



MINISTERIO  
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD  
Y AGENDA URBANA



# II Jornada de Gestión de la Aeronavegabilidad - *EASA* -

Ana María HUERTA RIVERA  
Inspectora aeronavegabilidad continuada  
Sevilla, 03-mar-2022

1. AESA en los TeBs EASA
2. EASA Workshops
3. Cambios normativos
4. RS en CAMO con AOC y LE



1. AESA en los TeBs EASA
2. EASA Workshops
3. Cambios normativos
4. RS en CAMO con AOC y LE





## 2 reuniones al año



# 2021 – 3 Special TeB adicionales



AMC2 145.A.50 d)

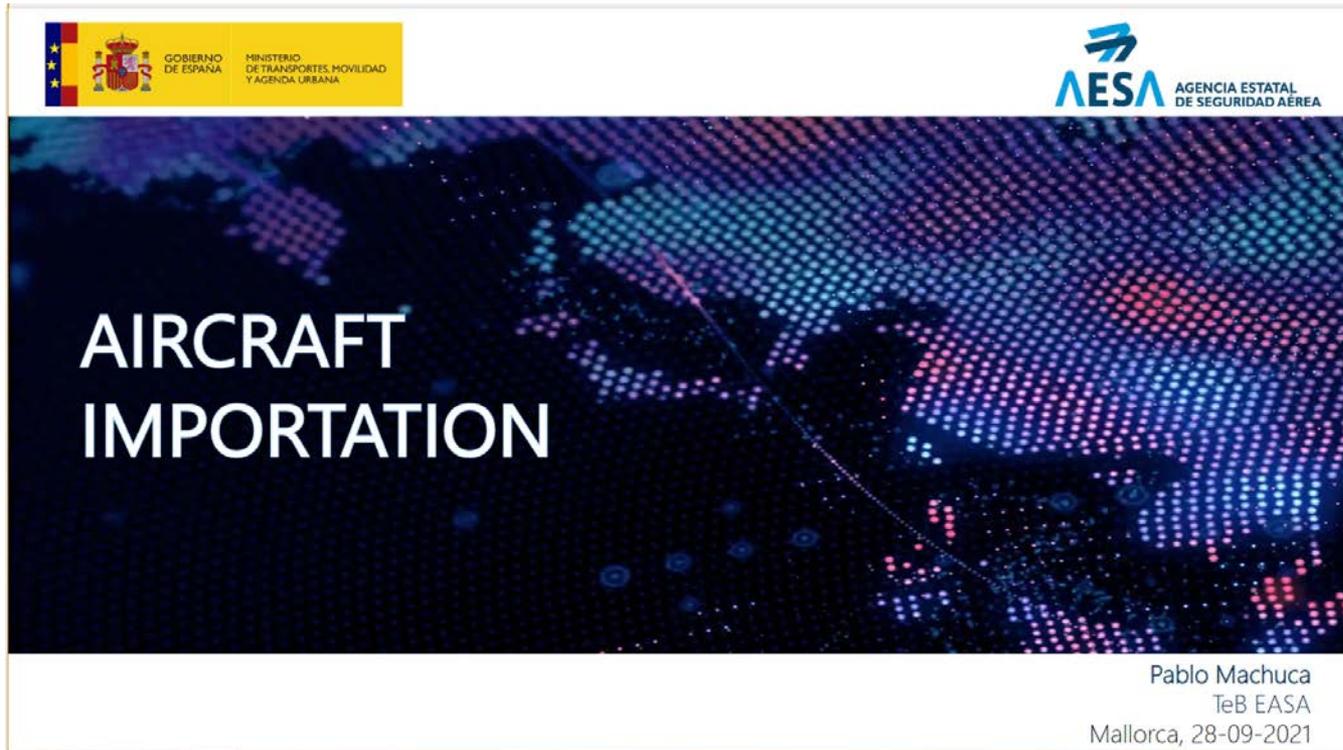


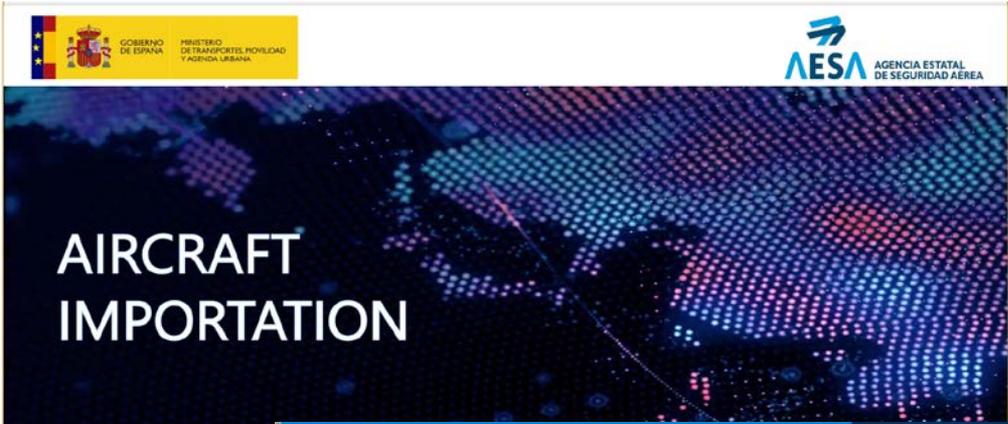
Part 66/147 y RNO

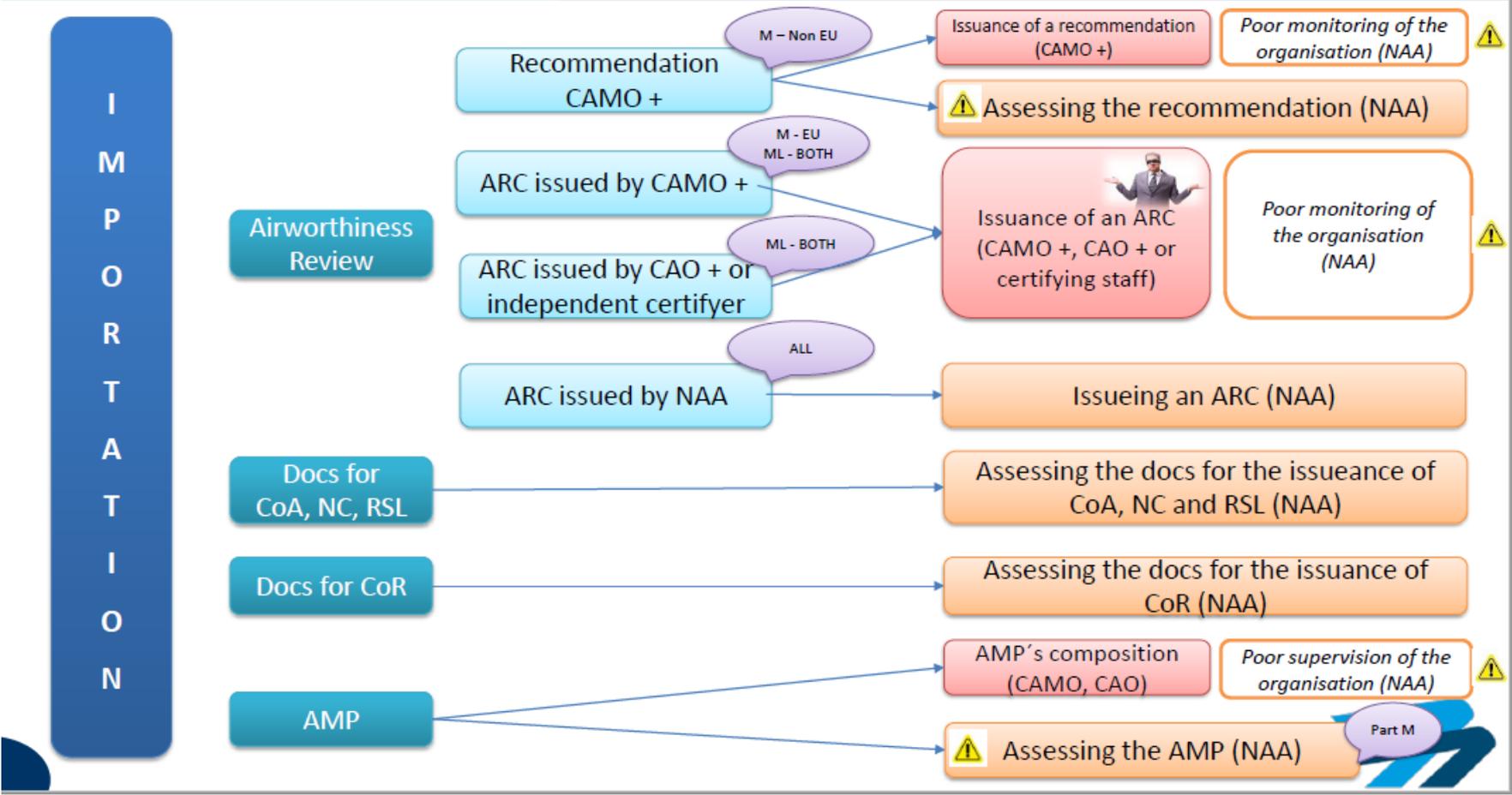


Importación de aeronaves





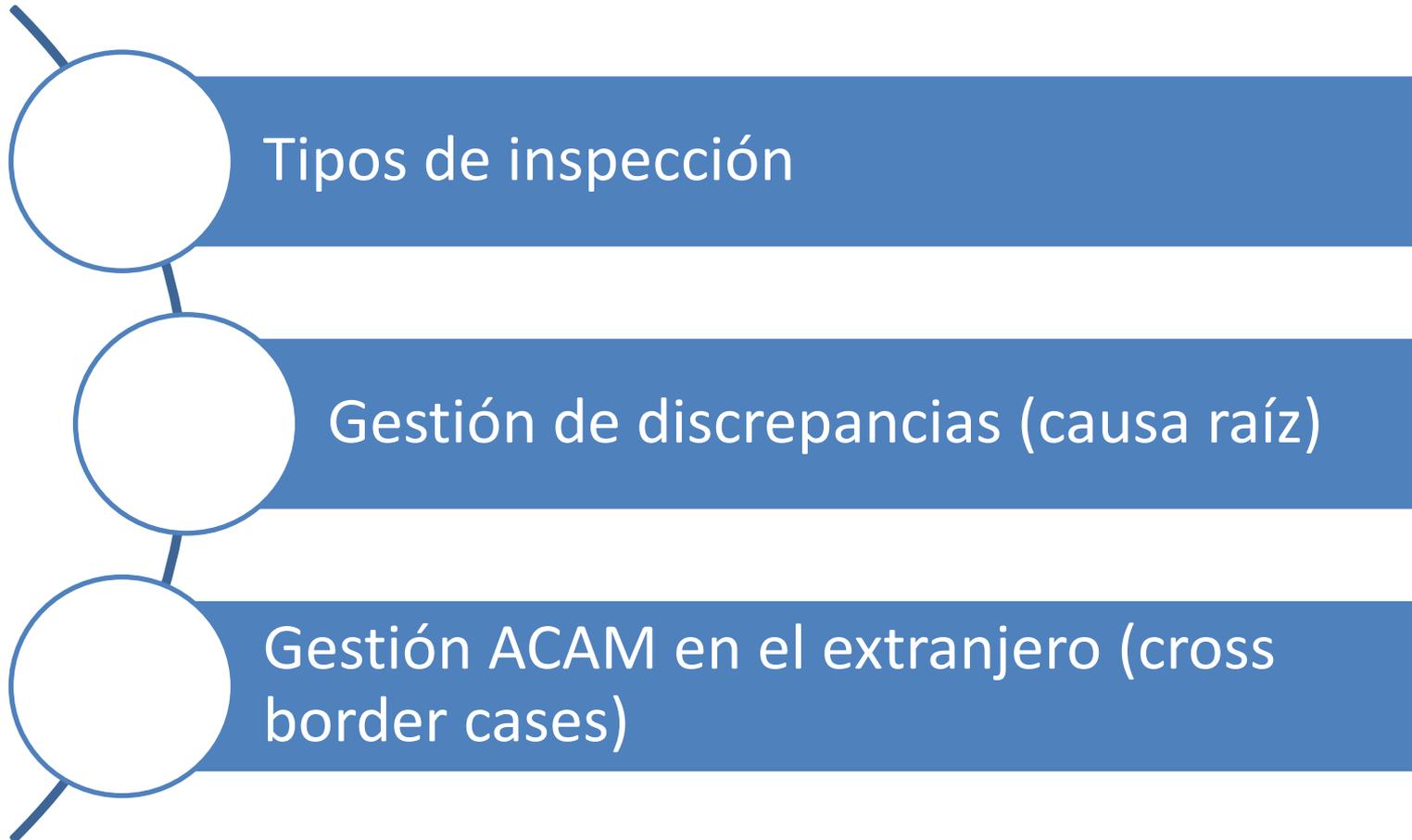




1. AESA en los TeBs EASA
2. EASA Workshops
3. Cambios normativos
4. RS en CAMO con AOC y LE







### Subgrupo 1 – Tipos de inspección



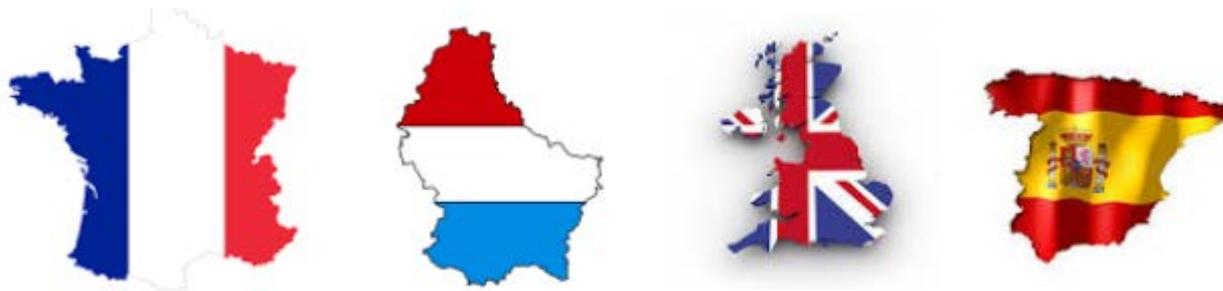
### Subgrupo 2 – Control de discrepancias (incluye estudio de causa raíz)



