector europeo de aviación a fin de mejorar su capacidad para tomar decisiones con conocimiento de causa y basadas en datos en los distintos ámbitos de la seguridad aérea. El objetivo del programa es aprovechar los conocimientos y datos de que dispone, que no tienen precedentes ni por su tipo ni por su volumen, para abordar la mayoría de los problemas y retos importantes a los que se enfrenta actualmente y deberá enfrentarse en el futuro el sector europeo del transporte.

La AESA es miembro de la Célula de Coordinación de Crisis de la Aviación Europea que tiene la responsabilidad de gestionar la respuesta en caso de que se produzca una crisis en la red en el ámbito de la aviación. En el marco de sus competencias, contribuirá a dar una

respuesta oportuna a las crisis de la aviación y también a mitigarlas, en coordinación con otras partes interesadas pertinentes.

Por último, la AESA es responsable de la preparación y adopción del Plan Europeo de Seguridad Aérea (EPAS).²⁶

Es necesario aplicar los principios sobre una buena gestión de la seguridad para una mejora constante de la seguridad de la aviación civil en la Unión, anticipando los riesgos de seguridad emergentes y haciendo el mejor uso posible de los recursos técnicos limitados. Aunque el EPAS ya era un instrumento consolidado para la planificación de la seguridad a escala de la UE, solo con el Reglamento (UE) 2018/1139 se concedió un reconocimiento jurídico formal a este documento que aborda las cuestiones de seguridad de manera exhaustiva y completa.

El capítulo II del Reglamento (UE) 2018/1139, que trata de la gestión de la seguridad, dispone la adopción del Programa Europeo de Seguridad Aérea y del Plan Europeo de Seguridad Aérea. A través de estas disposiciones, las normas del anexo 19 de la OACI y las prácticas recomendadas relacionadas con los programas estatales de seguridad también se transponen al Derecho de la Unión.

Además, el Reglamento (UE) 2018/1139 contiene una serie de principios que deben guiar a la AESA, a la Comisión y a los Estados miembros a la hora de regular la seguridad de la aviación civil y de adoptar medidas para mejorar la seguridad aérea. Estos principios exigen, en particular, que las medidas y normas de seguridad correspondan y sean proporcionales a la naturaleza y los riesgos asociados a los distintos tipos de aeronaves, operaciones y actividades a las que se refieren. Dichas medidas deben asimismo, en la medida de lo posible, formularse de manera que se centren en los objetivos que se pretende conseguir, admitiendo al mismo tiempo diferentes métodos para conseguir dichos objetivos, y deben también fomentar una aproximación sistémica a la aviación civil, teniendo en cuenta las interdependencias entre la seguridad y otros ámbitos técnicos, incluida la ciberseguridad. Esto debería contribuir a que se alcancen los niveles de seguridad requeridos con una mejor relación coste-eficacia y a estimular la innovación.

1.4.2.4. La Comisión Europea

La Comisión Europea es competente para elaborar propuestas legislativas en el marco del procedimiento legislativo ordinario (véase también la [sección 1.3.1](#)) y para elaborar y adoptar los actos de ejecución y delegados previstos en el acto jurídico de base.

Una vez adoptada legislación de la UE, incumbe en primer lugar a los Estados miembros aplicarla correcta y oportunamente. La Comisión supervisa la correcta aplicación por parte de los Estados miembros (véase también la [sección 3.1.1](#)) con la asistencia de la Agencia a través del proceso de inspecciones de normalización.

La Comisión puede intervenir si sospecha que un Estado miembro infringe el derecho de la Unión. En el caso de que en una primera fase no se encuentre solución al problema, la

²⁶ Véase la [sección 2.2](#) para obtener información detallada sobre el EPAS y su proceso de elaboración y adopción. El Plan Europeo de Seguridad Aérea (*European Plan for Aviation Safety*) anteriormente se denominaba en inglés *European Aviation Safety Plan*. El cambio se ha efectuado para evitar la confusión entre los nombres y las siglas en inglés del Programa Europeo de Seguridad Aérea (EASP: *European Aviation Safety Programme*) y el anterior nombre del Plan Europeo de Seguridad Aérea (EASP: *European Aviation Safety Plan*).

Comisión, normalmente tras consultar con la AESA, puede abrir un proceso formal por infracción y, llegado el caso, denunciar al Estado miembro ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (véase la sección 1.6).

El Parlamento Europeo y el Consejo deciden el presupuesto anual de la UE, de cuya ejecución es responsable la Comisión. En este contexto, la Comisión asegura la asignación de dotaciones adecuadas a las actividades de la AESA que dependen de la financiación de la UE.

Por último, compete a la Comisión elaborar, adoptar y actualizar el Programa Europeo de Seguridad Aérea. La Comisión, de conformidad con el artículo 5, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139, actualizará según sea necesario el Programa Europeo de Seguridad Aérea para reflejar los cambios introducidos en él. A tal efecto, consultará a la Agencia y a los Estados miembros.

1.5. Investigación de accidentes e incidentes

1.5.1. Normativa aplicable

La responsabilidad por la investigación de accidentes e incidentes, cuya finalidad es la determinación de sus causas con vistas a reforzar la seguridad de la aviación, así como la formulación de recomendaciones de seguridad con el fin de prevenir su repetición, es de los Estados miembros.

El Reglamento (UE) n.º 996/2010 establece la base legal al nivel de la UE para la investigación y prevención de accidentes e incidentes. Este Reglamento persigue garantizar un alto nivel de eficacia, diligencia y calidad de las investigaciones de seguridad en la aviación civil europea, cuyo único objetivo es la prevención de accidentes e incidentes futuros, sin determinar culpabilidades o responsabilidades. Sus normas garantizan, en particular, que la autoridad responsable de la investigación de accidentes e incidentes (la «autoridad encargada de las investigaciones de seguridad» o AEIS) sea independiente de las demás organizaciones de aviación estatales y de cualquier otra parte o entidad cuyas actividades pudieran entrar en conflicto con la función encomendada a dicha autoridad, o influir en su objetividad. Las normas prevén que el ámbito de actividad de la AEIS pueda ampliarse para incluir la recogida y el análisis de información relacionada con la seguridad aérea, en particular a efectos de la prevención de accidentes. Estas actividades, estudios o análisis de una serie de investigaciones pueden también servir para la formulación de recomendaciones de seguridad cuyo destinatario debe ponderar y aplicar de forma apropiada en el interés de la adecuada prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil.

1.5.2. Las recomendaciones de seguridad

El Reglamento (UE) n.º 996/2010 exige que el destinatario de una recomendación de seguridad informe a la AEIS que la haya emitido, en un plazo de noventa días tras la recepción de la carta correspondiente, de las medidas adoptadas o en estudio y, si procede, del tiempo necesario para su aplicación, así como, en su caso, de los motivos de no haberse tomado medidas. En un plazo de sesenta días tras la recepción de la respuesta, la AEIS comunica al destinatario si considera o no adecuada su respuesta, con las justificaciones correspondientes cuando no esté de acuerdo con la decisión de no adoptar medidas.

Las AEIS instaurarán procedimientos de registro de las medidas adoptadas a raíz de las recomendaciones de seguridad emitidas y las entidades que reciban una recomendación de seguridad instaurarán asimismo procedimientos para controlar los avances de las medidas tomadas en respuesta a las recomendaciones de seguridad recibidas. La AESA tramita las

recomendaciones de seguridad que le son remitidas y elabora informes de progresos y estadísticas al respecto.

La legislación prevé asimismo el registro de las recomendaciones de seguridad y de las respuestas correspondientes en una base de datos europea que recibe el nombre de Repositorio Central Europeo (RCE), administrada por la Comisión. Las AEIS registrarán igualmente todas las recomendaciones de seguridad recibidas de terceros países en el RCE.

Existe una necesidad legítima de dar acceso público a las recomendaciones de seguridad (y sus respuestas), ya que el objetivo general del Reglamento (UE) n.º 996/2010 es reducir el número de accidentes y promover la difusión de las constataciones de incidentes relacionados con la seguridad. Dado que, por razones de seguridad física, no debe haber ningún acceso directo al RCE, todas las recomendaciones de seguridad operacional y sus respuestas contenidas en el RCE se ponen a disposición del público en general a través de un sitio web público separado, que se encuentra alojado en el nodo central del ECCAIRS 2 (www.aviationreporting.eu). La misión del Centro Europeo de Coordinación de Sistemas de Notificación de Accidentes e Incidentes en Aviación (ECCAIRS) es proporcionar una plataforma digital que permita la aplicación de las disposiciones definidas en el Reglamento (UE) n.º 376/2014. El ECCAIRS ayuda a las autoridades de aviación a recabar, compartir y analizar su información sobre seguridad con el objetivo último de mejorar la seguridad aérea. La AESA presta apoyo a la Comisión en la administración del RCE.

1.5.3. Cooperación con otras entidades

El Reglamento (UE) n.º 996/2010 refuerza la cooperación entre las AEIS mediante la creación de la red europea de autoridades encargadas de la investigación de la seguridad en la aviación civil (Encasia), integrada por los responsables de las autoridades encargadas de las investigaciones de seguridad de cada Estado miembro o, si se trata de una autoridad multimodal, por el responsable de su sección de aviación, o por sus representantes. La Encasia tiene como fin seguir mejorando la calidad de las investigaciones realizadas por las autoridades encargadas de las investigaciones de seguridad y fortalecer su independencia promoviendo la aplicación de normas exigentes en los métodos de investigación y en la formación de los investigadores. En particular, presta asesoramiento a las instituciones de la Unión sobre todos los aspectos de las investigaciones de seguridad, promueve el intercambio de la información que sea útil para mejorar la seguridad aérea, coordina y organiza «evaluaciones inter pares» y actividades de formación y fomenta las mejores prácticas de investigación de la seguridad. Por último, se encarga de analizar las recomendaciones de seguridad emitidas o recibidas por los Estados miembros con vistas a determinar recomendaciones en materia de seguridad importantes a escala de la Unión.

De conformidad con el anexo 13 del Convenio de Chicago, el Reglamento (UE) 996/2010 impone a las AEIS de la UE la obligación de invitar a la EASA y a las autoridades nacionales de aviación civil de los Estados miembros interesados a participar en las investigaciones de seguridad operacional. El papel de la EASA es el de asesorar al investigador responsable o al representante acreditado de la AEIS que dirija o participe en la investigación sin afectar no obstante a la independencia de la investigación. Del mismo modo, las autoridades nacionales de aviación civil de los Estados miembros pueden participar en las investigaciones de seguridad en calidad de asesoras. La AESA y las autoridades nacionales de aviación civil también apoyan las investigaciones en las que participan facilitando la información, los asesores y los equipos solicitados a la AEIS responsable.

El Reglamento persigue asimismo mejorar la coordinación de las investigaciones entre las AEIS y las demás autoridades que puedan participar en las actividades relacionadas con la

investigación de seguridad, como las autoridades judiciales, de aviación civil o de búsqueda y salvamento.

