



**Asunto 6: Otros asuntos**

(Nota informativa presentada por EASA)

**1. Proyecto de Cooperación en Aviación Civil entre la UE y América Latina**

1.1 *Unidos por la historia y guiados por muchos valores compartidos, la Unión Europea (UE) y América Latina y el Caribe (ALC) tienen una asociación fructífera y de larga data. Desde 1999, la UE y ALC están vinculadas por una asociación estratégica, basada en el compromiso con las libertades fundamentales, el desarrollo sostenible y un sistema internacional sólido basado en normas. Desde hace más de veinte años, esta asociación ha sido una plataforma para una cooperación mutuamente beneficiosa, un motor de cambio y una incubadora de nuevas ideas.<sup>1</sup>*

1.2 En el marco de esta sólida asociación, la UE está llevando a cabo el siguiente proyecto de asociación en el ámbito de la aviación civil:

**PROYECTO DE COOPERACIÓN EN AVIACIÓN CIVIL ENTRE LA UNIÓN EUROPEA Y AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE (APP)**

Nombre completo	Proyecto de Cooperación en Aviación Civil entre la UE y América Latina - <a href="https://www.eu-lac-app.org/">https://www.eu-lac-app.org/</a>
Parte contratante	Instrumento de Política Exterior
Duración y presupuesto total	Fecha de inicio: 01/01/2018 – Fecha de finalización: 31/05/2022 Duración total: 53 meses Presupuesto: 7 millones de EUR
Objetivo	El Proyecto de Cooperación en Aviación Civil UE-ALC es financiado por la Unión Europea y es ejecutado por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) con el fin de mejorar la asociación política, económica y medioambiental entre la UE y la región ALC en el ámbito de la aviación civil. Los resultados previstos del proyecto son:  (1) Resultado 1 – Desarrollo de un diálogo sobre aviación civil y fortalecimiento de las relaciones institucionales entre América Latina y la UE (2) Resultado 2 – Mayor intercambio técnico entre las partes involucradas de la aviación de América Latina y la UE

<sup>1</sup> Comunicación conjunta al Parlamento Europeo y al Consejo de la Unión Europea, América Latina y el Caribe: Aunando fuerzas para un futuro común. 2019

	<p>(3) Resultado 3 – Reducción de las barreras que impiden el acceso al mercado y el desarrollo de la industria de la aviación de la UE en América Latina</p> <p>(4) Resultado 4 – Mejor desempeño Ambiental del sector aeronáutico de América Latina</p>
--	---

1.3 En el marco del proyecto, se lleva a cabo actividades a nivel bilateral con México, Brasil, Argentina, Chile y Colombia, basándose en gran medida en los aportes de estos países.

1.4 A través de la cooperación con las tres RSOO asociadas, el proyecto también lleva a cabo actividades a nivel regional en las que participan la mayoría de los países de América Latina y el Caribe, ya que éstas facilitan y coordinan el involucramiento de los Estados participantes, a saber:

- a través del SRVSOP: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela
- a través de ACSA: Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua
- a través de CASSOS: Barbados, Guyana, Haití, Jamaica, Surinam, Trinidad y Tobago y la Organización de Estados del Caribe Oriental.

## 2. El Proyecto:

- “Contribuye a la seguridad operacional de la aviación a nivel mundial, en beneficio de los ciudadanos y la industria” apoyando a las autoridades de aviación responsables de la vigilancia de la seguridad operacional. La seguridad operacional es un requisito previo para los viajes y los negocios de los ciudadanos, los fabricantes y las líneas aéreas.
- “Promueve las normas y la experiencia de la UE en materia de seguridad operacional”. Estas iniciativas ayudan a las autoridades aeronáuticas a poner en práctica los reglamentos internacionales de seguridad operacional de la aviación civil, con la vista puesta en el enfoque europeo.
- “Proporciona un beneficio sostenible a la UE y a los países de ALC”. Las actividades del proyecto ayudan a las autoridades aeronáuticas a desarrollar su capacidad de vigilancia de la seguridad operacional, independientemente del apoyo externo.
- “Se ejecuta en coordinación con iniciativas internacionales”. El proyecto es coordinado con los socios internacionales de la UE, a fin de brindar un apoyo coherente.
- “Cuenta con el apoyo y el patrocinio de la UE”. Las actividades se realizan de acuerdo con las políticas de acción exterior y de aviación de la UE.