### Subgrupo 3 – Cross Border Cases

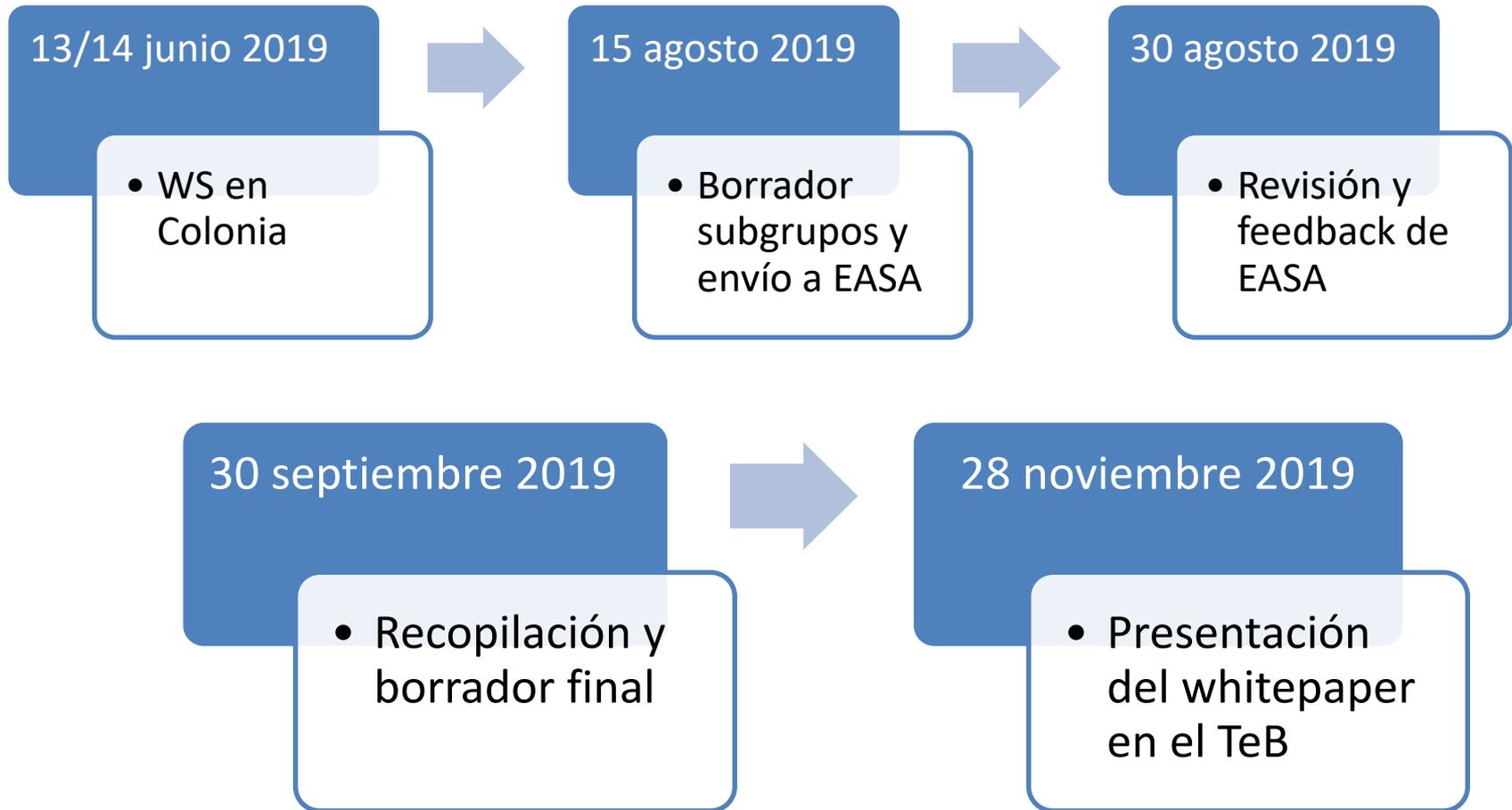


### Subgrupo 4 – Risk Based Approach and sampling



### Subgrupo 5 – Competencia





# ACAM 'White paper'

PREPARED BY THE P&C TEB 'ACAM WORKING GROUP'

PRESENTED BY:

Omar Thor Edvardsson

Clement Dufix

Christian van Lieshout



## Tipos de inspección

- Estandarización a nivel UE ACAM vs Rampa (notificación, documental, física, perfiles)

## Gestión de discrepancias

- Findings pre-definidos (como en rampa)
- ANÁLISIS DE CAUSA RAÍZ => Guía AESA
- Limitar/Revocar CDA



## Cross border cases

- Comunicación y cooperación
- Acciones correctoras efectivas





# P&CA TeB



# Problemas de la industria

Copiado  
manuales

SMS para  
todos, no solo  
para RS/RCC

Definir bien las  
responsabilidades

Sobre  
información

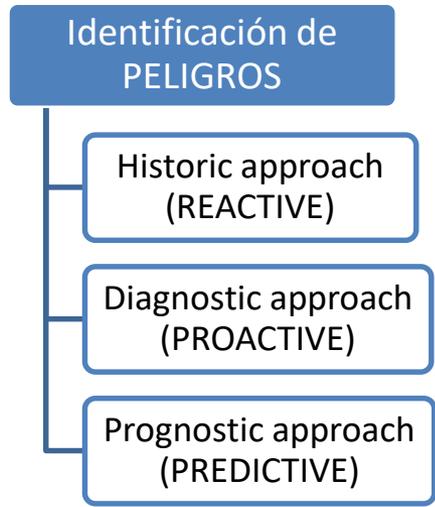
SPIs (no copiar  
riesgos)