1.6. Control del cumplimiento

1.6.1. Control del cumplimiento de los Estados miembros

El artículo 17, apartado 1, del Tratado de la Unión Europea establece que la Comisión Europea velará por que se apliquen los Tratados y las medidas adoptadas por las instituciones en virtud de estos y supervisará la aplicación del Derecho de la Unión bajo el control del Tribunal de Justicia de la Unión Europea. El artículo 258 del TFUE estableció el procedimiento general de control de cumplimiento de la Unión, atribuyendo a la Comisión la facultad de incoar procedimientos de infracción contra los Estados miembros que considere que incumplen sus obligaciones. Las infracciones potenciales pueden determinarse de varias formas, normalmente por medio de los resultados de las inspecciones de normalización efectuadas por la AESA, que ayuda a la Comisión a supervisar la aplicación de la legislación en materia de seguridad aérea. Otra manera es presentar denuncias a la Comisión a través de diversas fuentes, de parte de denunciantes individuales o institucionales.

La supervisión del cumplimiento de la legislación de la UE en materia de seguridad aérea y de la mayor parte del marco regulador en el ámbito de GTA/SNA la lleva a cabo la Agencia, que, en virtud del artículo 85 del Reglamento (UE) 2018/1139, tiene la misión de ayudar a la Comisión a supervisar la aplicación del Reglamento y de sus actos delegados y de ejecución por parte de los Estados miembros. La Comisión también encargó a la AESA que hiciera lo mismo en lo tocante al Reglamento (UE) n.º 376/2014 y su Reglamento de Ejecución.

A través de las disposiciones y los procedimientos establecidos por el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 628/2013, la AESA supervisa la aplicación por parte de las autoridades competentes de los Estados miembros de los citados Reglamentos, actos delegados y actos de ejecución, y lleva a cabo inspecciones de normalización. Además, a partir de 2022, las inspecciones de normalización también se utilizan para evaluar los programas estatales de seguridad (SSP) de los Estados miembros, que serán coherentes con el EPAS e incluirán los elementos descritos en el anexo 19 de la OACI. Dichos SSP también incluirán o irán acompañados de planes estatales de seguridad aérea (SPAS) en los que se determinen los principales riesgos de seguridad y se establezcan medidas para mitigarlos, en particular los riesgos y acciones señalados en el EPAS que sean pertinentes para el Estado de que se trate.

Tras cada inspección de normalización, la AESA redacta un informe en el que consigna las incidencias detectadas y que será posteriormente remitido al Estado miembro interesado y a la Comisión. Si los incumplimientos constatados no se resuelven adecuadamente, el asunto se remite a la Comisión con vistas a la posible incoación de un procedimiento de infracción en virtud del artículo 258 del TFUE.

Además de al proceso de normalización, los certificados expedidos por la Agencia o las autoridades nacionales competentes y las declaraciones realizadas por personas físicas y jurídicas de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1139 y con los actos delegados y de ejecución adoptados sobre la base de este están sujetos a la supervisión de la Comisión y la AESA. Si la Comisión considera que una persona física o jurídica a la que se ha expedido un certificado o que ha realizado una declaración ha dejado de cumplir los requisitos aplicables del Reglamento o de los actos delegados y de ejecución adoptados sobre la base de este, la Comisión, sobre la basándose en una recomendación de la Agencia, exigirá al Estado miembro responsable de la supervisión de esa persona que adopte las medidas correctoras y de salvaguardia apropiadas, incluida la limitación o suspensión del certificado (véase la sección 1.6.2.2).

1.6.2. Control del cumplimiento de las organizaciones reguladas de la industria

1.6.2.1. Multas y multas coercitivas

Los Reglamentos en vigor en el ámbito de la seguridad aérea prevén que los Estados miembros establezcan sanciones para penalizar las infracciones de sus disposiciones y de las normas de desarrollo correspondientes, en su caso. Estas sanciones deben ser eficaces, proporcionadas y disuasorias.

Además, en caso de infracción del Reglamento (UE) 2018/1139 o de sus normas de desarrollo y cuando la AESA sea la autoridad competente y supervisora de una organización, la Comisión podrá, a petición de la Agencia, imponer multas o multas coercitivas a las personas o entidades para las que la AESA haya expedido un certificado. Estas multas y multas coercitivas deben ser disuasorias y proporcionadas tanto a la gravedad del caso como a la capacidad económica del titular del certificado en cuestión, teniendo en cuenta, en particular, hasta qué punto se ha visto comprometida la seguridad. La Comisión está preparando un acto delegado en este ámbito, de conformidad con el artículo 84, apartado 4, del Reglamento (UE) 2018/1139, que establecerá criterios detallados y una metodología detallada para determinar los importes y los procedimientos de cobro de las multas y multas coercitivas, incluidas las normas para las investigaciones, los procedimientos de información y los derechos de defensa.

1.6.2.2. Medidas relativas a los certificados y otras

El Reglamento (UE) 2018/1139 establece que los Estados miembros, la Comisión y la AESA deben cooperar con vistas a garantizar el cumplimiento del Reglamento y de sus normas de desarrollo. Además de supervisar los certificados que expidan o las declaraciones que reciban, los Estados miembros deben efectuar investigaciones, en particular inspecciones en rampa, y tomar las medidas que consideren necesarias, incluida la inmovilización de aeronaves. Si detecta o es informada de un incumplimiento por parte del titular de un certificado, la autoridad competente (la autoridad nacional o la AESA) puede o debe modificar (limitar), suspender o revocar el certificado de conformidad con las disposiciones aplicables del Reglamento (UE) 2018/1139 o de sus normas de desarrollo.

Además, si la Comisión considera que una persona física o jurídica a la que se ha expedido un certificado o que ha realizado una declaración ha dejado de cumplir los requisitos aplicables, la Comisión, sobre la base de una recomendación de la Agencia, exigirá al Estado miembro responsable de la supervisión que adopte las medidas correctoras y de salvaguardia apropiadas, incluida la limitación o suspensión del certificado. Una vez que la Comisión adopta el acto de ejecución que contiene dicha decisión, esta surte efecto y la obligación de reconocimiento mutuo del certificado deja de aplicarse a los demás Estados miembros. Una vez tenga pruebas suficientes de que se han tomado las medidas correctoras adecuadas, la Comisión decidirá si restablece la obligación de reconocimiento mutuo.

La AESA también tiene el mandato de responder sin demora indebida a cualquier problema urgente de seguridad que se inscriba en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139 determinando la acción correctora que deban adoptar las personas físicas y jurídicas respecto de las cuales actúa como autoridad competente y difundiendo la información correspondiente a dichas personas, incluidas directrices (directivas sobre seguridad) o recomendaciones.

Con respecto a las tareas de cuya certificación y supervisión sea responsable el Estado miembro, en caso de que se detecte un problema urgente de seguridad, la AESA determinará los objetivos de seguridad que deban alcanzarse y recomendará la medida correctora que

deban adoptar las autoridades nacionales competentes. En este caso, las autoridades nacionales competentes informarán a la AESA sin demora indebida sobre las medidas adoptadas para alcanzar los objetivos de seguridad determinados por la Agencia.

Además de estas medidas, los Estados miembros han adoptado políticas nacionales de fiscalización para asegurar la correcta aplicación de la legislación a nivel nacional. En el contexto específico del anexo 19 del Convenio de Chicago, la recomendación 3.2.1.2 establece expresamente que los Estados deben establecer una política de cumplimiento que especifique las condiciones y circunstancias en las cuales los proveedores de servicios con un sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) pueden encargarse de sucesos que suponen algunos problemas respecto de la seguridad operacional, y resolverlos, internamente, en el contexto de su SMS, a satisfacción de la autoridad estatal competente.

2. GESTIÓN DE LOS RIESGOS DE SEGURIDAD A NIVEL EUROPEO

El Reglamento (UE) 2018/1139 establece que es necesario aplicar los principios de una buena gestión de la seguridad para la mejora constante de la seguridad de la aviación civil en la Unión, anticipando los riesgos de seguridad emergentes y haciendo el mejor uso posible de unos recursos técnicos limitados. El Reglamento concluye que es necesario establecer un marco común para planificar y aplicar medidas destinadas a mejorar la seguridad. A tal efecto, es necesario elaborar a escala de la Unión un Plan Europeo de Seguridad Aérea y un Programa Europeo de Seguridad Aérea. Cada Estado miembro también debe elaborar un Programa Estatal de Seguridad en virtud de los requisitos contenidos en el anexo 19 del Convenio de Chicago. Ese programa debe ir acompañado de un plan en el que se describan las medidas que el Estado miembro vaya a adoptar para mitigar los riesgos de seguridad identificados.

Teniendo esto en cuenta, el Reglamento (UE) 2018/1139 introduce un nuevo marco reglamentario vinculante con su capítulo II sobre gestión de la seguridad aérea. El artículo 5 del mencionado Reglamento establece que 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»). El Programa incluirá al menos los elementos relacionados con las responsabilidades del Estado de gestión de la seguridad descritos en las normas y prácticas recomendadas internacionales. Describirá también el proceso para desarrollar, adoptar, actualizar y aplicar el Plan Europeo de Seguridad Aérea al que se refiere el artículo 6 del Reglamento, en el que participarán estrechamente los Estados miembros y las partes interesadas pertinentes.

El artículo 6 del Reglamento (UE) 2018/1139 establece que la Agencia, en estrecha colaboración con los Estados miembros y las partes interesadas pertinentes, 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, así como los resultados basados en datos del programa Data4Safety, 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. Este artículo también dispone que la Agencia, una vez más en estrecha colaboración con los Estados miembros y las partes interesadas pertinentes, documentará en una cartera de riesgos de seguridad específica los riesgos de seguridad a que se refiere el 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.

El Plan Europeo de Seguridad Aérea especificará, habida cuenta de los objetivos establecidos en el artículo 1 del Reglamento (UE) 2018/1139, el nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad en la Unión. En la práctica, esto se logra mediante el establecimiento de un objetivo de seguridad ambicioso, combinado con indicadores de rendimiento en materia de seguridad (SPI) basados en resultados (operativos) y en procesos, y con el apoyo del sistema de evaluación del rendimiento de la GTA del CUE. Los SPI basados en resultados se definen en el informe anual sobre seguridad (ASR) de la AESA y son objeto de seguimiento a través del proceso europeo de gestión de los riesgos de seguridad. Los indicadores basados en procesos se definen en el capítulo 4 del EPAS y son objeto de seguimiento a través de los procedimientos de normalización de la AESA. El aspecto de rendimiento clave de seguridad del sistema de evaluación del rendimiento del CUE se ajusta a los principios y la orientación

técnica del marco de seguimiento del rendimiento de la AESA. Los indicadores de rendimiento son diseñados por un grupo de trabajo dirigido por la Agencia y respaldados por los medios aceptables de cumplimiento y la documentación orientativa correspondientes. Estos indicadores valoran la eficacia de la gestión de la seguridad a nivel de organización y hacen un seguimiento de los resultados en materia de seguridad, utilizando el repositorio central europeo como fuente de datos.