2.1 El proyecto está realizando actividades en la mayoría de los ámbitos de la aviación (legislación, organización, operaciones de vuelo, aeronavegabilidad, servicios de navegación aérea, gestión del tránsito aéreo, investigación de accidentes, ciberseguridad, aeródromos, licencias a la tripulación de vuelo, instrucción para pilotos, etc.), con la participación activa de profesionales de las autoridades locales, la industria, las RSOO, etc.

2.2 Asimismo, en los últimos años del proyecto, se está prestando especial atención a garantizar la sostenibilidad y al Pacto Verde (*Green Deal*) y la digitalización.

2.3 En lo que respecta al intercambio técnico, el proyecto centró sus esfuerzos en realizar actividades utilizando como herramienta principal el marco regulatorio de la UE. Esto ha demostrado ser una manera eficaz de reducir las barreras de mercado: La UE y América Latina hablan el mismo lenguaje técnico como base para facilitar los intercambios y el reconocimiento mutuo.

### **3. Principales logros a Nivel Regional**

3.1 En 2021, los expertos técnicos trabajaron 1,146.37 días (775.87 expertos externos y 370.5 expertos de EASA) en la ejecución de las actividades del proyecto.

### **4. Actividades regionales en ALC**

#### **4.1 Área ATM/ANS**

##### **4.1.1 Funciones del gestor de la red europea**

4.1.2 La actividad ofreció perspectivas sobre los beneficios de los conceptos centralizados para los servicios con un fuerte enfoque regional, como, por ejemplo, la gestión de planes de vuelo y ATFM, así como las mejores prácticas y lecciones aprendidas de la experiencia europea.

4.1.3 La falta de un enfoque armonizado para la gestión de los planes de vuelo (FPL) y para la gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM) en la región LATAM ha dado lugar a problemas significativos de rendimiento en el sistema regional ATM. Los planes de vuelo constituyen el primer eslabón de la cadena de información de la gestión del tránsito aéreo y, por lo tanto, contienen los datos que necesitan muchos sistemas para cumplir sus tareas a través del procesamiento automatizado de esta información. Los problemas con el formato del contenido de los planes de vuelo hacen que los sistemas no puedan procesar los FPL con precisión y, por lo tanto, no permitan una mayor automatización. Asimismo, la ATFM permite un significativo aumento de la previsibilidad del tráfico y una mejor planificación de la capacidad y los recursos. Sin embargo, también requiere una estrecha coordinación y procesamiento de datos.

4.1.4 Por estos motivos, la prestación de estos servicios en Europa se centralizó en la función del Gestor de la Red, y se designó a EUROCONTROL para su provisión. Este enfoque centralizado, así como las normas y reglas que lo sustentan, pueden ser una referencia muy útil para la región ALC a la hora de afrontar los retos de armonizar la gestión de los FPL y la prestación de servicios ATFM a nivel regional.

##### **4.2.1 Gestión de la capacidad de la navegación aérea y de los aeropuertos**

4.2.2 La actividad proporcionó una visión de lo más avanzado en gestión de la capacidad en Europa, y de lo que es posible cuando las partes interesadas y los diferentes Estados trabajan juntos, así como una comprensión de cómo funcionan estos marcos en detalle.

4.2.3 Las limitaciones de capacidad y la falta de coordinación entre las partes involucradas en los ámbitos de la navegación aérea y los aeropuertos son las causas identificadas de la congestión de tráfico y los retrasos.

4.2.4 Si bien la COVID-19 ha generado una reducción del tráfico, también ha sido una oportunidad para aplicar mejoras antes que se empiecen a notar las limitaciones de capacidad. Por este motivo, el proyecto EU-LAC APP ha colaborado con EUROCONTROL para ofrecer este seminario web con el fin de destacar los enfoques europeos hacia la gestión de la capacidad de los servicios de navegación aérea y los aeropuertos.