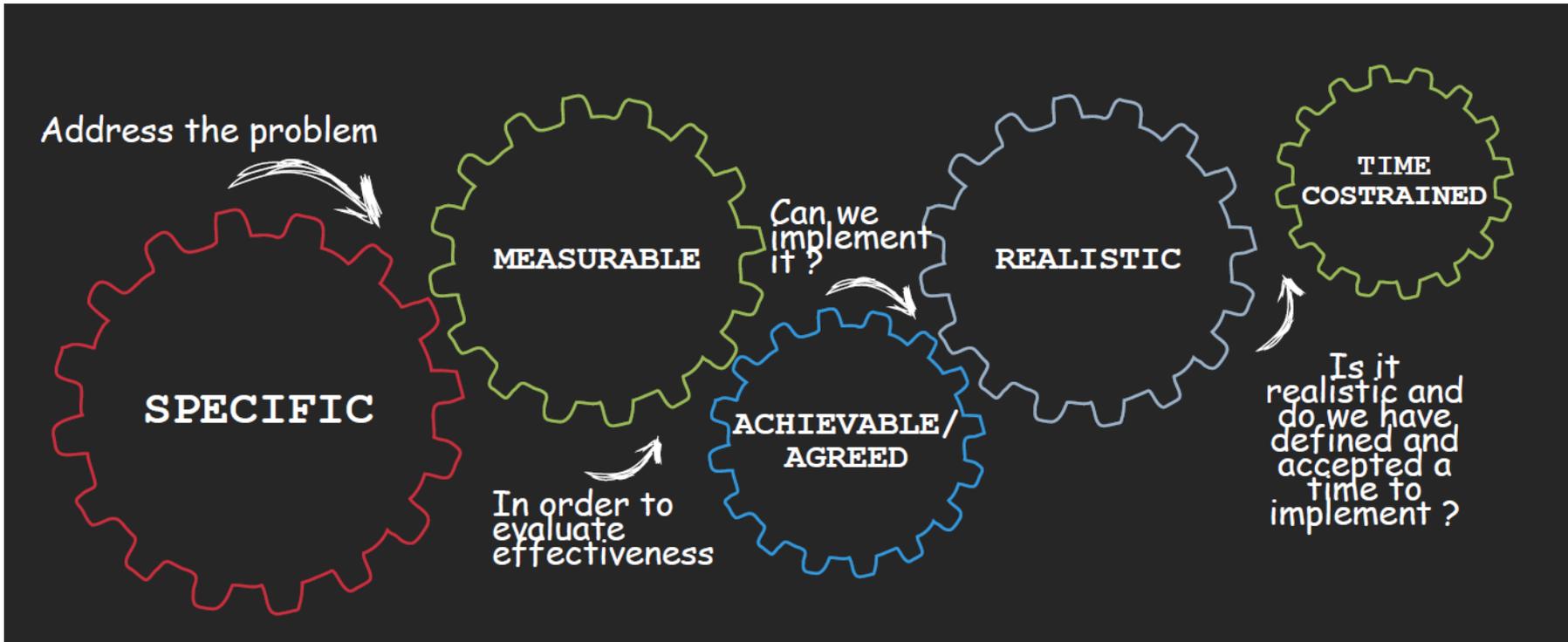


Risk probability	Risk severity				
	Catastrophic A	Hazardous B	Major C	Minor D	Negligible E
Frequent 5	<b>5A</b>	<b>5B</b>	<b>5C</b>	5D	5E
Occasional 4	<b>4A</b>	<b>4B</b>	4C	4D	4E
Remote 3	<b>3A</b>	3B	3C	3D	3E
Improbable 2	2A	2B	2C	2D	2E
Extremely improbable 1	1A	1B	1C	1D	1E

Suggested criteria	Assessment risk index	Suggested criteria
Intolerable region	<b>5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A</b>	Unacceptable under the existing circumstances
Tolerable region	<b>5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C</b>	Acceptable based on risk mitigation. It may require management decision.
Acceptable region	<b>3E, 2D, 2E, 1A, 1B, 1C, 1D, 1E</b>	Acceptable



MEDIDAS MITIGADORAS  SMART



HIGH LEVEL COMMITTEE

CHAired BY  
ACCOUNTABLE MANAGER

# SAFETY REVIEW BOARD

SHOULD MONITOR:

Safety performance against safety policies/objectives  
Effectiveness of the SMS  
Any action is taken in a timely manner

Ensure appropriate resources to achieve  
the established safety performance

Review results of compliance monitoring  
Monitor the implementation of corrective and preventive actions.



1. AESA en los TeBs EASA
2. EASA Workshops
3. Cambios normativos
4. RS en CAMO con AOC y LE



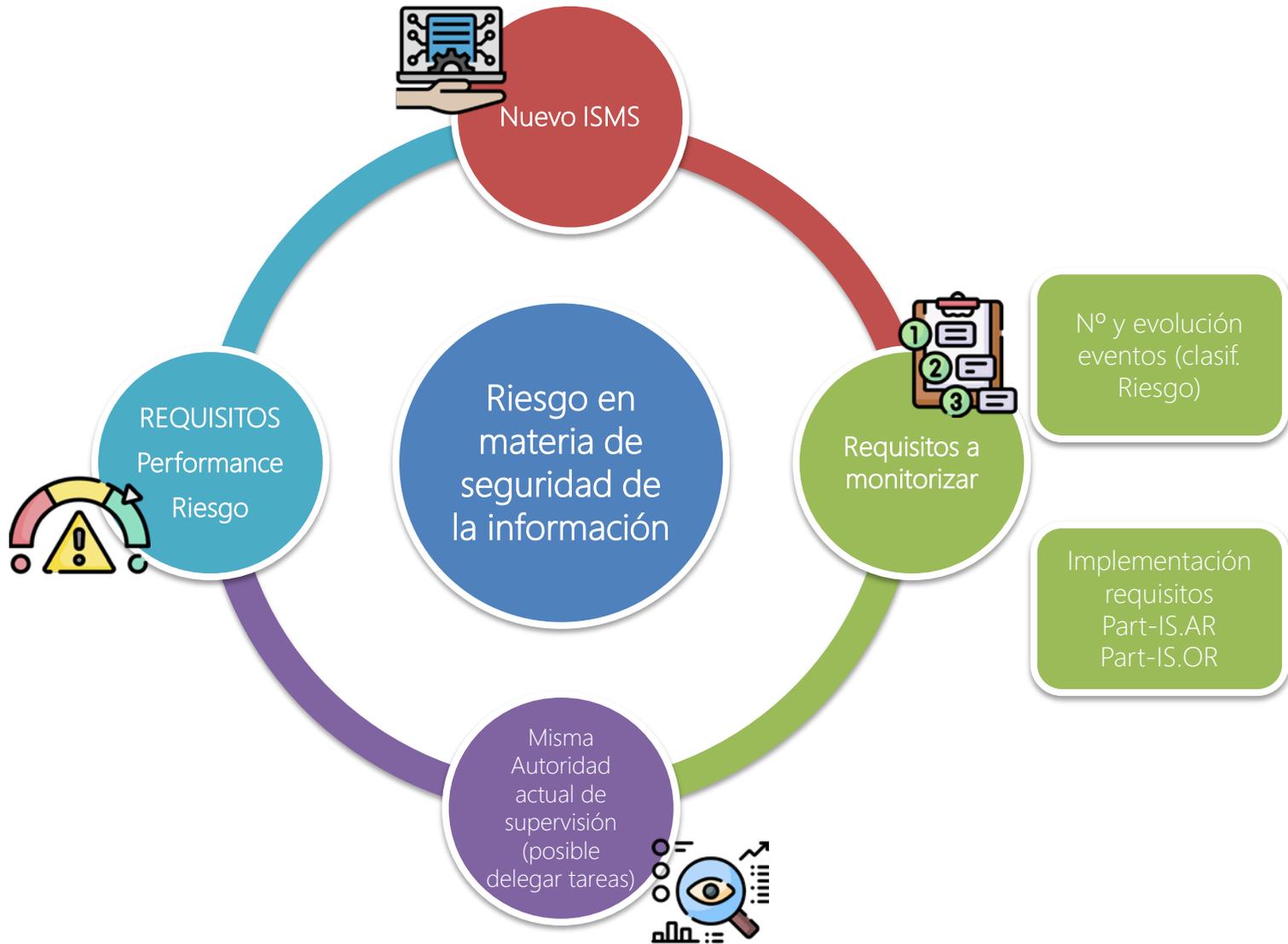
## ¿DE QUÉ TRATA?