La Comisión, la Agencia y los Estados miembros deberán aspirar a conseguir conjuntamente este nivel de rendimiento en materia de seguridad.

El artículo 7 del Reglamento (UE) 2018/1139 institucionaliza el Programa Estatal de Seguridad (SSP) al nivel de los Estados miembros. Establece que 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»), que será proporcionado al tamaño y la complejidad de dichas actividades y será coherente con el Programa Europeo de Seguridad Aérea. 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 internacionales recomendadas. Asimismo, el SSP especificará los objetivos de seguridad que deban alcanzarse a nivel nacional en relación con las actividades de aviación bajo la responsabilidad del Estado miembro de que se trate.

Por último, el artículo 8 del Reglamento (UE) 2018/1139 establece que el SSP 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.

El artículo 8 especifica además que el Plan Estatal de Seguridad Aérea (SPAS) comprenderá los riesgos y las medidas determinados en el EPAS que sean pertinentes para el Estado miembro en cuestión y que los Estados miembros informarán a la Agencia de los riesgos y las medidas determinados en el EPAS que no consideren pertinentes para su sistema nacional de seguridad aérea y las razones para que así sea. Esta información se incluye normalmente en el propio SPAS. Las medidas del EPAS que los Estados miembros deben tener en cuenta se identifican como «tareas de los Estados miembros (MST)». Por otra parte, con el fin de ayudar a los Estados miembros a determinar qué elementos del EPAS son pertinentes para sus SPAS, una medida específica sobre las MST enumera los aspectos de riesgo clave que deben tener en cuenta los Estados. Además de tener en cuenta estos aspectos de riesgo clave, se anima a los Estados a que revisen las carteras de riesgos de seguridad por ámbito de la aviación que proporcionan una lista exhaustiva de problemas de seguridad prioritarios para los distintos ámbitos, tal como se incluye en el volumen III del EPAS.

Con este nuevo capítulo II, el Reglamento (UE) 2018/1139 incorpora los requisitos internacionales recogidos en el anexo 19 del Convenio de Chicago, que establece que los proveedores de servicios deben disponer de un sistema de gestión de la seguridad y que todos estos sistemas deben ser aceptables para el Estado responsable de la certificación pertinente. Asimismo, el anexo 19 de la OACI establece que los Estados deben elaborar un programa para gestionar la seguridad operacional (el SSP para ser más precisos), para lo cual hace falta, entre otras cosas, establecer legislación aeronáutica básica, políticas, objetivos y recursos claros, un sistema y funciones para gestionar los riesgos y garantizar la seguridad, y actividades de promoción de la seguridad.

Por lo tanto, en virtud del Reglamento (UE) 2018/1139, la UE encarga a los Estados miembros que establezcan y mantengan una plataforma compartida única. Además, la UE ha

reflejado tradicionalmente el espíritu de las normas pertinentes de la OACI en varios reglamentos europeos, en particular en las normas de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139.

2.1. Recopilación, análisis e intercambio de datos sobre seguridad

La información sobre seguridad constituye un recurso importante para la detección de peligros para la seguridad. Varios Reglamentos de la UE prevén la recopilación, el análisis y el intercambio de datos e información pertinentes. Se trata, en particular, de información sobre sucesos en la aviación civil (al final de 2021, el Repositorio Central Europeo contenía más de 2 400 000 entradas), información sobre compañías aéreas de la UE y de terceros países en el contexto del programa europeo de inspecciones en rampa (al final de 2021, la base de datos SAFA contenía más de 160 000 informes, contando desde el momento en que el sistema SAFA se convirtió en el programa europeo de inspecciones en rampa), información sobre las recomendaciones recogidas en el sistema de información de recomendaciones de seguridad (al final de 2021, la base de datos del SRIS contenía más de 4 100 recomendaciones) e información recopilada, analizada e intercambiada en el contexto de las autorizaciones de operadores de terceros países y de la lista europea de aeronaves prohibidas.

En la UE, la recopilación, el análisis y el intercambio de información sobre sucesos en la aviación civil está regulada por el Reglamento (UE) n.º 376/2014. Este Reglamento establece que las organizaciones, los Estados miembros y la AESA deben crear un sistema de recopilación y almacenamiento de información sobre sucesos pertinentes. Esta información es analizada a fin de tomar las medidas de mitigación necesarias, llegado el caso. Toda la información recopilada sobre sucesos, así como la información pertinente sobre su análisis y seguimiento, se traslada al Repositorio Central Europeo (RCE).

La información sobre sucesos remitida al RCE está a disposición de los Estados miembros (autoridades nacionales de aviación y autoridades encargadas de las investigaciones de la seguridad), la AESA y la Comisión. La red de analistas creada en virtud del Reglamento (UE) n.º 376/2014 está obligada a analizar el RCE en apoyo de la gestión europea de los riesgos de seguridad y, por tanto, a proporcionar dicho análisis al EPAS.

El Reglamento (UE) n.º 376/2014 también impone a las autoridades y a la AESA el uso de un sistema europeo común de clasificación de riesgos (ERCS)²⁷. El ERCS mide el riesgo para la seguridad de los sucesos notificados utilizando una matriz bidimensional:

- En primer lugar, las filas de la matriz abordan la gravedad identificando la peor consecuencia probable del accidente que se habría producido si el suceso evaluado hubiera escalado hasta convertirse en un accidente. Esto se hace teniendo en cuenta tanto el tipo de accidente más probable como la posible categoría en términos de pérdida de vidas a partir del tamaño de la aeronave y la proximidad a zonas pobladas o de alto riesgo.
- En segundo lugar, las columnas miden la probabilidad, examinando el grado de proximidad del suceso a las consecuencias del accidente. La determinación de la probabilidad tiene en cuenta la eficacia de las barreras de seguridad existentes.

²⁷ El ERCS forma parte del marco jurídico del Reglamento (UE) n.º 376/2014, en primer lugar a través del Reglamento Delegado (UE) 2020/2034 de la Comisión, publicado el 6 de octubre de 2020, así como del Reglamento de Ejecución (UE) 2021/2082 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2021, que entrará en vigor el 1 de enero de 2023.

Mediante la aplicación del ERCS, se mejorará aún más la gestión de la seguridad a escala nacional y de la UE, incluida la orientación de la supervisión basada en datos de seguridad (véase la sección 3.2.2).

Una parte esencial del sistema establecido con arreglo al Reglamento (UE) n.º 376/2014 es la definición del concepto de «cultura justa», cuyo objetivo es garantizar la disponibilidad continua de información en materia de seguridad mediante la creación de un ambiente de confianza que propicie la notificación de sucesos. Este ambiente de «cultura justa» se logra mediante la aplicación de los principios básicos definidos en el Reglamento (UE) n.º 376/2014, en particular la protección frente a la atribución de culpas y la imposición de castigos (salvo en casos de conducta dolosa o de comportamiento inaceptable).

Este sistema se completa con el programa Data4Safety, que recoge, con carácter voluntario, datos complementarios referentes al vuelo, el tráfico y la meteorología. También proporciona capacidades analíticas mejoradas. Data4Safety sirve de ayuda para la predicción de riesgos futuros.

2.2. Gestión de los riesgos de seguridad a nivel de la UE: proceso de elaboración y actualización del Plan Europeo de Seguridad Aérea

Hasta su undécima edición (EPAS 2022-2026), el EPAS abarcaba un plazo de cinco años y se publicaba a modo de plan móvil con actualizaciones anuales. A partir de la duodécima edición, este plazo se reduce a tres años para ajustarse al período de referencia del plan global para la seguridad operacional de la aviación. Las prioridades estratégicas del volumen I se fijarán para el período de referencia de tres años, con una revisión intermedia para garantizar que sigan siendo pertinentes. De conformidad con el artículo 6, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139, el volumen II del EPAS, en el que se describen las medidas del EPAS, así como el volumen III, que recoge las carteras de riesgos de seguridad por ámbito de la aviación, seguirán siendo objeto de revisiones y actualizaciones anuales.

La elaboración del plan, tanto en términos de prioridades estratégicas como de medidas establecidas, se basa en grupos específicos de partes interesadas, en particular:

- el órgano consultivo de los Estados miembros (MAB) y el órgano consultivo de las partes interesadas (SAB) ofrecen asesoramiento sobre las prioridades estratégicas,
- los órganos técnicos y sectoriales (TeB y TeC, comités sectoriales representativos de los Estados miembros y de la industria, respectivamente) proporcionan asesoramiento técnico y operativo, así como información sobre la aplicación y
- el trabajo colaborativo realizado por la AESA con sus socios en materia de seguridad (en particular a través del programa Data4Safety) para apoyar el desarrollo de las carteras de riesgos en materia de seguridad.

El ciclo de programación estándar del EPAS prevé dos fases distintas, cada una con una consulta específica a las partes interesadas.

Fase I:

- Durante la primera fase, las prioridades estratégicas derivadas de la Estrategia de Aviación para Europa y las prioridades de seguridad determinadas a través del proceso europeo de gestión de riesgos de seguridad se debaten y se confirman con los órganos consultivos de la AESA. El MAB y el SAB asumen el liderazgo en la consolidación de las aportaciones de sus subcomités por cada ámbito de la aviación y ofrecen a la AESA los puntos de vista de los Estados miembros o de la industria sobre las

prioridades. Esta fase se inicia una vez cada tres años, al principio del año anterior al primer año del nuevo período de referencia.

Fase II:

- Sobre la base de las prioridades de seguridad acordadas, los hitos de planificación de las medidas individuales del EPAS se definen o actualizan en consonancia con el proceso único de programación de la AESA. A continuación, se elabora un proyecto de EPAS que se facilita a todos los órganos consultivos para que formulen observaciones detalladas. Tras el asesoramiento del órgano consultivo y el análisis de las observaciones, se consolida el proyecto definitivo de EPAS y se incorpora el volumen III. Este volumen, que proporciona el conjunto completo de carteras de riesgos de seguridad, incluida una descripción de cada problema de seguridad identificado y priorizado, se desarrolla a través del proceso europeo de gestión de riesgos de seguridad.

A continuación, el proyecto definitivo de EPAS, compuesto por los tres volúmenes, se presenta al Consejo de Administración (CA) de la AESA para su aprobación. Tras su aprobación formal por el Consejo de Administración, se publica en el sitio web de la AESA.