4.2.5 Esto podría ser un primer paso en la identificación de marcos y herramientas comunes a nivel regional para la gestión de la capacidad.

#### **4.3.1 Innovación y planificación maestra ATM/ANS**

4.3.2 La actividad consistió en un taller organizado por el proyecto EU-LAC APP, en cooperación con EUROCONTROL, la iniciativa común SESAR, ENAIRE y la industria de la UE (INDRA y FREQUENTIS), cuyo objetivo era demostrar las ventajas de un enfoque regional y cómo se realiza la coordinación técnica, operacional y estratégica en Europa para implantar nuevas soluciones ATM/ANS en forma exitosa.

4.3.3 El objetivo era proporcionar a los participantes el contexto y las capacidades para definir la estrategia nacional y planificar la implementación y despliegue de las mejoras ATM/ANS, garantizando una adecuada identificación, priorización y trazabilidad de las tareas y proyectos, así como la alineación con las orientaciones y tendencias mundiales y regionales, todo ello siguiendo un enfoque basado en el rendimiento, de acuerdo con las directrices de la OACI.

4.3.4 También tenía como objetivo fomentar el desarrollo de planes y conceptos operacionales comunes a nivel regional, para garantizar la interoperabilidad y la armonización, así como promover soluciones de la industria de la UE y marcos de cooperación con los Estados.

4.3.5 Muchas de las ventajas de los nuevos servicios y tecnologías de navegación aérea se basan en la premisa de la interoperabilidad y el despliegue sincronizado. En este sentido, un enfoque coordinado a nivel mundial, regional y nacional para la aplicación de las mejoras operacionales y tecnológicas ATM/ANS es esencial para garantizar un máximo aprovechamiento de los beneficios.

#### **4.4.1 Participación en los talleres del Grupo de Implantación de la Región SAM (SAMIG)**

4.4.2 Los talleres/reuniones del Grupo de Implantación de la Región SAM (SAMIG) reúnen a representantes de las autoridades de aviación civil, proveedores de servicios de navegación aérea, la industria y otras organizaciones de la región sudamericana cada 6 meses con el fin de evaluar el nivel de avance con respecto a los adelantos técnicos y operacionales en la navegación aérea de importancia regional, así como para planificar conjuntamente los pasos futuros y asegurar la coordinación.

4.4.3 La participación del EU-LAC APP en las reuniones del SAMIG se enmarca en el contexto de la coordinación con la Oficina Regional de la OACI y los Estados miembros, con el fin de identificar y avanzar en las áreas de cooperación dentro del EU-LAC APP en el ámbito ATM y contribuir a los debates con ideas sobre los enfoques europeos y las mejores prácticas para responder a los problemas que enfrenta la Región.

#### **4.5.1 Taller sobre certificación y vigilancia de los ANSP regionales**

4.5.2 La actividad consistió en un seminario web dirigido a brindar información sobre las mejores prácticas internacionales y las experiencias de aplicación en Europa en relación con los diferentes aspectos de la certificación y vigilancia de los ANSP, centrándose en los proveedores de servicios regionales, incluido un estudio de caso sobre la certificación de AIREON como proveedor de servicios ADS-B satelital en Europa.

4.5.3 En la Unión Europea, se exige la certificación de todos los servicios de navegación aérea, y EASA es la autoridad competente encargada de certificar y supervisar a los proveedores de servicios a nivel regional.

4.5.4 Desde el punto de vista europeo, la certificación de los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) se considera un paso clave para mejorar la seguridad operacional y la eficacia en la prestación de los servicios de navegación aérea, así como en las funciones de vigilancia.

4.5.5 Varios Estados de la región latinoamericana están actualizando sus marcos regulatorios y de supervisión de los servicios de navegación aérea y han mostrado un gran interés en la aplicación de un proceso de certificación de dichos servicios. Asimismo, el aumento de los servicios de carácter regional/global, como los basados en tecnologías satelitales, ha puesto de relieve la necesidad de buscar formas de garantizar una vigilancia rentable y segura de dichos servicios.