- ✓ Gestión de riesgos en materia de seguridad de la información
- ✓ Introduce disposiciones sobre cómo mejorar la identificación de riesgos que puedan afectar a los diferentes sistemas de información de las diferentes organizaciones implicadas en aviación.

## ¿CÓMO SE REGULARÁ?

- ✓ Nuevo Acto de Ejecución y Acto Delegado
- ✓ Modificando los siguientes reglamentos con nuevas disposiciones:
  - 748/2012 – Aeronavegabilidad inicial
  - 1321/2014 – Aeronavegabilidad continuada
  - 965/2012 – Operaciones aéreas
  - 2021/664 – U-Space
  - 2017/373 – Navegación aérea (ATM/ASN)
  - 2015/340 – Controladores aéreos (ATCO)
  - 139/2014 – Aeródromos







F-DEA-PDO-09 1.0 DOCUMENTACIÓN PÚBLICA

EPAS (European Plan For Aviation Safety) 2021-2025

RMT .0720

ESCP (European Strategic Coordination Platform)

NPA 2019-07

4 meses de consulta hasta 27 de septiembre de 2019

757 comentarios recibidos

1 Acto de Ejecución  
1 Acto Delegado  
+  
Disposiciones que modifiquen los reglamentos afectados

CS

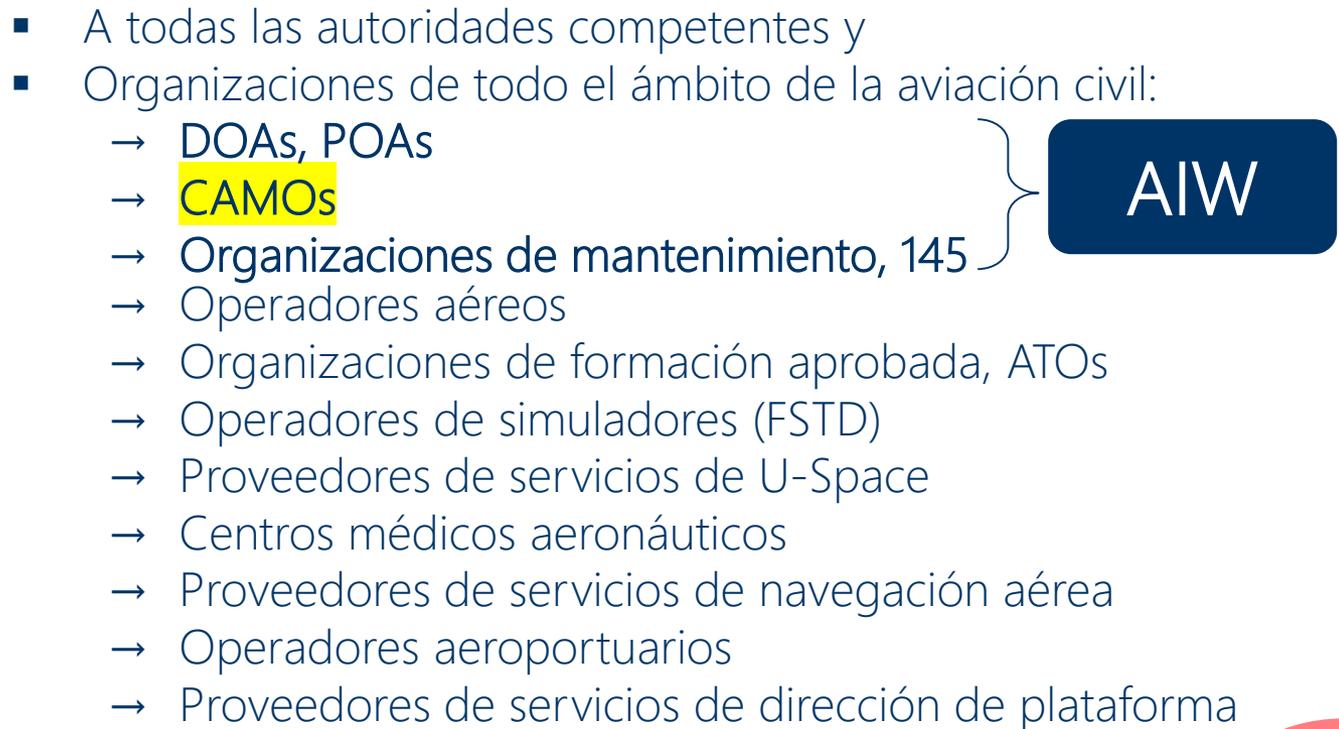
AMC – Métodos aceptables de cumplimiento

GM – Material Guía



## ¿A QUIÉN IMPACTA?

- A todas las autoridades competentes y
- Organizaciones de todo el ámbito de la aviación civil:
  - DOAs, POAs
  - CAMOs
  - Organizaciones de mantenimiento, 145
  - Operadores aéreos
  - Organizaciones de formación aprobada, ATOs
  - Operadores de simuladores (FSTD)
  - Proveedores de servicios de U-Space
  - Centros médicos aeronáuticos
  - Proveedores de servicios de navegación aérea
  - Operadores aeroportuarios
  - Proveedores de servicios de dirección de plataforma