Para más información sobre el proceso de elaboración del EPAS, incluida la aplicación de los principios de mejora de la legislación de la Comisión y la información sobre los distintos grupos que intervienen en dicho proceso, consúltese:

- [Cómo se elabora el EPAS](#)
- [Grupos de trabajo y organismos que intervienen en el EPAS](#)

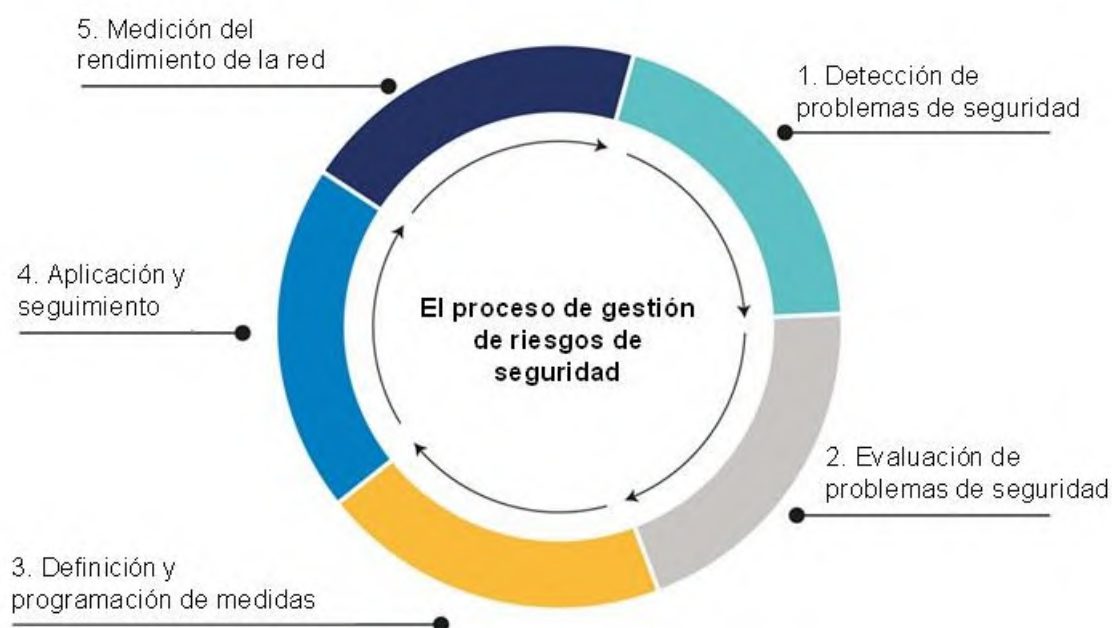
Las prioridades de seguridad y las medidas conexas en el EPAS se determinan a través del proceso europeo de gestión de riesgos de seguridad, en el que participan los Estados miembros, la industria, la Comisión y la AESA.

El proceso europeo de gestión de riesgos de seguridad

Los principales riesgos de seguridad y las correspondientes medidas de mitigación que se incorporan al EPAS se desarrollan a través del proceso europeo de gestión de riesgos de seguridad. Se trata de un conjunto de procesos destinados a identificar los problemas de seguridad y sus medidas de mitigación, así como al seguimiento de su aplicación. Implica el análisis de datos procedentes de diferentes fuentes y la colaboración con los socios en materia de seguridad de las autoridades aeronáuticas nacionales y de la industria (a través del programa Data4Safety) y la red de analistas.

El proceso de gestión de riesgos de seguridad consta de cinco etapas concretas:

Gráfico 2. El proceso europeo de gestión de riesgos de seguridad



Identificación de problemas de seguridad: este es el primer paso del proceso de gestión de riesgos de seguridad y se lleva a cabo mediante el análisis de los datos de sucesos y otra información relacionada con la seguridad e información complementaria mediante el trabajo colaborativo con los socios en materia de seguridad, en particular a través del programa Data4Safety. Estos posibles problemas de seguridad son recogidos formalmente por la Agencia y sometidos a una evaluación preliminar de seguridad. Esta evaluación sirve de base para tomar la decisión de si un posible problema de seguridad debe incluirse formalmente en la cartera de riesgos de seguridad pertinente o si debe ser objeto de otras medidas. Se obtiene asesoramiento de Data4Safety y de la red de analistas. Los resultados de esta fase del proceso son las carteras de riesgos de seguridad. En estas carteras se da prioridad tanto a los aspectos de riesgo clave como a los problemas de seguridad. Las carteras de riesgos de seguridad se publican en el volumen III del EPAS.

Evaluación de los problemas de seguridad: una vez identificado un problema de seguridad y recogido en la cartera de riesgos de seguridad, se somete a una evaluación técnica de seguridad. Estas evaluaciones se priorizan en el marco de la cartera. El proceso de evaluación es coordinado por la AESA y respaldado por Data4Safety y la red de analistas. Además, se anima a los miembros del grupo a participar en la evaluación propiamente dicha. Este enfoque colaborativo con los socios de la Agencia en materia de seguridad es fundamental para lograr los mejores resultados posibles. Todo ello en conjunto constituye la evaluación de los problemas de seguridad, de la que se derivan posibles medidas de mitigación para el EPAS.

Definición y programación de las medidas de seguridad: Este paso incluye una evaluación de impacto que se recogerá en un documento sobre la mejor estrategia de intervención (BIS), en el que se definirán posibles medidas de mitigación, se evaluarán las implicaciones y ventajas de cada medida posible y se formularán recomendaciones sobre las mejores medidas de mitigación que deben incorporarse al EPAS. A continuación, a través de una combinación de la evaluación de problemas de seguridad y la mejor estrategia de intervención, las propuestas formales de adopción de medidas del EPAS se presentan a los órganos consultivos como parte de la consulta de la BIS o del EPAS.

Existen diferentes tipos de medidas del EPAS, como las tareas de elaboración de normas (RMT), las tareas de promoción de la seguridad (SPT) o las tareas de los Estados miembros (MST). En la página del sitio web de la AESA correspondiente al EPAS figura una descripción detallada de los tipos de medidas del EPAS y las plantillas correspondientes:

- [Tipos de medidas del EPAS y plantillas](#)

Una vez debatidas y acordadas, se incluyen las medidas en la siguiente edición del EPAS. Las medidas que tienen bajo coste o que requieren una intervención más rápida a menudo se aceleran y aparecen en la siguiente actualización disponible del EPAS, sin necesidad de una BIS. En algunos casos, se necesitan medidas de seguridad más inmediatas que puedan completarse antes de que se publique el próximo EPAS. Naturalmente, estas no se incluyen en el EPAS. Dichas medidas podrían incluir la publicación de un boletín de información sobre seguridad (SIB) o adoptar la forma de actividades inmediatas de promoción de la seguridad.

Aplicación y seguimiento: El siguiente paso del proceso consiste en la aplicación y el seguimiento de las acciones que se han incluido en el EPAS.

La AESA supervisa la aplicación oportuna de las medidas sobre la base de los indicadores clave de rendimiento definidos en el contexto del proceso único de programación. Durante las reuniones del órgano consultivo, se facilita periódicamente información sobre los progresos realizados.

El artículo 8 del Reglamento (UE) 2018/1139 establece que los Estados miembros deben tener en cuenta las medidas y los riesgos pertinentes del EPAS en el marco de su propio Plan Estatal de Seguridad Aérea (SPAS) y justificar por qué no consideran dichas medidas pertinentes, en su caso. En consecuencia, el SPAS sigue siendo una herramienta importante para que los Estados miembros informen sobre la aplicación de las medidas. Los Estados deben revisar sus SPAS al menos una vez al año y, en el caso de que esto no sea así, deben mantener registros sobre la aplicación de las medidas pertinentes del EPAS y justificar por qué no consideran dichas medidas pertinentes, en su caso.

La AESA evalúa periódicamente la aplicación del SSP a nivel de cada Estado como parte de las actividades de normalización del SYS de la AESA. La evaluación tiene por objeto señalar los puntos fuertes y los aspectos susceptibles de mejora, lo que contribuye a una mayor maduración de la aplicación del SSP en Europa, a fin de cumplir los objetivos del GASP y del EPAS en relación con dicha aplicación del SSP para 2025. Esto implica una evaluación de los procesos y resultados de la planificación de las medidas de seguridad a nivel estatal. Por otra parte, las medidas del EPAS que también estén incluidas en el EUR RASP serán objeto de estudios anuales de aplicación gestionados por la Oficina Regional EUR de la OACI. Los resultados de dichos estudios se analizarán en las reuniones del órgano consultivo y en el Grupo de expertos en seguridad de la región europea (EUR RESG), respectivamente.

Medición del rendimiento en materia de seguridad: El último paso del proceso de gestión de riesgos de seguridad es la medición del rendimiento en materia de seguridad. Esto sirve para supervisar:

- 1) los cambios específicos resultantes de la aplicación de medidas de seguridad y
- 2) los cambios sistémicos que puedan haberse producido en el sistema de aviación y que puedan requerir medidas adicionales.

La medición del rendimiento se realiza a través de un marco de rendimiento de seguridad que supervisa:

- 1) los distintos ámbitos de la aviación de forma transversal, al tiempo que se examinan los principales aspectos de riesgo por ámbito de la aviación y

2) los problemas de seguridad específicos.

El informe anual sobre seguridad (ASR) de la AESA es la revisión anual del marco de rendimiento en materia de seguridad. En él se señalan las tendencias en materia de seguridad, se destacan los ámbitos de aviación prioritarios, los aspectos de riesgo clave y los problemas de seguridad. A partir de este paso, el proceso de gestión de los riesgos de seguridad vuelve a empezar. Para más información sobre el ASR de la AESA, véase el apartado 2.3.3.

2.2.1 Plan Europeo de Seguridad Aérea: dimensión internacional

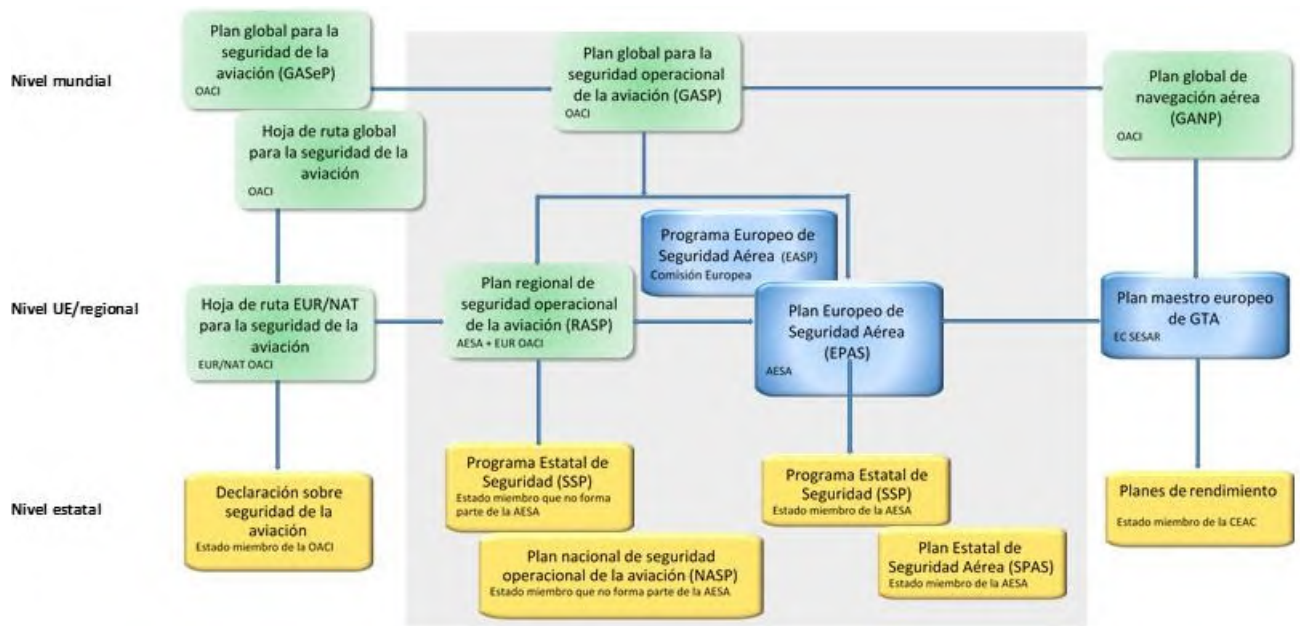
El EPAS apoya los objetivos y las prioridades del GASP. El objetivo del GASP es reducir continuamente el número de víctimas mortales y el riesgo de que se produzcan orientando la formulación de una estrategia armonizada de seguridad aérea, así como la preparación y aplicación de los planes regionales y nacionales de seguridad aérea. Un sistema de aviación seguro contribuye al desarrollo económico de los Estados y sus industrias. El GASP promueve la aplicación de un sistema estatal de supervisión de la seguridad mediante el fomento de un enfoque basado en el riesgo para la gestión de la seguridad, así como un enfoque coordinado para la colaboración entre los Estados, las regiones y la industria. Además de abordar la seguridad sistémica, el GASP aborda las categorías mundiales de sucesos de alto riesgo (G-HRC), que se consideran prioridades mundiales en materia de seguridad. Estas categorías se determinaron a partir de las cifras reales de víctimas mortales de accidentes pasados, del elevado riesgo de muerte por accidente o del número de accidentes e incidentes. Entre los aspectos de riesgo clave identificados en el proceso europeo de gestión de riesgos de seguridad figuran los cinco G-HRC, que son:

- impacto contra el suelo sin pérdida de control,
- pérdida de control en vuelo,
- colisión en el aire,
- salida de pista e
- incursión en pista.

Se identifican otros aspectos de riesgo clave en el ámbito de aplicación del EPAS (véase el capítulo 17 del volumen III del EPAS), como fuego, humo y presurización, daños en el suelo, colisión con obstáculos en vuelo, otras lesiones y seguridad física.

Desde 2017, la Oficina Regional de la OACI para la región EUR/NAT y la AESA colaboran para elaborar un plan regional de seguridad aérea (RASP) basado en el EPAS. El primer EUR RASP se publicó en enero de 2019. El Grupo de expertos en seguridad de la región EUR (EUR RESG) tiene la responsabilidad de mantener y supervisar el RASP EUR. El EUR RESG está copresidido por la AESA y las partes interesadas de la industria (actualmente IATA). El EUR RESG depende del Grupo de planificación de sistemas de aviación de la región europea (EASPG). Mientras los indicadores de rendimiento en materia de seguridad del EPAS se determinan como parte de la gestión europea de los riesgos de seguridad, el EUR RASP proporciona un conjunto de indicadores de rendimiento en materia de seguridad y metas de la región EUR que se derivan de los objetivos y metas del GASP, para los que la OACI recoge datos.

Gráfico 3. Relación entre el EASP, el EPAS y otros programas y planes



2.3. Supervisión del rendimiento en materia de seguridad

Se considera que el rendimiento en materia de seguridad es el logro en materia de seguridad de la región, del Estado o de la organización evaluado por medios cuantitativos o cualitativos.

El nivel de rendimiento en materia de seguridad que debe alcanzarse no debe tener carácter vinculante, sino expresar la ambición de la Unión y de sus Estados miembros en lo que respecta a la seguridad de la aviación civil, tal como se expresa en el artículo 6 del Reglamento (UE) 2018/1139.

Nota:

Se propone que el concepto de nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional (AloSP) definido en el anexo 19 de la OACI, segunda edición, norma 3.4.2.1, se elimine en la próxima edición, en consonancia con las recomendaciones de los Estados y de las partes interesadas de la industria. En su lugar, se destacará la necesidad de un seguimiento activo y una gestión del rendimiento en materia de seguridad basada en indicadores que reflejen los objetivos de seguridad.

Para más orientaciones sobre la gestión del rendimiento en materia de seguridad, proporcionadas por la AESA, véase el siguiente enlace:

- [Orientaciones sobre el nivel aceptable de rendimiento de la seguridad \(AloSP\), la gestión del rendimiento de la seguridad y la garantía de seguridad.](#)

2.3.1 Acuerdo sobre el rendimiento de las organizaciones en materia de seguridad

Los Estados miembros de la UE tienen la responsabilidad de evaluar periódicamente el sistema de gestión de las organizaciones, que incluye el seguimiento del rendimiento en materia de seguridad por parte de las organizaciones bajo su jurisdicción, cuando dicho sistema de gestión sea necesario. El nivel de rendimiento que se debe alcanzar en materia de seguridad debe evaluarse en relación con los objetivos de seguridad y tener en cuenta la eficacia de las medidas de reducción del riesgo; el seguimiento debe tener en cuenta una combinación de indicadores basados en procesos y en resultados, que se derivan de los objetivos de seguridad.

Debe garantizarse la coherencia de los objetivos de seguridad entre el Estado [es decir, el SSP/SPAS de conformidad con los artículos 7 y 8 del Reglamento (UE) 2018/1139] y las entidades reguladas, así como en lo que respecta al seguimiento de estos objetivos. El seguimiento se lleva a cabo a través de los procesos de gestión del rendimiento en materia de seguridad del Estado y de las organizaciones, así como a través de una supervisión basada en el riesgo y en el rendimiento. Esta metodología facilita que se alcance cada vez un mejor nivel de rendimiento en materia de seguridad. Cuando el rendimiento en materia de seguridad no sea aceptable, tanto el Estado como la organización deberán adoptar medidas de forma colaborativa para mejorar la situación.

La madurez en el seguimiento del rendimiento en materia de seguridad aumentará con el tiempo en la medida en que lo haga su aplicación y se produzca un intercambio regular de información significativa entre el Estado y las organizaciones supervisadas.

En el marco de la gestión de la seguridad en la UE existe actualmente un campo en el que se definen objetivos explícitos de rendimiento en materia de seguridad: a nivel de la UE se ha

establecido un sistema de evaluación del rendimiento de los servicios GTA del CUE²⁸ con vistas a contribuir al desarrollo sostenible del sistema de transporte aéreo mejorando la eficiencia global de los servicios de navegación aérea en los cuatro aspectos clave de rendimiento: seguridad, medio ambiente, capacidad (retrasos) y relación coste-eficacia. El sistema prevé el establecimiento de objetivos de rendimiento a escala de la Unión en los cuatro aspectos clave para períodos de referencia de tres a cinco años. Los Estados miembros han de elaborar planes de rendimiento que incluyan objetivos vinculantes a escala nacional o de bloque funcional del espacio aéreo (FAB) que sean coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión.

En el marco de la implementación de los sistemas de evaluación del rendimiento de los servicios GTA del cielo único europeo, la Comisión es asistida por el organismo independiente de evaluación del rendimiento designado con arreglo a la Decisión de Ejecución 2014/672/UE²⁹.

2.3.2 Rendimiento de los Estados miembros en materia de seguridad

Se aplican a los Estados miembros de la UE los mismos principios descritos en la sección 2.3.1: el nivel de rendimiento en materia de seguridad que debe alcanzarse debe evaluarse en relación con los objetivos de seguridad y considerar la eficacia de las medidas de mitigación resultantes de la gestión de los riesgos de seguridad del Estado en el marco del SSP y definidas en el SPAS [es decir, los artículos 7 y 8 del Reglamento (UE) 2018/1139], teniendo debidamente en cuenta los riesgos y las medidas definidos en el EPAS como pertinentes para el Estado [véanse el artículo 6 y el artículo 8, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/1139].

No hay acuerdo sobre el rendimiento de los Estados miembros en materia de seguridad a escala de la UE y, en la actualidad, el Derecho de la Unión no impone objetivos específicos de rendimiento en materia de seguridad a los Estados miembros.

2.3.3 El Informe anual sobre seguridad de la AESA

El artículo 72, apartado 7, del Reglamento (UE) 2018/1139 indica que, con el fin de informar al público sobre el grado general de seguridad de la aviación civil en la Unión, la Agencia publicará cada año, y bajo circunstancias especiales, un informe sobre seguridad. Dicho informe recogerá un análisis de la situación general en materia de seguridad, redactado de un modo sencillo y fácil de entender, e indicará si han aumentado los riesgos de seguridad.

Además, el artículo 14, apartado 4, del Reglamento (UE) n.º 376/2014 indica que la Agencia incluirá el resultado del análisis de la información a que se refiere el apartado 1 de dicho artículo en el informe anual sobre seguridad a que se refiere el artículo 72, apartado 7, del Reglamento (UE) 2018/1139, de la forma siguiente: «La Comisión, la Agencia y las

²⁸ Artículo 11 del Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco); DO L 96 de 31.3.2004, p. 1, y Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 de la Comisión, de 11 de febrero de 2019, por el que se establece un sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación en el cielo único europeo; DO L 56 de 25.2.2019, p. 1.

²⁹ Decisión de Ejecución 2014/672/UE de la Comisión, de 24 de septiembre de 2014, sobre la ampliación de la designación del organismo de evaluación del rendimiento del Cielo Único Europeo; DO L 281 de 25.9.2014, p. 5.

autoridades competentes de los Estados miembros colaborarán periódicamente en el intercambio y análisis de la información contenida en el Repositorio Central Europeo».

En cumplimiento de estos requisitos, la AESA publica un informe anual sobre seguridad (ASR) desde 2005. El análisis que se presenta en dicho informe proporciona la información basada en datos que sirve de base a la toma de decisiones que requiere el EPAS. El ASR proporciona un resumen estadístico de la seguridad aérea en los Estados miembros de la AESA e identifica los retos más importantes en materia de seguridad a los que se enfrenta actualmente la aviación europea.

Se proporcionan carteras de datos relativas a cada uno de los campos de la aviación y se basan en los trabajos de años anteriores. Muestran los factores causales y coadyuvantes que se han identificado en los datos de sucesos, cotejados con los aspectos de riesgo clave (o los principales resultados de accidentes) a los que coadyuvan.

El análisis del ASR se centra en los riesgos para la seguridad aérea basados en datos de sucesos. Este trabajo forma parte del proceso europeo continuo de gestión de riesgos de seguridad y apoya la elaboración de carteras de riesgos de seguridad por ámbito de la aviación, además de proporcionar una lista de aspectos de riesgo clave que deben servir de base para priorizar las medidas que se incorporarán al EPAS.

Al igual que la AESA, los Estados miembros también están obligados a publicar un informe anual sobre seguridad. De hecho, el artículo 13 del Reglamento (UE) n.º 376/2014 sobre el análisis de sucesos y seguimiento a escala nacional indica que, con objeto de informar a la opinión pública del nivel de seguridad de la aviación civil, los Estados miembros publicarán, al menos una vez al año, un informe sobre la seguridad. Dicho informe:

- a) contendrá información agregada y anonimizada sobre los tipos de sucesos y la información relacionada con la seguridad recogidos por sus sistemas nacionales de notificación obligatoria y voluntaria;
- b) indicará las tendencias;
- c) indicará las medidas que hayan adoptado.