### **CIBERSEGURIDAD**

#### **4.6.1 Enfoque integral de los riesgos de CIBERSEGURIDAD en la aviación: La estrategia de la UE**

4.6.2 La ciberseguridad es un tema emergente que adquiere importancia en la aviación y no sólo para el ámbito específico de la ATM sino también en otros entornos. El EU-LAC APP ha apoyado varias actividades en este ámbito durante el año.

4.6.3 El objetivo principal de esta actividad fue presentar el enfoque integral de la ciberseguridad en la aviación dentro de la estrategia de la UE, y los últimos avances normativos dentro de EASA y de la comunidad aeronáutica en Europa, a fin de plantear la posibilidad de una plataforma común UE/ALC.

### **DRONES**

#### **4.7.1 Seminario web UAS – NAM/CAR/SAM de la OACI**

4.7.2 El proyecto EU-LAC APP participó y contribuyó a un taller organizado por las oficinas NACC y SAM de la OACI, cuyo objetivo era intercambiar experiencias e información sobre los últimos avances en materia de reglamentación, operaciones y vigilancia de drones. De este modo, EASA pretendía ofrecer la perspectiva europea y las novedades en este campo a todos los participantes.

4.7.3 Se solicitó la participación de EASA en el seminario web regional NAM/CAR/SAM de la OACI para compartir información sobre los desafíos, dificultades, concepto de espacio aéreo UTM y otras novedades en el ámbito de los drones/UAS en Europa.

## **5. Actividades con grupos múltiple**

5.1 Algunas actividades se han llevado a cabo en cooperación y coordinación con las RSOO y, a través de ellas, con sus Estados miembros. Estas actividades pueden ser consideradas de carácter regional, dado el número de Estados representados en ellas.

### **SRVSOP**

#### **5.1.1 Contribución a las actividades relacionadas con la interoperabilidad de los sistemas ATM y AIDC**

5.1.2 La oficina SAM de la OACI ha creado recientemente un grupo de trabajo sobre interoperabilidad (GT-INTEROP), con la participación de la industria, los explotadores, los proveedores de servicios y los Estados. Este grupo tiene por objeto promover la interoperabilidad y la automatización, ya que son elementos clave para mejorar el rendimiento de la navegación aérea e implementar servicios avanzados.

5.1.3 El EU-LAC APP está participando activamente en este grupo de trabajo y apoyando con la coordinación de las campañas de prueba de la interoperabilidad AIDC y FPL, la promoción de las mejores prácticas y normas, y la interfaz con la industria de la UE.

5.1.4 Garantizar la interoperabilidad entre los sistemas y servicios ATM, así como armonizar los procedimientos de intercambio de información entre las partes interesadas de la región, es un paso clave para garantizar la optimización de la capacidad, la seguridad operacional y el impacto sobre el medio ambiente, y para avanzar en la implantación de la automatización.

5.1.5 Uno de los principales factores que facilitan la automatización de la ATM es el AIDC (comunicaciones de datos entre instalaciones ATS), que permite el intercambio automatizado de datos de vuelo entre dependencias ATS, a fin de mejorar la seguridad operacional general de la operación ATM y aumentar la capacidad del espacio aéreo. AIDC es, también, un paso necesario para todas las mejoras del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) de la OACI en las áreas de Información de Vuelo y Afluencia en un Entorno de Colaboración, y la base de los futuros procesos avanzados de gestión de la información.

5.1.6 Dentro de la participación en el GT-INTEROP, el proyecto EU-ALC cooperó en la promoción de la interoperabilidad y la implementación de la automatización en la ATM, como ejemplo para propiciar la implementación de AIDC con los siguientes Estados:

- Panamá
- Colombia
- Argentina
- COCESNA/ACNA

#### **5.2.1 Seminario web sobre instrucción basada en evidencias (EBT)**

5.2.2 La actividad tenía como propósito ilustrar el marco regulatorio de las operaciones de instrucción basada en evidencias (Reg. 2020/2036), el proceso de aprobación del programa EBT y las ventajas de los programas EBT para las líneas aéreas.

