



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

MINISTERIO DE DEFENSA

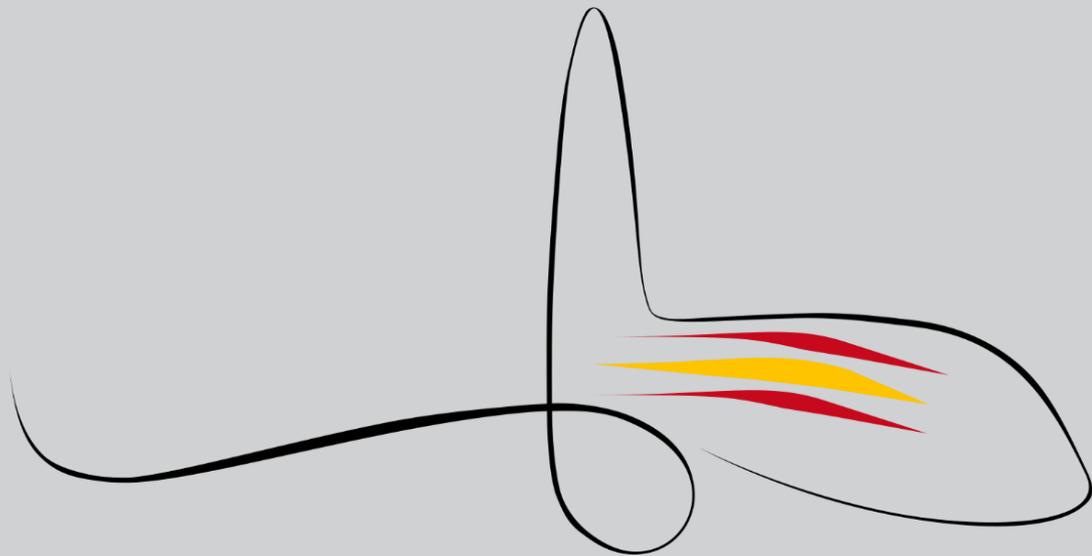
VICEPRESIDENCIA CUARTA DEL GOBIERNO

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO



PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL para la Aviación Civil

PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL PARA LA AVIACIÓN CIVIL



Elaborado por la Secretaría del Comité de Coordinación del PESO

PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL PARA LA AVIACIÓN CIVIL

Versión 2.1

Diciembre 2022

Este documento se acoge al amparo del Derecho de la Propiedad Intelectual. Quedan reservados todos los derechos inherentes a que ampara la Ley, así como los de traducción, reimpresión, transmisión radiofónica, de televisión, Internet (página web), de reproducción en forma fotomecánica o en cualquier otra forma y de almacenamiento en instalaciones de procesamiento de datos, aun cuando no se utilice más que parcialmente.

Cualquier copia impresa o en soporte informático, total o parcial de este documento se considera como copia no controlada y siempre debe ser contrastada con su versión vigente en la web.

Registro de ediciones

Edición	Fecha de	Fecha de	Motivo de la revisión
1.0	Enero 2015	Desde publicación	Edición primera tras aprobación del Programa
1.1	Diciembre 2019	Desde publicación	Adaptación del documento a normativa OACI y Reglamento (UE) 1139/2019
2.0	Marzo 2021	Desde publicación	Actualización del documento tras la entrada en vigor acuerdo de Consejo de Ministros del 15 de diciembre 2020
2.1	Diciembre 2022	Desde publicación	Actualización requisitos normativos y apartados 3.2 y 3.4