2.4. Requisitos de gestión de la seguridad para autoridades y organizaciones

En el marco de la elaboración de las normas de desarrollo del Reglamento (UE) 2018/1139 se han adoptado dos series diferenciadas de requisitos, aplicables respectivamente a las autoridades y a las organizaciones:

- a. Requisitos para las autoridades, que tienen debidamente en cuenta los ocho elementos críticos de un sistema de supervisión de la seguridad operacional definidos por el apéndice 1 del anexo 19 del Convenio de Chicago, de modo que se apoya la implementación del SSP y, al mismo tiempo, se contribuye a cumplir el objetivo de normalización establecido en el Reglamento (UE) 2018/1139. Los requisitos mencionados incluyen asimismo otros elementos esenciales para establecer un sistema global de gestión de la seguridad aérea a nivel de la UE, que abarque las competencias de la UE y de los Estados miembros en la gestión de la seguridad.
- b. Requisitos para las organizaciones, en la mayoría de los ámbitos de la aviación, que comprenden requisitos generales consolidados para los sistemas de gestión (de la seguridad). Con la adopción en 2021/2022 de normas que exigen sistemas de gestión en los aspectos de la aeronavegabilidad inicial y del mantenimiento de la

aeronavegabilidad³⁰, el marco reglamentario de la UE se ajusta al capítulo 4 del anexo 19 del Convenio de Chicago, en el que se definen los requisitos del SMS. Estos requisitos para las organizaciones están concebidos para integrarse en las SARP del anexo 19 de la OACI de forma tal que se asegure la compatibilidad con los sistemas de gestión existentes y se fomente la gestión integrada. Los requisitos del sistema de gestión ofrecen flexibilidad para adaptarlo a la dimensión, naturaleza y complejidad de las actividades de las organizaciones del sector de aviación y son compatibles con los distintos modelos de negocio, de tal modo que permiten una aplicación proporcionada.

Los requisitos generales del sistema de gestión tienen la finalidad de promover un marco único de gestión de la seguridad para todas las organizaciones aprobadas en el ámbito del Reglamento (UE) 2018/1139. Con respecto a los diferentes ámbitos técnicos, estos requisitos generales aplicables a las autoridades y las organizaciones se complementan con requisitos más específicos (por ejemplo, requisitos de observación de los datos de vuelo para los operadores aéreos).

Además, estos requisitos aplicables a las autoridades y las organizaciones están sujetos a modificación con disposiciones específicas sobre gestión de la seguridad de la información.

De forma complementaria a estos requisitos, el Reglamento (UE) n.º 376/2014 garantiza que las organizaciones y las autoridades competentes determinen los peligros y gestionen los riesgos de seguridad mediante la recopilación, el análisis y el seguimiento de sucesos en la aviación civil. A partir de enero de 2023, el presente Reglamento impone a las autoridades y a la AESA el uso del ERCS (véase la sección 2.1).

En 2019 se llevó a cabo una evaluación del Reglamento (UE) n.º 376/2014. Concluyó que el Reglamento sigue siendo pertinente incluso a la luz de los recientes acontecimientos en el sector de aviación, como el rápido aumento de las operaciones de aeronaves no tripuladas, así como las crecientes amenazas relacionadas con la ciberseguridad. Si bien la evaluación ha determinado que el Reglamento ofrece suficiente flexibilidad para adaptarse a estos acontecimientos de manera eficiente, también se reconoce que debe considerarse la posibilidad de actualizar el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1018 de la Comisión actualizando la lista de sucesos de notificación obligatoria y los campos de datos obligatorios para facilitar una mejor recopilación de datos de seguridad derivados de estos nuevos ámbitos de la aviación.

3. GARANTÍA DE SEGURIDAD EUROPEA

3.1 Supervisión de la seguridad³¹

La supervisión de la seguridad en la Unión Europea comprende las actividades de supervisión y vigilancia dirigidas a las organizaciones aprobadas por la AESA y a las aprobadas por los

³⁰ Aeronavegabilidad inicial: Reglamento Delegado (UE) 2022/201 de 10 de diciembre de 2021 y Reglamento de Ejecución (UE) 2022/203 de 14 de febrero de 2022. Mantenimiento de la aeronavegabilidad: Reglamento de Ejecución (UE) 2021/1963 de 8 de noviembre de 2021.

³¹ A efectos del presente documento, por «supervisión» se entiende tanto la supervisión de las organizaciones certificadas efectuada por la autoridad competente correspondiente como la observación por parte de la AESA, en el contexto de las inspecciones de normalización, de la aplicación de las normas por parte de los Estados miembros de la AESA.

En la UE, la supervisión de la seguridad se rige principalmente por el Reglamento (UE) 2018/1139 y sus normas de desarrollo (para más información sobre la legislación aplicable, véase el cuadro 1).

Estados miembros. Incluye asimismo el seguimiento de los Estados miembros para asegurar la correcta aplicación de la legislación europea en materia de seguridad aérea.

3.1.1 Supervisión de la aplicación de las normas en los Estados miembros

El Reglamento de Ejecución (CE) n.º 628/2013 de la Comisión³² establece los métodos de trabajo que deben aplicarse en las inspecciones de normalización y la supervisión de la aplicación de la legislación pertinente por las autoridades competentes de los Estados miembros. De las inspecciones de normalización y su seguimiento se encarga la AESA (véanse también las secciones [3.2.1](#) y [1.6.1](#)).

3.1.2 Supervisión de las organizaciones certificadas

La supervisión es una parte del proceso de gestión en materia de seguridad cuyo objetivo es asegurar el cumplimiento efectivo de los requisitos de seguridad y de los procedimientos conexos establecidos en la legislación de la Unión.

La supervisión de la seguridad garantiza que la industria de aviación europea ofrezca un nivel de seguridad conforme con el definido por las normas de la Unión. Las responsabilidades de los Estados miembros y de la AESA en la supervisión de la seguridad operacional son, por tanto, la base sobre la que descansa la seguridad aérea y el fundamento del reconocimiento mutuo de licencias y certificados en la Unión Europea.

Con la introducción de requisitos para las autoridades, la supervisión ha pasado a incluir la observación continua del rendimiento en materia de seguridad de las organizaciones a la luz de los riesgos específicos que entrañan sus actividades (véase también la [sección 3.2.2](#)).

3.2 Fijación de objetivos en función de los datos sobre seguridad para la supervisión de los elementos más preocupantes o que requieren mayor atención

3.2.1 Fijación de objetivos en función de los datos sobre seguridad para la observación de los Estados miembros

En la UE, las inspecciones de normalización de los Estados miembros realizadas por la Agencia se rigen por un enfoque basado en el riesgo, de modo que el intervalo de inspección, el alcance y la profundidad de las investigaciones, y la amplitud y composición de los equipos se adaptan a la situación específica de cada Estado y sector.

Esta observación es continua, abarca todo el sistema aeronáutico y se basa en los riesgos posibles, teniendo en cuenta la información de que dispone la AESA. A tal efecto, la AESA evalúa la capacidad de las autoridades competentes de ejercer sus responsabilidades de supervisión de la seguridad. Para ello es necesario recabar y analizar datos, efectuar las inspecciones pertinentes y hacer el seguimiento de los resultados a fin de garantizar que las medidas correctoras adecuadas se implementen oportunamente.

³² Reglamento de Ejecución (UE) n.º 628/2013 de la Comisión, de 28 de junio de 2013, sobre los métodos de trabajo que debe aplicar la Agencia Europea de Seguridad Aérea en las inspecciones de normalización y la supervisión de la aplicación del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 736/2006 de la Comisión (Texto pertinente a efectos del EEE); DO L 179 de 29.6.2013, p. 46.

La normalización es parte de la actividad de recopilación de datos de seguridad a nivel de la UE que es necesaria para detectar peligros y permite la fijación de objetivos en función de los datos sobre seguridad para la supervisión de los elementos más preocupantes o que requieren mayor atención.

La estrategia de normalización se centra en los siguientes ámbitos clave:

- **Implementación del enfoque de supervisión continua:** el Reglamento (UE) n.º 628/2013 introduce un sistema de supervisión de la aplicación uniforme de las normas de seguridad aérea que debe extenderse a todos los ámbitos de la aviación.
- **Planificación de las inspecciones de normalización basada en los riesgos:** según el enfoque de supervisión continua, el intervalo, el alcance y la profundidad de las inspecciones, así como la dimensión y composición del equipo de inspección, se adaptan a la situación específica de cada Estado o sector. Esta adaptabilidad permite un uso más flexible y eficiente de los recursos y reduce la carga para aquellos Estados que logran un buen rendimiento y que, por consiguiente, pueden ser inspeccionados con menor frecuencia. La verificación del cumplimiento de la reglamentación se combina gradualmente con la supervisión del rendimiento de los sistemas y procesos, centrándose en la eficacia sistémica de los sistemas de gestión de las autoridades competentes y de los programas estatales de seguridad.
- **Integración de las actividades de normalización de la AESA y del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) de la OACI:** el acuerdo de trabajo vigente fomenta una cooperación reforzada y una mayor integración de actividades entre la AESA y la OACI. El diálogo permanente, el intercambio de información y datos y la participación de cada organización en las inspecciones y auditorías efectuadas por la otra son los instrumentos que se han considerado útiles a tal efecto con el objetivo de que los requisitos y normas tanto de la UE como de la OACI puedan satisfacerse en la medida de lo posible a través de un único proceso integrado.
- **Integración de las evaluaciones de la aplicación del Programa Estatal de Seguridad en el ámbito de la normalización de la AESA:** desde 2022, las inspecciones de normalización también se utilizan para evaluar la aplicación efectiva de los programas estatales de seguridad de los Estados miembros y de los correspondientes planes estatales de seguridad aérea. En consonancia con el enfoque basado en los resultados adoptado por la OACI, que fomenta y apoya la aplicación gradual del SSP, la AESA evalúa el grado de aplicación del SSP utilizando los cinco niveles de madurez definidos en la metodología de la Evaluación de la Aplicación del Programa Estatal de Seguridad Operacional de la OACI (SSPIA).
- **Participación del personal de las autoridades competentes en las actividades de normalización:** el objetivo es promover una normalización proactiva y un nivel adecuado de cualificación del personal en toda Europa. Además, las reuniones de normalización constituyen foros para acordar un entendimiento común de los requisitos, formular interpretaciones e intercambiar mejores prácticas, de modo que se propicie la aplicación uniforme de las normas.
- **Mecanismo reforzado de retorno de información:** el mecanismo actual de retorno de información está siendo racionalizado y mejorado a fin de evaluar sistemáticamente la eficacia de las normas y de incorporar los resultados de las actividades de normalización en las actividades de gestión de la seguridad, elaboración de normas y promoción de la seguridad.