5.2.3 Además, Iberia, primer explotador europeo en obtener esta aprobación, explicó cómo se ha implementado el proceso del programa EBT, cómo mejora la instrucción frente a la verificación y la adapta a la operación y necesidades de cada tripulante.

## **ACSA**

### **5.3.1 ECCAIRS y ECR**

5.3.2 El taller tuvo por objeto presentar los conceptos esenciales y una visión general del marco regulatorio para la recolección, análisis y almacenamiento de las incidencias de seguridad operacional, y brindar instrucción práctica en el soporte lógico ECCAIRS. Los Estados ACSA son usuarios de ECCAIRS y, dado que el soporte lógico es nuevo, era necesaria una instrucción específica sobre el mismo. Esto permitió a los Estados ACSA alcanzar un nivel de madurez uniforme para la promoción del sistema de notificación de incidencias, para el almacenamiento de las incidencias recogidas, para el uso de la información en ECCAIRS, y para la integración de esta información en el SSP.

### **5.4.1 Taller sobre "protección de datos/información de seguridad operacional y sus fuentes; disposiciones y procedimientos regulatorios"**

5.4.2 Este fue el primer taller de una serie de talleres y actividades para promover el desarrollo del SSP en los Estados ACSA.

5.4.3 No todos los Estados ACSA han incorporado en su marco normativo disposiciones que permitan la protección de la información y los datos de seguridad operacional y sus fuentes asociadas. El taller ha proporcionado a los Estados un conocimiento profundo de las normas de la OACI y varios ejemplos reales de cómo incorporar estas normas en la legislación, y ha facilitado la consolidación del compromiso de los Estados ACSA para mejorar sus disposiciones y procedimientos regulatorios disponibles a fin de lograr una mayor protección de los datos/información de seguridad operacional del SSP y promover una cultura de notificación positiva.

### **5.5.1 Taller sobre la vigilancia basada en riesgos (RBO)**

5.5.2 La actividad tenía como objetivo facilitar el desarrollo de esta metodología por parte de los Estados miembros de ACSA, ya que, actualmente, dicha metodología no se aplica en la región.

### **5.6.1 Medicina aeronáutica**

5.6.2 La actividad tenía como objetivo apoyar la implantación de un sistema regional de medicina aeronáutica por parte de los Estados miembros de COCESNA, para comprender:

- la importancia primordial de las cuestiones relativas a los factores humanos para la seguridad de vuelo;

- el concepto de la medicina aeronáutica;
- el sistema de medicina aeronáutica, a fin de garantizar la emisión de certificados de tripulante fiables y cumplir con las obligaciones del Anexo 1 de la OACI; y
- las funciones y responsabilidades de las autoridades competentes y de los examinadores médicos designados que operan en los centros médicos aprobados.

#### **5.7.1 Apoyo de los drones a ACSA y a las autoridades de aviación civil de los Estados miembros**

5.7.2 El sector de los drones/UAS es uno de los de más rápido crecimiento en los últimos años y con potencial para transformar muchos sectores de la economía y la sociedad. Por otro lado, hay que garantizar que los drones se utilicen de forma segura en todos los escenarios operacionales posibles, y que no tengan un impacto negativo en la población o en el resto de la aviación civil.

5.7.3 Para avanzar en estas áreas, hay muchas iniciativas a nivel mundial para la elaboración de marcos regulatorios que definan los requisitos que deben cumplir las operaciones, los vehículos y los explotadores a fin de garantizar la seguridad operacional, pero evitando, en la medida de lo posible, limitar el crecimiento del sector. Estos requisitos vienen asociados a medios de cumplimiento, tales como herramientas, procedimientos, tecnologías o instrucción.

5.7.4 El empleo de drones ha crecido significativamente en América Latina y el Caribe, debido a sus amplias aplicaciones en importantes sectores económicos de la región como la agricultura, la energía o el turismo. Por ello, muchos Estados de la región están lidiando con la creciente presión de la industria de los drones para actualizar sus marcos regulatorios y de vigilancia de manera armonizada.