Lista de distribución

Organismo

Comité de Coordinación del PESO

Agencia Estatal de Seguridad Aérea

Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes

Subsecretaría para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico

Estado Mayor del Aire

Dirección General Aviación Civil

Índice

1. OBJETO Y ALCANCE	2
2. POLÍTICA, OBJETIVOS y RECURSOS ESTATALES DE SEGURIDAD OPERACIONAL	6
2.1 LEGISLACIÓN BÁSICA AERONÁUTICA	7
2.2 REGLAMENTOS DE EXPLOTACIÓN ESPECÍFICOS	8
2.3 SISTEMA Y FUNCIONES ESTATALES.....	9
2.4 PERSONAL TÉCNICO CUALIFICADO	27
2.5 ORIENTACIÓN TÉCNICA, INSTRUMENTOS Y SUMINISTRO DE INFORMACIÓN CRÍTICA EN MATERIA DE SEGURIDAD 28	
3. GESTIÓN ESTATAL DE LOS RIESGOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ESTADO.....	29
3.1 OBLIGACIONES DE OTORGAMIENTO DE LICENCIAS, CERTIFICACIONES, AUTORIZACIONES Y/O APROBACIONES.....	29
3.2 OBLIGACIONES DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD	30
3.3 INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES.....	36
3.4 IDENTIFICACIÓN DE PELIGROS Y EVALUACIÓN DE RIESGOS.....	36
3.5 GESTIÓN DE RIESGOS Y SOLUCIÓN DE PROBLEMAS	40
4. ASEGURAMIENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL POR EL ESTADO	42
4.1 SUPERVISIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL POR PARTE DE AESA	42
4.2 SUPERVISIÓN POR PARTE DE LA SUBSECRETARÍA DEL MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA	45
4.3 SUPERVISIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL POR PARTE DEL MINISTERIO DE DEFENSA.....	46
4.4 RENDIMIENTO ESTATAL EN MATERIA DE SEGURIDAD	47
5. PROMOCIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL POR EL ESTADO	48
5.1 COMUNICACIÓN Y DIVULGACIÓN INTERNAS DE LA INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL	48
5.2 COMUNICACIÓN Y DIVULGACIÓN DE INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL EXTERNA..	51
6. ACRÓNIMOS, ABREVIATURAS Y DEFINICIONES	54
ANEXO A. TRANSCRIPCIÓN DEL ACUERDO DE CONSEJO DE MINISTROS	56
I.ANEXO 1: POLÍTICA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL	61
II.ANEXO 2: OBJETIVOS ESTATALES DE SEGURIDAD OPERACIONAL.....	63
ANEXO B. INDICADORES DE RENDIMIENTO EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL	64
I.INDICADORES DE RENDIMIENTO EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL A NIVEL NACIONAL	64
II.INDICADORES DE SEGURIDAD OPERACIONAL IDENTIFICADOS POR EASA.....	67
III.INDICADORES DE SEGURIDAD OPERACIONAL IDENTIFICADOS EN EL ÁMBITO DE LA NAVEGACIÓN AÉREA POR LA COMISIÓN EUROPEA.....	68
ANEXO C. NIVEL ACEPTABLE DE RENDIMIENTO EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL	69
I.ESTRATEGIA ESPAÑOLA PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL NIVEL ACEPTABLE DE RENDIMIENTO EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL	69

1. OBJETO Y ALCANCE

El Anexo 19 - *Gestión de la seguridad operacional* al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) requiere que los Estados establezcan un Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP, en terminología OACI) destinado a la gestión de la seguridad operacional en los Estados, a fin de alcanzar un nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional en la aviación civil. Es más, OACI requiere que el nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional sea determinado por el Estado.

OACI describe el Programa Estatal de Seguridad Operacional como: “*un conjunto integrado de reglamentos y actividades destinado a mejorar la gestión de la seguridad operacional*”. Por tanto, el Programa es en realidad un sistema de gestión para la administración de la seguridad operacional por parte del Estado.

Además, OACI requiere que, como parte del Programa, cada Estado exija que determinados proveedores de servicios y productos aeronáuticos implanten Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS). El Programa proporciona un marco dentro del cual determinados proveedores de servicios y productos aeronáuticos deben establecer sus Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS).

El establecimiento de los objetivos de seguridad operacional del Estado (como medio para evaluar que el nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional se ha alcanzado) junto con el acuerdo sobre el rendimiento en materia de seguridad operacional, con determinados proveedores de servicios y productos aeronáuticos, complementa la actual aproximación de la gestión de la seguridad operacional basada en la prescripción (es decir, en el cumplimiento de los reglamentos como controles administrativos) con un enfoque basado en el rendimiento en materia de seguridad operacional, más allá del mero cumplimiento con la norma (es decir, en el cumplimiento de los reglamentos como controles de riesgos de seguridad operacional y en la verificación de que dichos controles están siendo realmente efectivos cuando el sistema se encuentra operativo).

En Europa, la Unión Europea ha articulado la seguridad operacional de la aviación civil en tres ejes:

1 Estrategia:

La estrategia europea de seguridad operacional es el conjunto de políticas y objetivos establecidos por la Comisión Europea. Se publicó como: “*Communication from the Commission to the Council and the European Parliament. Setting up an Aviation Safety Management System for Europe*”.