3.2.2 Fijación de objetivos en función de los datos sobre seguridad para la supervisión de la industria

Los requisitos aplicables a las autoridades recogidos en el Derecho de la Unión obligan a elaborar un programa de supervisión que tenga en cuenta la naturaleza específica de la organización, la complejidad de sus actividades y los resultados de anteriores actividades de certificación o supervisión, sobre la base de la evaluación de los riesgos asociados. A partir de 2023, la aplicación del ERCS por la autoridad competente a los sucesos notificados por las organizaciones contribuirá a la evaluación de los riesgos asociados.

La autoridad reducirá el ciclo de planificación de la supervisión si hay pruebas de que el rendimiento en materia de seguridad y el cumplimiento reglamentario de la organización han disminuido. Si la organización demuestra un alto nivel de rendimiento en materia de seguridad y cumplimiento reglamentario, la autoridad podrá prorrogar el ciclo de planificación de la supervisión. Esta fijación de objetivos de supervisión basada en el riesgo y el rendimiento garantiza que los recursos de supervisión disponibles, tanto en los Estados miembros como en la AESA, se utilicen de la manera más eficiente.

Por otra parte, la supervisión basada en el riesgo y el rendimiento fomenta un pensamiento orientado a la gestión de la seguridad operacional, tiene la finalidad de capacitar a las organizaciones para que gestionen los riesgos que los reglamentos no contemplan y crea incentivos para una implementación eficaz de la gestión de la seguridad mediante una posible reducción de la carga en materia de supervisión. Favorece por tanto la aplicación efectiva de las disposiciones relativas al sistema de gestión en las normas de desarrollo dirigidas a las organizaciones.

La AESA apoya la fijación de objetivos de supervisión de la industria basada en datos de seguridad enumerando y describiendo los principales riesgos y problemas de seguridad aplicables en cada ámbito de la aviación, como parte del EPAS. Las prácticas de supervisión basada en el riesgo también se pusieron a disposición de los Estados miembros y se analizan periódicamente con el TeB de gestión de la seguridad³³.

³³ [Modelo de informe de la AESA \(europa.eu\)](https://european-council.europa.eu/media/eu-press-room/16784/attachment/press_release/16784_1.pdf).

4. PROMOCIÓN DE LA SEGURIDAD A NIVEL EUROPEO³⁴

La promoción de la seguridad es un componente clave de cualquier programa de seguridad y de la gestión eficaz de la seguridad. Los riesgos de seguridad pueden mitigarse dando mayor difusión a las lecciones aprendidas en materia de seguridad, transmitiendo las mejores prácticas y explicando los procedimientos y reglamentos en dicha materia. En el sistema aeronáutico europeo, esto forma parte de la preservación de una buena cultura de seguridad.

Cuando es posible, la promoción de la seguridad se utiliza como alternativa ligera y eficaz a la elaboración de normas y a la supervisión. Propicia una mejor comprensión de la normativa de la UE en materia de aviación civil y proporciona más información sobre los resultados de los análisis e inteligencia en materia de seguridad. La estrategia proporciona información continua sobre una gran variedad de temas de seguridad por cada ámbito de la aviación, con un contenido técnico ajustado a su público destinatario (desde el avanzado para profesionales especializados hasta el básico para el público en general). Se utiliza una gran variedad de herramientas de comunicación para difundir mensajes de seguridad, incluidas las redes sociales.

La promoción de la seguridad implica actividades generales y específicas de comunicación y difusión de información sobre seguridad a las partes interesadas del sector de aviación. Esta actividad está basada en el proceso europeo de gestión de riesgos de seguridad que analiza los datos y genera medidas de mitigación de riesgos, como se describe en el [capítulo 2](#).

Algunas actividades de promoción de la seguridad son realizadas por los Estados miembros a nivel nacional y se detallan en sus planes estatales de seguridad. La AESA coordina esta labor a través de la red de promoción de la seguridad, creada a modo de asociación voluntaria entre la AESA, los Estados miembros y otras organizaciones de aviación. El objetivo de la red de promoción de la seguridad es mejorar la seguridad aérea en Europa ofreciendo un marco para la colaboración entre actividades de promoción de la seguridad en todos los Estados miembros.

En beneficio mutuo y con un propósito común, los miembros de la red de promoción de la seguridad intercambian información, coordinan actividades, cooperan y comparten actividades conjuntas y colaboran para aumentar la capacidad de las actividades, en particular en lo tocante al diseño, elaboración, publicación, traducción y difusión de información sobre seguridad. La red de promoción de la seguridad también explora herramientas comunes y desarrolla medios para medir la eficacia de los productos de promoción de la seguridad que se han difundido.

A nivel europeo, la mayoría de las actividades de promoción de la seguridad son coordinadas por la AESA. En este contexto, la AESA ha creado una actividad de programación integrada que garantiza que las actividades de promoción y reglamentación traten con la mayor eficacia los riesgos de seguridad, complementándose en determinados ámbitos. En este contexto, la AESA crea distintos paquetes europeos de promoción de la seguridad en función del ámbito de operación y de los temas de seguridad objeto de tal promoción, con el objetivo de aumentar el alcance de los productos de promoción. Para ello se utilizan las marcas de «Together4Safety» en relación con las actividades de aviación profesional y comercial y «The Aviator's Club» en relación con la aviación general con pilotos privados. Al mismo tiempo, se refuerzan las actividades de asociación en materia de seguridad con todos los tipos de partes interesadas operativas por ámbito de la aviación, que comprenden operaciones aéreas

³⁴ <https://www.easa.europa.eu/domains/safety-management/safety-promotion>.

comerciales (como los aeródromos y la GTA), los giroaviones, la aviación general y los drones. Teniendo en cuenta que las distintas partes interesadas de la aviación tienen necesidades muy diferentes en términos de canales de información y comunicación, el enfoque basado en ámbitos de la aviación garantiza que la promoción de la seguridad pueda satisfacer las necesidades específicas de cada parte de la comunidad de aviación. Cada ámbito de la aviación cuenta con un espacio concreto en el sitio web de la AESA y, en el caso de los tres primeros, con su propio sitio comunitario para fortalecer la coordinación con las partes interesadas.

A principios de 2019, la AESA puso en marcha una nueva estrategia de promoción de la seguridad que adopta un enfoque cada vez más proactivo sobre la manera en que la AESA se comunica con la comunidad europea de aviación. Con «Together4Safety» y «Aviator's Club» (para la aviación general), la AESA se esfuerza por liderar la promoción de la seguridad en Europa y en el mundo con una marca reconocida que genera interés, compromiso y ayuda a mejorar la seguridad.

4.1 Actividades a nivel de la UE

4.1.1 Comunicación en materia de seguridad

La transmisión de información sobre seguridad ayuda a desarrollar una cultura sólida en esta materia. En la Unión Europea, los productos de comunicación sobre seguridad incluyen informes de análisis, boletines, folletos y carteles, materiales audiovisuales, herramientas, manuales y guías, planes y programas, talleres y otros eventos sobre seguridad. Se desarrolla abundante contenido sobre promoción de la seguridad para cada tarea que combina los paquetes de resultados más eficaces para el tema de seguridad de que se trate. Los resultados se promocionan a través de las redes sociales y de los socios colaborativos de la AESA para que los mensajes sobre seguridad tengan el máximo alcance.

4.1.1.1 Comunicación obligatoria sobre seguridad

El Reglamento (UE) 2018/1139 establece que la AESA debe publicar un [informe anual sobre seguridad](#)³⁵ a fin de informar al público acerca del nivel general de seguridad en la aviación civil. Dicho informe presenta información sobre la seguridad de la aviación civil a escala europea y mundial (véase la [sección 2.3.3](#)).

El Reglamento (UE) n.º 996/2010 prevé la creación de una base de datos para las recomendaciones de seguridad. Esta base de datos está a disposición del público [en línea](#)³⁶.

4.1.1.2 Comunicación no obligatoria

La AESA publica [boletines de información sobre seguridad \(SIB\)](#)³⁷ destinados a las partes interesadas. Estos boletines son públicos y se revisan y actualizan periódicamente. La

³⁵ <http://easa.europa.eu/newsroom-and-events/general-publications>.

³⁶ <http://eccairs-dds.jrc.ec.europa.eu/pubsrts/default.asp>.

³⁷ <http://ad.easa.europa.eu/sib-docs/page-1>.

Agencia también publica un análisis de los avances realizados en el seguimiento de las [recomendaciones de seguridad](#)³⁸.

4.1.1.3 Seminarios y conferencias

La AESA organiza campañas para abordar problemas de seguridad específicos generados por sucesos, riesgos detectados, problemas emergentes o auditorías de seguridad.

Asimismo, la AESA organiza periódicamente seminarios y conferencias en los que se difunde información sobre seguridad a las partes interesadas europeas y se ofrecen oportunidades para debatir sobre temas relacionados con la seguridad, incluidos los resultados de las inspecciones. Por otra parte, la Agencia organiza anualmente una conferencia dedicada a la seguridad.

La Comisión organiza periódicamente conferencias y seminarios sobre cuestiones relacionadas con la seguridad aérea. Además, organiza talleres y actividades para propiciar la debida difusión y comprensión de determinadas normas de seguridad, tales como los Reglamentos (UE) n.º 376/2014 y (UE) n.º 996/2010.

4.1.1.4 Información en línea

En el [sitio web de la AESA](#)³⁹ y en el sitio web de la Comisión Europea dedicado a la [política europea de seguridad aérea](#)⁴⁰ hay amplia información y documentación disponible para el público.

Existen también redes de acceso restringido que se utilizan con frecuencia para el intercambio de información sobre seguridad entre la AESA, la Comisión y los Estados miembros, así como con la industria.

4.2 Formación a nivel de la UE

En la UE, las actividades de formación movilizan a las organizaciones que participan en la implementación del Programa Europeo de Seguridad Aérea: las autoridades nacionales competentes de los Estados miembros, las autoridades encargadas de las investigaciones de seguridad y la industria.

En virtud del Reglamento (UE) n.º 376/2014, la Comisión y la Agencia deben apoyar a los Estados miembros con la formación adecuada.

En virtud del Reglamento (UE) 2018/1139, las organizaciones y las autoridades competentes son responsables de mantener el nivel de formación de su personal, de forma que su nivel de competencia asegure el correcto desempeño de las funciones que tienen encomendadas. Por otra parte, las autoridades competentes están obligadas a ayudar a las organizaciones a cumplir con su obligación de implementar un sistema de gestión que contemple actividades de educación o formación pertinentes siempre que sea posible o apropiado.

³⁸ <http://easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/accident-and-incident-investigation-support/safety-recommendations>.

³⁹ <http://easa.europa.eu/>.

⁴⁰ http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/index_en.htm.

Además, se están desarrollando nuevas capacidades de formación para garantizar que todas las partes interesadas dispongan de las competencias pertinentes para implementar correctamente el enfoque basado en el rendimiento.

La AESA se esfuerza por mantener altos niveles de conocimiento y competencia, al tiempo que se mantiene al corriente de los últimos avances en el sector de aviación en los ámbitos de sus actividades. La AESA diseña e imparte cursos de formación para sus empleados y para el personal de las autoridades competentes de los Estados miembros.