5.7.5 Esta actividad tiene como objetivo apoyar a ACSA y a las AAC de la región en la armonización de sus reglamentos y procedimientos para garantizar la operación segura de los drones en sus territorios, así como para identificar herramientas comunes que puedan ser utilizadas por los Estados, en coordinación con ACSA.

### **CASSOS**

#### **5.8.1 Taller sobre certificación de aeródromos, con CASSOS**

5.8.2 El objetivo de este taller era dar una visión de los marcos regulatorios, normas, herramientas y procedimientos de la UE, así como de la experiencia práctica en el proceso de certificación de aeródromos desde la perspectiva de la autoridad de aviación civil, como posible referencia para la implementación de un sistema nacional.



## EU LAC APP II – PROYECTO DE SEGUIMIENTO

### VISIÓN PANORÁMICA DEL PROYECTO:

Título completo del proyecto:	Cooperación en Aviación Civil entre la UE y América Latina y el Caribe (EU LAC APP II)
Inicio del proyecto:	1 de junio de 2022
Duración del proyecto:	36 meses
Países beneficiados:	América Latina y el Caribe. A nivel bilateral: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, México, Panamá y República Dominicana. A nivel regional: SRVSOP, ACSA, CASSOS.

5.8.3 En el marco del primer proyecto, se estableció una sólida plataforma institucional y un continuo intercambio técnico, mediante asistencia y el intercambio de las mejores prácticas con los socios y la industria (EU LAC APP I).

5.8.4 Hay muchas actividades en curso que requieren actividades adicionales de implementación y seguimiento que van más allá la duración actual del proyecto.

5.8.5 Al mismo tiempo, el primer proyecto suscitó el interés de los socios del proyecto en otras áreas en las que EASA es un actor principal a nivel mundial: iniciativas de protección ambiental, ciberseguridad, drones, inteligencia artificial, nuevas tecnologías, torres remotas y regulación basada en el rendimiento, entre otras.

5.8.6 Asimismo, a través de esta asociación, las partes han acordado reforzar el componente medioambiental del proyecto, mediante un mayor apoyo y actividades para el desarrollo de capacidades que abarquen no sólo el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSA) de la OACI, sino, más en general, todas las medidas de la OACI basadas en el mercado para la reducción de las emisiones de carbono, así como los procedimientos y las nuevas tecnologías para la atenuación del ruido.

5.8.7 Por las razones arriba indicadas, se ha acordado un proyecto de seguimiento y, en diciembre de 2021, se firmó un contrato entre la Comisión Europea, FPI y EASA con el objetivo de:

- Fortalecer las relaciones institucionales, profundizar el diálogo y la cooperación entre las autoridades de aviación, fomentar la cooperación regional y apoyar la aplicación de los acuerdos de aviación;
- Fomentar el intercambio industrial.
- Mejorar el conocimiento mutuo de las mejores prácticas de la aviación, promover las normas de la UE, aumentar los esfuerzos de protección ambiental y fomentar la acción climática.

5.8.8 El nuevo proyecto se iniciará el 1 de junio de 2022, con una duración de 36 meses. Finalizará el 31 de mayo de 2025.

5.8.9 Además de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, México (socios del primer proyecto), República Dominicana y Panamá están incluidos en el proyecto de seguimiento a nivel bilateral.

5.8.10 Paralelamente, el proyecto fomentará la cooperación regional y el diálogo de bloque a bloque con las Organizaciones Regionales de Vigilancia de la Seguridad Operacional (RSOO) de la región, como el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), la Agencia Centroamericana de Seguridad Aeronáutica (ACSA) y el Sistema de Vigilancia de la Seguridad Operacional y la Seguridad de la Aviación del Caribe (CASSOS). Se empleará un enfoque por capas, que abordará tanto la dimensión regional como la nacional, adaptado a las necesidades y capacidades de cada país.

5.8.11 FPI, en calidad de autoridad contratante, y EASA, junto con todos los socios, harán todo lo posible para reducir la brecha en la ejecución de las actividades del proyecto y asegurarse que éstas continúen sin interrupciones.

- FIN -