AIW



Excluidas

CAO

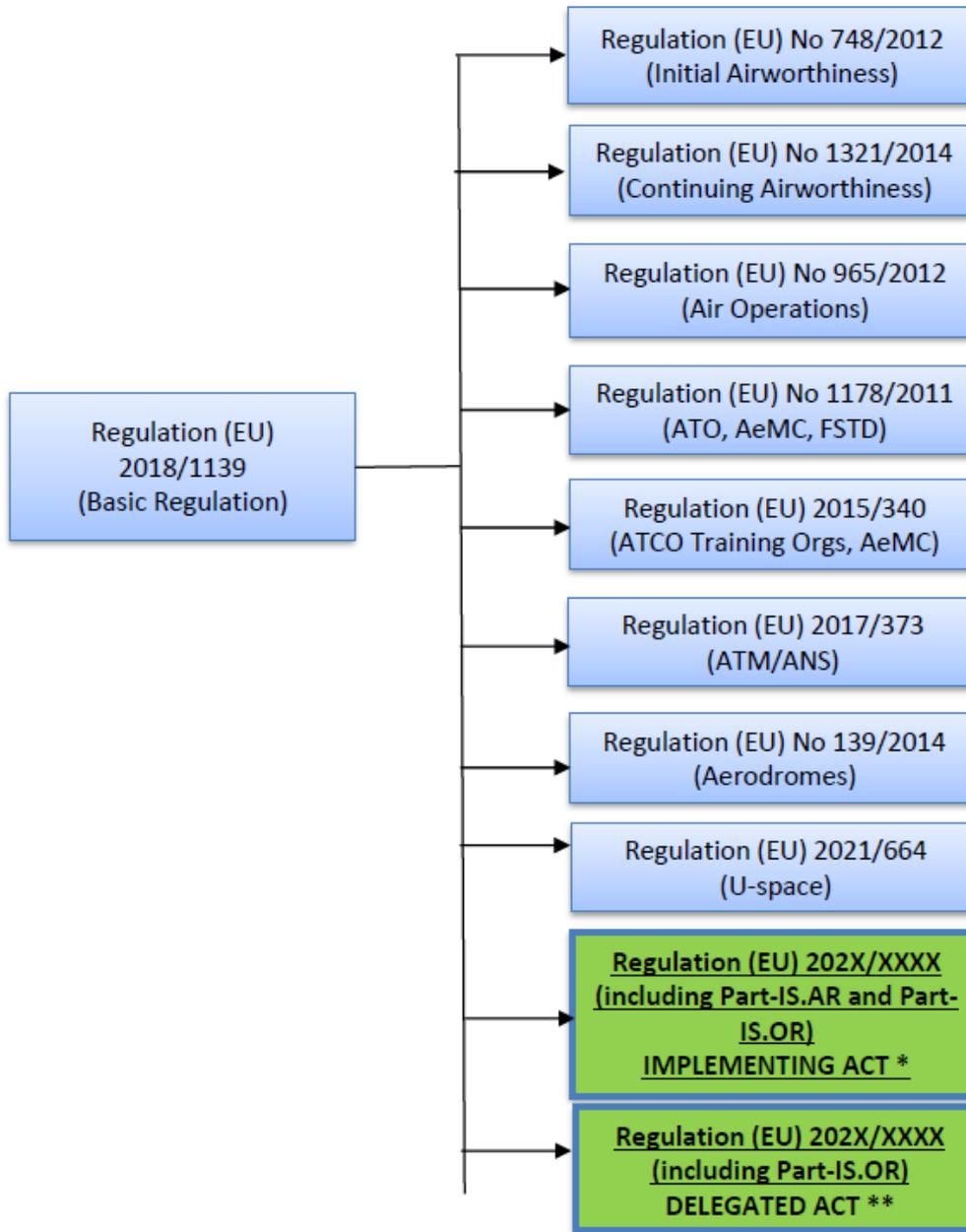
Orgs  
ELA2

DTO

147

Op.  
UASs  
específicos





La división de requisitos entre el Acto delegado y el Acto de ejecución es simplemente para cumplir con el Reglamento Base

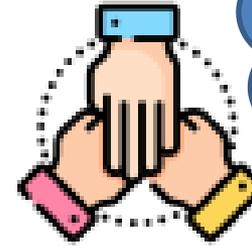
Autoridades Competentes y organizaciones distintas de las que aplican el AD.

DOAs, POAs, operadores aeroportuarios y proveedores de servicios de plataforma



## ¿DE QUÉ TRATA?

Al menos 2 operadores que sean parte de un mismo grupo empresarial de transporte aéreo podrán contratar una misma CAMO (parte del mismo grupo empresarial)



Grupo empresarial:  
operadores aéreos con  
licencia de explotación  
según Reg. (EC)  
1008/2008 y org. Parte-  
CAMO. (Pueden estar en  
uno o varios EMS)



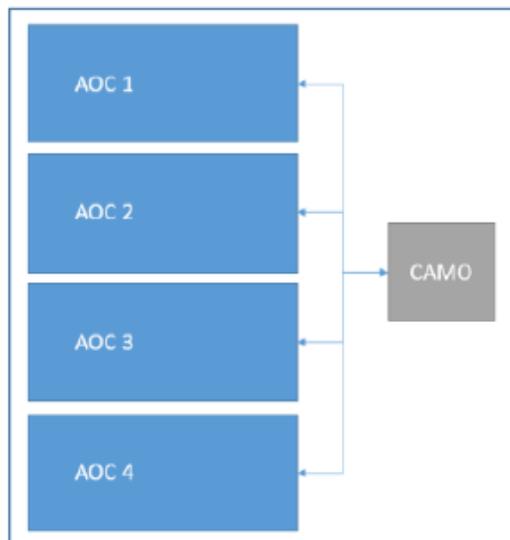
Operador con AOC no obliga a que sea CAMO → contrato con CAMO

## MEJORAS

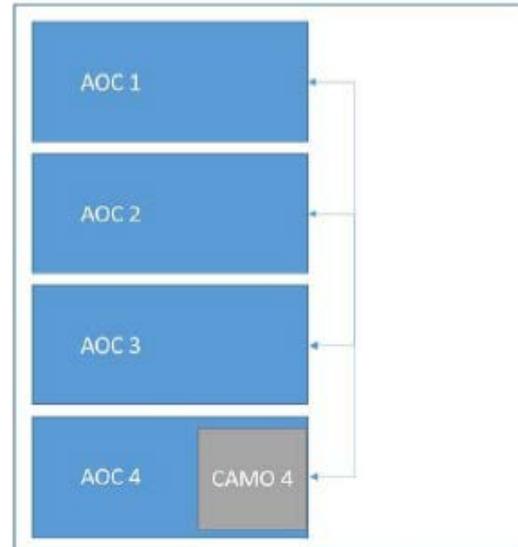


- ✓ Disminuir duplicidades.
- ✓ Aumentar la competitividad de los operadores aéreos europeos frente a los no europeos.
- ✓ Mejorar la interoperabilidad de las flotas dentro del mismo grupo empresarial.

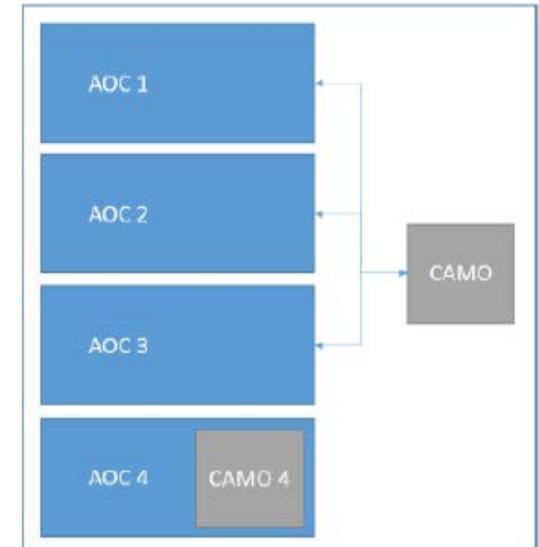


Opciones  
posibles

Todos contratan la  
misma CAMO fuera de  
sus AOCs



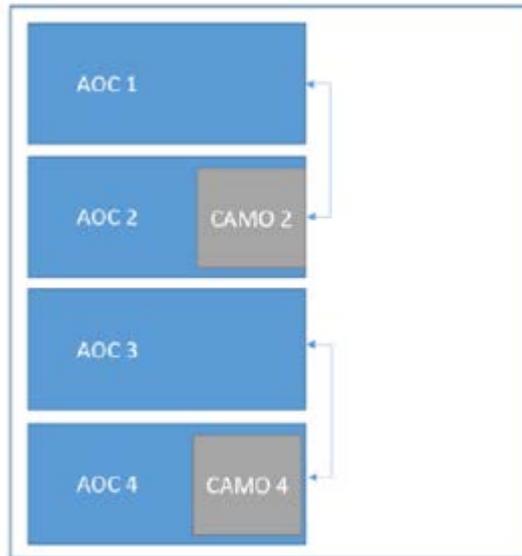
Un AOC es CAMO →  
todos los AOC  
contratan esa CAMO