La Agencia ha creado y mantiene asimismo un sistema de examen electrónico, disponible en su sitio web, a partir de una base de datos de preguntas. El sistema se ofrece voluntariamente a los alumnos de organizaciones de formación o estudiantes autodidactas a través de una red de centros de examen reconocidos, y ofrece la oportunidad de obtener un certificado.

Por otra parte, la AESA presta asimismo asistencia a las autoridades asociadas en el cumplimiento de sus obligaciones internacionales (por ejemplo, las normas de la OACI y de la UE) e implementa proyectos de cooperación de la UE en el ámbito de la aviación civil en varias regiones del mundo, en particular los países vecinos, la región de Asia-Pacífico, África y América Latina.

LISTA DE SIGLAS Y ACRÓNIMOS

AB	Órganos consultivos
ACAS	Sistema anticolidión de a bordo
AloSP	Nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad
AMC	Medios de cumplimiento aceptables
AMS	Servicios de dirección en la plataforma
SNA	Servicios de navegación aérea
AOC	Certificado de operador aéreo
ASR	Informe anual sobre seguridad
GTA	Gestión del tráfico aéreo
BIS	Mejor estrategia de intervención
RB	Reglamento de base
CAEP	Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (OACI)
CAMO	Organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad. Anexo V <i>quater</i> (parte CAMO) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión
CAO	Organización de aeronavegabilidad combinada. Anexo V <i>quinquies</i> (parte CAO) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión
CC	Tripulación de cabina de pasajeros. Anexo V (parte CC) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión
CS	Especificaciones de certificación
DAT	Proveedores de servicios de datos. Anexo VII del Reglamento (UE) 2017/373
RD	Reglamento delegado
DS	Especificaciones detalladas
DTO	Organización de formación declarada
AESA	Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea
EASP	Programa Europeo de Seguridad Aérea

EASPG	Grupo de planificación de sistemas de aviación de la región europea (OACI)
ECCAIRS	Centro europeo de coordinación de sistemas de notificación de accidentes e incidentes en aviación
CEPCE	Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades
ECHA	Agencia Europea de Sustancias y Mezclas Químicas
RCE	Repositorio Central Europeo
AEMA	Agencia Europea de Medio Ambiente
AELC	Asociación Europea de Libre Comercio
Encasia	Red europea de autoridades encargadas de la investigación de la seguridad en la aviación civil
EPAS	Plan Europeo de Seguridad Aérea
RCDE	Régimen de comercio de derechos de emisión (UE)
UE	Unión Europea
EUR RASP	Plan de seguridad operacional de la aviación de la región europea (OACI)
EUR RESG	Grupo regional de expertos en seguridad de la región EUR (OACI)
EUR/NAT	Europa / Atlántico Norte (Oficina Regional de la OACI)
EVT	Tarea de evaluación (EPAS)
FAB	Bloque funcional de espacio aéreo
FSTD	Dispositivo de simulación de vuelo para entrenamiento
GANP	Plan global de navegación aérea
GASeP	Plan global para la seguridad de la aviación
GASP	Plan global para la seguridad operacional de la aviación (OACI)
G-HRC	Categorías de sucesos de alto riesgo a escala mundial
GM	Material de orientación
IATA	Asociación de Transporte Aéreo Internacional
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional

RE	Reglamento de Ejecución
LUC	Certificado de operador de UAS ligeros
MAB	Órgano consultivo de los Estados miembros
CA	Consejo de Administración
MST	Tarea de los Estados miembros (EPAS)
NASP	Plan nacional de seguridad operacional de la aviación
ANC	Autoridad nacional competente
NCC	Operaciones aéreas no comerciales con aeronaves motopropulsadas complejas. Anexo VI (parte NCC) del Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión
NoAs	Red de analistas de la seguridad aérea
Parte 21	Anexo I del Reglamento (UE) n.º 748/2012. Certificación de aeronaves y productos, componentes y equipos relacionados, y de las organizaciones de diseño y producción
Parte 145	Anexo II del Reglamento (UE) n.º 1321/2014. Aprobación de las organizaciones de mantenimiento
Parte 147	Anexo IV del Reglamento (UE) n.º 1321/2014. Requisitos aplicables a las organizaciones de formación de mantenimiento
Parte 26	Anexo I del Reglamento (UE) 2015/640. Especificaciones de aeronavegabilidad adicionales para operaciones
Parte 66	Anexo III del Reglamento (UE) n.º 1321/2014. Personal certificador de mantenimiento
Parte AIS	Anexo VI del Reglamento (UE) 2017/373. Requisitos específicos para los proveedores de servicios de información aeronáutica
Parte ARA	Anexo VI del Reglamento (UE) n.º 1178/2011. Requisitos de la autoridad aplicables al personal de vuelo
Parte ARO	Anexo II del Reglamento (UE) n.º 965/2012. Requisitos aplicables a las autoridades en materia de operaciones aéreas
Parte ART	Anexo 2 del Reglamento (UE) n.º 452/2014. Requisitos administrativos para la autorización de los operadores de terceros países
Parte ASM	Anexo X del Reglamento (UE) 2017/373. Requisitos específicos para proveedores de gestión del espacio aéreo

Parte ATFM	Anexo IX del Reglamento (UE) 2017/373. Requisitos específicos para proveedores de gestión de la afluencia del tránsito aéreo
Parte ATM/ANS.AR	Anexo II del Reglamento (UE) 2017/373. Requisitos para las autoridades competentes. Supervisión de los servicios y otras funciones de red ATM
Parte ATM/ANS.OR	Anexo III del Reglamento (UE) 2017/373. Requisitos comunes para los proveedores de servicios
Parte ATS	Anexo IV del Reglamento (UE) 2017/373. Requisitos específicos para proveedores de servicios de tránsito aéreo
Parte BFCL	Anexo III del Reglamento (UE) 2018/395. Requisitos para la expedición de licencias a la tripulación de vuelo de globos
Parte BOP	Anexo II del Reglamento (UE) 2018/395. Operaciones aéreas con globos
Parte CAMO	Anexo V <i>quater</i> del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 — Organizaciones de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad
Parte CNS	Anexo VIII del Reglamento (UE) 2017/373. Requisitos específicos para proveedores de servicios de comunicación, navegación o vigilancia
Parte DAT	Anexo VII del Reglamento (UE) 2017/373. Requisitos específicos para proveedores de servicios de datos
Parte DEF	Anexo I del Reglamento (UE) 2018/395. Definiciones (globos) Anexo I del Reglamento (UE) 2018/1976. Definiciones (planeadores)
Parte FCL	Anexo I del Reglamento (UE) n.º 1178/2011. Expedición de licencias a la tripulación de vuelo
Parte FPD	Anexo XI del Reglamento (UE) 2017/373. Requisitos específicos para proveedores de servicios de diseño de procedimientos de vuelo
Parte M	Anexo I del Reglamento (UE) n.º 1321/2014. Requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad
Parte MED	Anexo IV del Reglamento (UE) n.º 1178/2011. Requisitos para la certificación médica de los pilotos, la aptitud médica de la tripulación de cabina, la certificación de los médicos examinadores aéreos y la cualificación de los facultativos de medicina general y de los especialistas en salud y seguridad en el trabajo

Parte MET	Anexo V del Reglamento (UE) 2017/373. Requisitos específicos para proveedores de servicios meteorológicos
Parte ML	Anexo V <i>ter</i> del Reglamento (UE) n.º 1321/2014. Requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad «ligeros»
Parte NCC	Anexo VI del Reglamento (UE) n.º 965/2012. Operaciones aéreas no comerciales con aeronaves motopropulsadas complejas
Parte NCO	Anexo VII del Reglamento (UE) n.º 965/2012. Operaciones aéreas no comerciales con aeronaves distintas de las motopropulsadas complejas
Parte NM	Anexo XII del Reglamento (UE) 2017/373. Requisitos específicos para el gestor de la red
Parte ORA	Anexo VII del Reglamento (UE) n.º 1178/2011. Requisitos de organización para el personal de vuelo
Parte ORO	Anexo III del Reglamento (UE) n.º 965/2012. Requisitos de organización para las operaciones aéreas
Parte PERS	Anexo XIII del Reglamento (UE) 2017/373. Requisitos comunes para proveedores de servicios relativos a la formación de personal y evaluación de competencia
Parte SAO	Anexo II del Reglamento (UE) 2018/1976. Operaciones aéreas con planeadores
Parte SFCL	Anexo III del Reglamento (UE) 2018/1976. Requisitos para la expedición de licencias a la tripulación de vuelo de planeadores
Parte SPA	Anexo V del Reglamento (UE) n.º 965/2012. Aprobaciones específicas
Parte SPO	Anexo VIII del Reglamento (UE) n.º 965/2012. Operaciones especializadas
Parte T	Anexo V <i>bis</i> del Reglamento (UE) n.º 1321/2014. Mantenimiento de la aeronavegabilidad de aeronaves matriculadas en un tercer país explotadas por operadores de la UE o por operadores residentes en la UE
Parte TCO	Anexo I del Reglamento (UE) n.º 452/2014. Operadores de terceros países
PCG	Grupo de coordinación de programas (OACI)
I+i	Investigación e innovación
REACH	Registro, evaluación, autorización y restricción de las sustancias y mezclas químicas

RES	Tarea de investigación (EPAS)
RMT	Tarea de reglamentación (EPAS)
RSOO	Organización regional de vigilancia de la seguridad operacional
SAB	Órgano consultivo de las partes interesadas
SAFA	Evaluación de la Seguridad de Aeronaves Extranjeras
SARP	Normas y métodos recomendados (OACI)
SERA	Reglamento del aire — Reglamento (UE) n.º 923/2012
CUE	Cielo único europeo
SESAR	Investigación sobre ATM en el Cielo Único Europeo
SIA	autoridad encargada de las investigaciones en materia de seguridad
SIB	Boletín de información sobre seguridad
SMS	Sistema de gestión de la seguridad operacional
SPAS	Plan Estatal de Seguridad Aérea
SPI	Indicador de rendimiento en materia de seguridad
SPN	Red de promoción de la seguridad
SWF	Tarea de promoción de la seguridad (EPAS)
SRIS	Sistema de información sobre recomendaciones de seguridad
SRM	Gestión de los riesgos de seguridad
SSP	Programa Estatal de Seguridad
SSPIA	Evaluación de la aplicación del Programa Estatal de Seguridad
SYS 2.0	Inspección de normalización en el ámbito de la aviación «Habilitadores sistémicos para la gestión de la seguridad» (SYS). «2.0» hace referencia a la fase II, en la que el alcance de la inspección inicial se amplía a la evaluación de la aplicación efectiva del SSP y del SPAS.
TCO	Operador de tercer país
TeB	Organismo técnico (dependiente del MAB)
TeC	Comité técnico (dependiente del SAB)

TFUE	Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea
UAS	Sistemas de aeronaves no tripuladas
USOAP	Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (OACI)
USSP	Proveedor de servicios de U-Space