2 Programa:

El programa europeo de seguridad aérea (o *European Aviation Safety Programme –EASP–* en inglés) es el conjunto integrado de reglamentos y actividades encaminadas a gestionar la seguridad operacional en Europa dentro del marco del Reglamento Base de EASA¹. El mencionado reglamento requiere el

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, (CE) 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

establecimiento de normas de seguridad operacional comunes en la Unión Europea, asegurar la aplicación uniforme de las mismas y el establecimiento de un marco apropiado y completo para la seguridad de las aeronaves de terceros países. El artículo 5 del Capítulo II “*Gestión de la seguridad aérea*” del Reglamento Base establece lo siguiente en relación al Programa:

1. 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»).

2. El Programa europeo de seguridad aérea incluirá al menos los elementos relacionados con las responsabilidades del Estado de gestión de la seguridad, descritos en las normas y prácticas recomendadas internacionales.

En el Programa europeo de seguridad aérea se describirá también el proceso para desarrollar, adoptar, actualizar y aplicar el Plan europeo de seguridad aérea al que se refiere el artículo 6, en el que participarán estrechamente los Estados miembros y las partes interesadas pertinentes.

El programa europeo de seguridad operacional ha sido elaborado por la Comisión Europea con la colaboración de EASA y ha sido estructurado siguiendo el marco establecido por OACI en el Anexo 19 para el SSP.

El artículo 7 del Reglamento Base de EASA establece la obligación de los Estados Miembros de implantar y mantener un Programa Estatal de Seguridad Operacional coherente con el Programa Europeo y con las normas y prácticas recomendadas por OACI.

3 Plan:

El plan europeo de Seguridad aérea (o *European Plan for Aviation Safety*² -EPAS- en inglés) identifica las áreas prioritarias de seguridad operacional en Europa junto con las medidas de mitigación o control necesarias. Dicho plan es elaborado por EASA. Aunque el plan tiene un alcance de 5 años, se revisa anualmente.

El nuevo Reglamento Base de EASA incorpora en su artículo 6 la obligación para EASA, en colaboración con los Estados miembros y las partes interesadas, de adoptar, publicar y actualizar al menos una vez al año el EPAS. El artículo 8 de este Reglamento establece la obligación de los Estados Miembros de incluir o acompañar el Programa Estatal de Seguridad Operacional de un Plan Estatal de Seguridad Aérea que comprenderá, entre otros si los hubiera, los riesgos y las medidas determinados en el Plan Europeo de Seguridad Aérea pertinentes para el Estado miembro en cuestión.

Por otro lado, bajo la legislación del Cielo Único Europeo, existen objetivos definidos para mejorar y reforzar la seguridad operacional, para reestructurar el espacio aéreo europeo en función del flujo del tráfico aéreo, más que en función de las fronteras nacionales, para aumentar la capacidad e incrementar la eficiencia global del sistema de gestión de tráfico aéreo (ATM). Respecto a las normas de aplicación, dos son de particular importancia:

² https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications?publication_type%5B%5D=2467

- El Reglamento de ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión de 1 de marzo de 2017 por el que se establecen requisitos comunes para los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo/navegación aérea y otras funciones de la red de gestión del tránsito aéreo y su supervisión, por el que se derogan el Reglamento (CE) nº 482/2008 y los Reglamentos de Ejecución (UE) nº 1034/2011, (UE) nº 1035/2011 y (UE) 2016/1377, y por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 677/2011, establece el requisito de disponer de un sistema de gestión de la seguridad operacional por parte de los proveedores de servicios de navegación aérea ATS para ser certificados.
- El Reglamento de Ejecución (UE) nº 2019/317 de la Comisión de 11 de febrero de 2019 establece un sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación en el cielo único europeo, junto con la Decisión de Ejecución (UE) 2019/903 de la Comisión de 29 de mayo que establece, a escala de la Unión, los objetivos de rendimiento de la red de gestión del tránsito aéreo para el tercer período de referencia 2020-2024, fijando indicadores y objetivos de rendimiento en materia de seguridad operacional para los Estados Miembros.

El presente Documento Unificado del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil ha sido desarrollado teniendo en cuenta tanto el documento “*European Aviation Safety Programme*” de EASA y el “*European Plan for Aviation Safety (EPAS)*”, como el Anexo 19 y otro material guía de OACI, principalmente el Doc. 9859 versión 4, y el “análisis de las carencias” estatales (o “*gap analysis*” en terminología OACI) recogido en dicho Manual.

En la edición 2 del anexo 19, se establece la relación entre el Programa estatal de supervisión (SSO en inglés) y el Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO o SSP en inglés). Los 8 elementos críticos del SSO tienen una componente de gestión de la seguridad que no pueden desvincularse del Programa. En el siguiente esquema del Manual de Gestión de la Seguridad se muestra la interrelación entre el sistema de supervisión estatal que identifica 8 elementos críticos para la supervisión (SSO en inglés) con los 4 componentes del programa estatal de seguridad operacional (SSP en inglés).