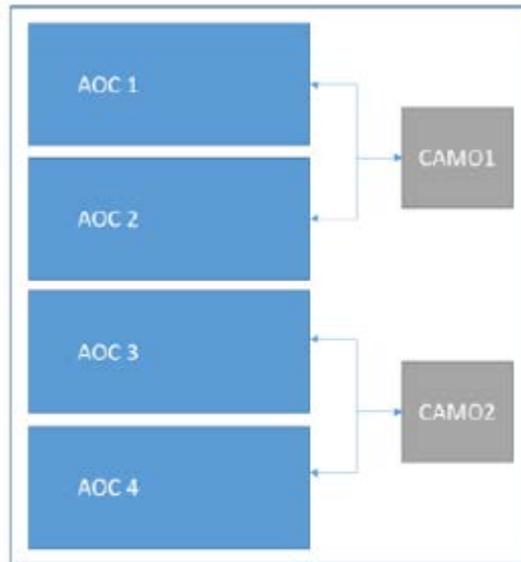
Un AOC es CAMO → El  
resto de AOCs  
contratan la misma  
CAMO fuera de sus  
AOCs



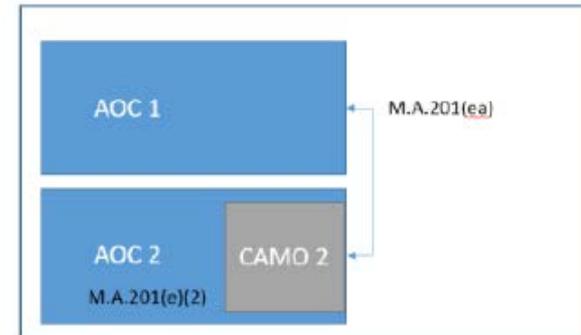
Opciones posibles



Algunos AOCs son CAMO → el resto de AOC pueden contratar esos AOC+CAMO



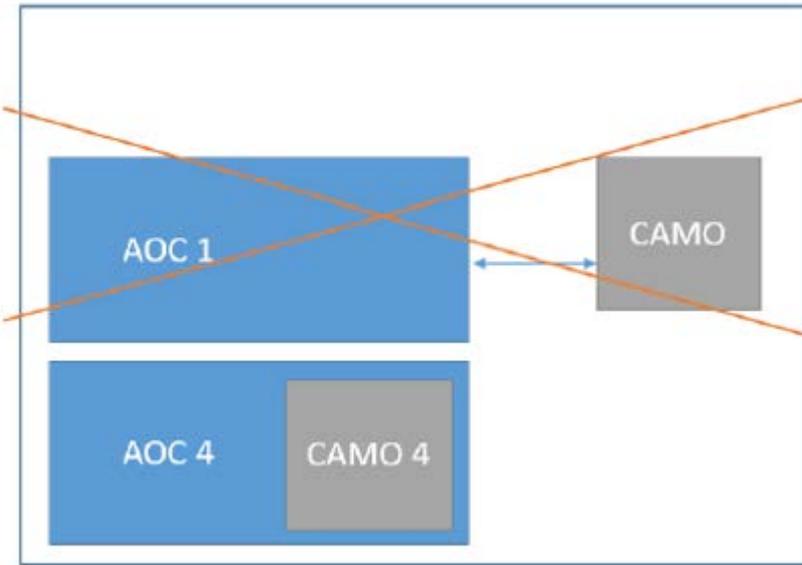
Varios AOCs contratan distintas CAMOs



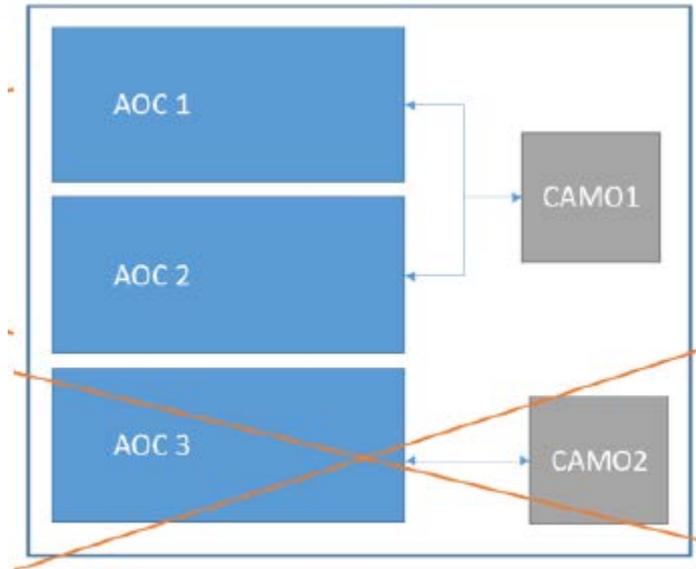
Un AOC es CAMO → otro AOC contrata esa CAMO



Opciones NO posibles

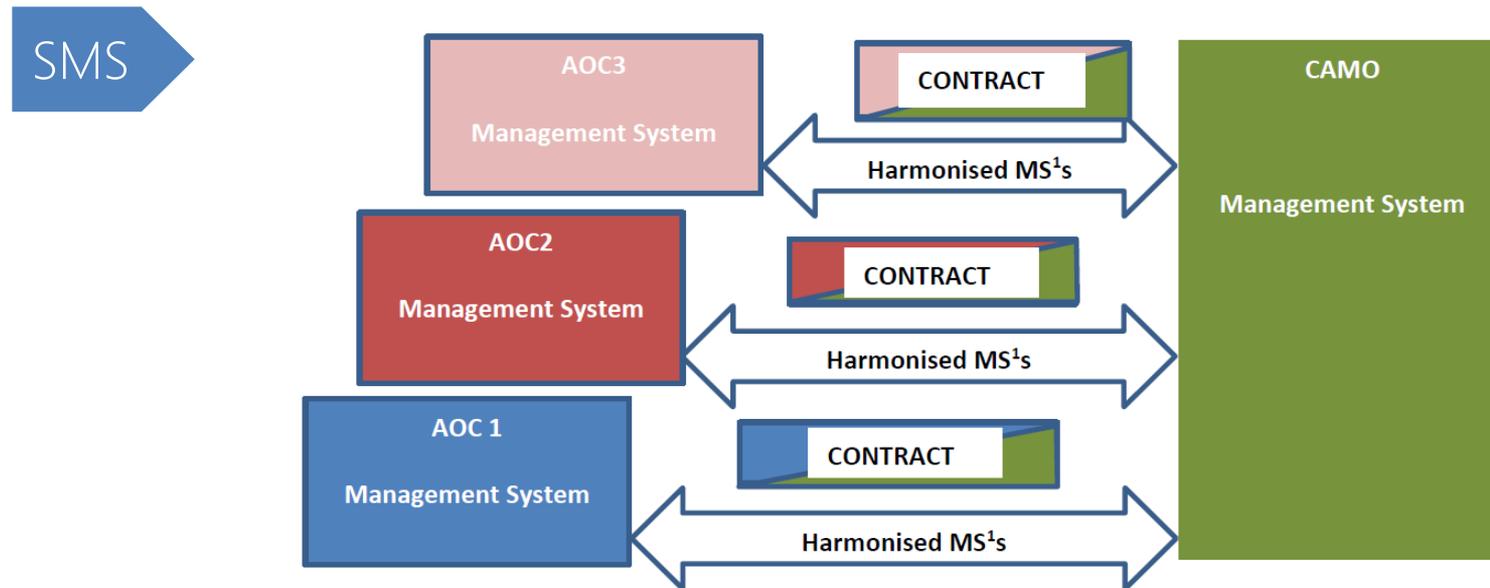


Grupo de 2 AOC, si uno es CAMO el otro no puede contratar otra CAMO



Un AOC del grupo no puede contratar solo una CAMO distinta al resto del grupo





- ✓ Cada SMS será aprobado por la Autoridad Nacional correspondiente.
- ✓ Los SMS de cada organización deben estar armonizados → no estarán integrados
- ✓ La armonización no cambia la responsabilidad de cada organización por su propio SMS



**EASA rulemaking procedure milestones**

<b>Start</b> Terms of Reference	<b>Advisory Body Consultation</b> NPA 2021/101	<b>Proposal to the Commission</b> Opinion	<b>Adoption by Commission</b> Implementing Rules	<b>Decision</b> Certification Specifications, Acceptable Means of Compliance, Guidance Material
5.1.2021	18.6.2021 (consultation with the P&CA TeB and EM.TEC)	15.9.2021	2022/Q2	2022/Q2

EPAS (European Plan For Aviation Safety) 2021-2025

RMT .0734

NPA 2021/101

140 comentarios

IR

Decision

CS

AMC – Métodos aceptables de cumplimiento

GM – Material Guía



1. AESA en los TeBs EASA
2. EASA Workshops
3. Cambios normativos
4. RS en CAMO con AOC y LE



# Transición CAMO con AOC con licencia de explotación

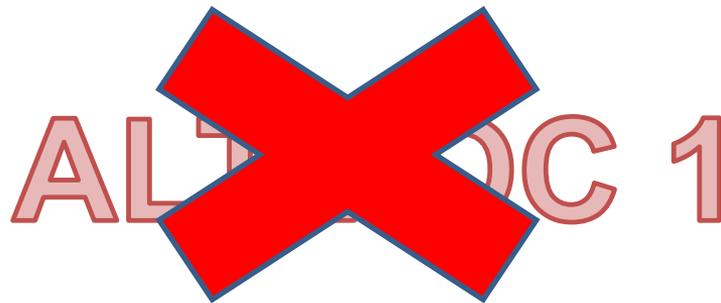
# SAFETY MANAGER

ALTMOC 1



# Transición CAMO con AOC con licencia de explotación

## SAFETY MANAGER



# Transición CAMO con AOC con licencia de explotación

## SAFETY MANAGER

ALTMOC 2



CAMO.A.305 (c) →

Formación Parte  
M/CAMO

+

OJT 2 semanas CAMO

1 semana 145

ORO.GEN.200 (a)(1)



# Transición CAMO con AOC con licencia de explotación

## SAFETY MANAGER



CAMO.A.305 (c)

ORO.GEN.200 (a)(1)



CAMO.A.305 (c)



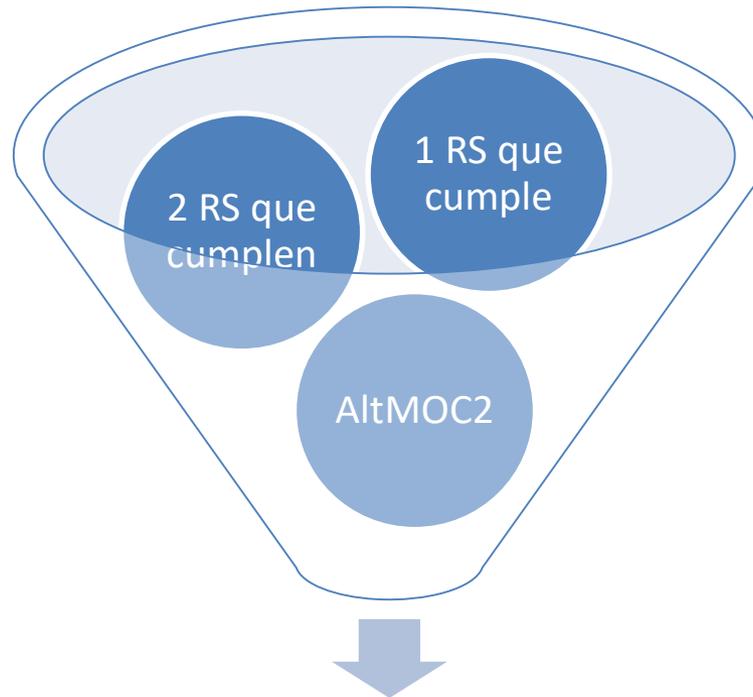
ORO.GEN.200 (a)(1)

**NEW**



# Transición CAMO con AOC con licencia de explotación

## SAFETY MANAGER

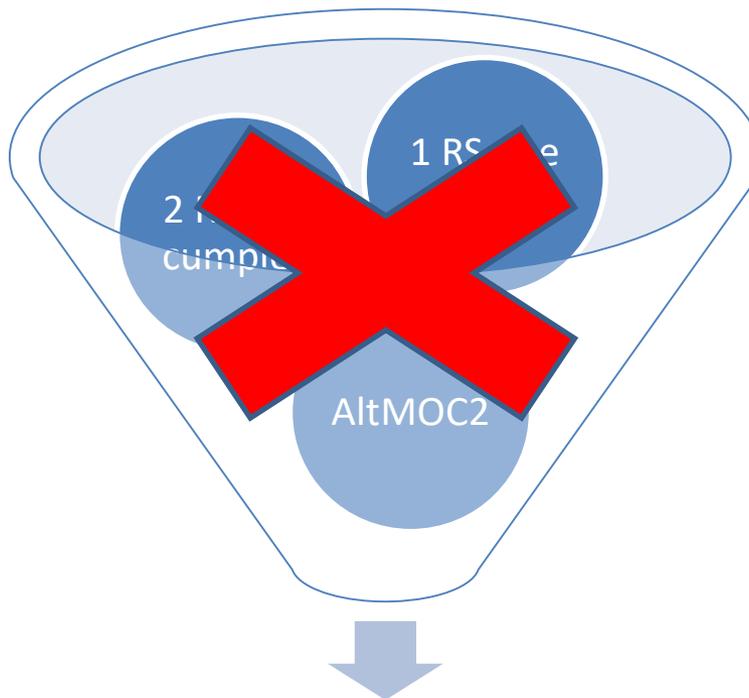


EXENCIÓN con MEDIDA MITIGADORA



# Transición CAMO con AOC con licencia de explotación

## SAFETY MANAGER



EXENCIÓN con MEDIDA MITIGADORA



# INICIAL CAMO con AOC con licencia de explotación

## SAFETY MANAGER



CAMO.A.305 (c)

ORO.GEN.200 (a)(1)



CAMO.A.305 (c)



ORO.GEN.200 (a)(1)





[www.seguridadaerea.gob.es](http://www.seguridadaerea.gob.es)