Figura 1: Programa estatal integrado de seguridad operacional. Doc 9859: Manual Gestión de la seguridad. OACI

Componentes del Programa de Seguridad Operacional para la Aviación Civil (en adelante Programa o PESO):

- 1 Política, objetivos y recursos estatales de seguridad operacional
 - 1.1 Legislación aeronáutica básica
 - 1.2 Reglamentos de explotación específicos
 - 1.3 Sistema y funciones estatales
 - 1.4 Personal técnico cualificado
 - 1.5 Orientación técnica, instrumentos y suministro de información crítica en materia de seguridad operacional
- 2 Gestión estatal de los riesgos de seguridad operacional
 - 2.1 Obligaciones de otorgamiento de licencias, certificaciones, autorizaciones y/o aprobaciones
 - 2.2 Obligaciones del sistema de gestión de la seguridad operacional
 - 2.3 Investigación de incidentes y accidentes
 - 2.4 Identificación de peligros y evaluación de riesgos de la seguridad operacional
 - 2.5 Gestión de riesgos de la seguridad operacional
- 3 Aseguramiento estatal de la seguridad operacional
 - 3.1 Obligaciones de vigilancia
 - 3.2 Rendimiento estatal en materia de seguridad operacional
- 4 Promoción estatal de la seguridad operacional
 - 4.1 Comunicación y divulgación internas de la información sobre seguridad operacional
 - 4.2 Comunicación y divulgación externas de la información sobre seguridad operacional

Este Documento Unificado se ha estructurado teniendo en cuenta el marco de OACI para el SSP.

Siguiendo lo establecido en el capítulo 8 del Manual de gestión de Seguridad de OACI (Doc 9859), periódicamente se realiza un “análisis de carencias” del Programa Estatal para identificar componentes y elementos constitutivos del sistema y analizar el progreso y seguimiento de los elementos identificados en ocasiones anteriores. El reporte del “análisis de carencias” a OACI se realiza a través del portal iSTARS (gap analysis).

La versión actual del presente Documento Unificado del Programa Estatal para la Seguridad Operacional para la Aviación Civil describe los reglamentos y actividades que actualmente están implementados y funcionando y que forman parte del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil. El Documento incluye la correlación entre los componentes y los elementos que según OACI deben formar parte del Programa.

A medida que los componentes y elementos identificados como carentes vayan siendo agregados al Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil, tanto la versión actual del “análisis de las carencias” como el presente Documento se modificarán para reflejar la situación actualizada del mismo.

Como parte de la gestión estatal de los riesgos de la seguridad operacional (componente 2 del SSP) del marco de referencia de OACI para el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil, AESA elabora, en colaboración con los proveedores de servicios y productos aeronáuticos, el denominado **Plan de Acción de Seguridad Operacional para la Aviación Civil (PASO)** que identifica las áreas prioritarias en materia de seguridad operacional en el Estado español y las acciones que han de implementarse para mejorar la seguridad operacional para la aviación civil por parte del Estado español. El Plan de Acción recoge también las acciones identificadas en el “*European Plan for Aviation Safety*” elaborado por EASA. El Plan de Acción de Seguridad Operacional se aprueba por resolución de la Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, previo informe de los organismos públicos supervisores y resto de organismos públicos que se integran en el Programa.

- El Plan tiene como principal objetivo alcanzar los objetivos de seguridad operacional establecidos en el Programa. El Estado español ha establecido metas de rendimiento en materia de seguridad operacional para las áreas prioritarias en materia de seguridad operacional identificadas tanto en el Plan de Acción de Seguridad Operacional para la Aviación Civil como en el “*European Plan for Aviation Safety*”, y además tiene en cuenta los indicadores y metas en materia de seguridad operacional fijados en la *Decisión de Ejecución (UE) 2019/903 de la Comisión de 29 de mayo que establece para el tercer período de referencia 2020-2024*.

2. POLÍTICA, OBJETIVOS Y RECURSOS ESTATALES DE SEGURIDAD OPERACIONAL



CE1	• LSA, LNA, NRB EASA
CE2	• RD, Reglamentos EASA
CE3	• Autoridades y organismos competentes del Estado. Comité Coordinación PESO, PASO, recursos...
CE4	• Requisitos cualificación y registros de instrucción
CE5	• Instalaciones, procedimientos, material guía...

Figura 2: Componente 1 del PESO. Doc. 9859: Manual de Gestión de la Seguridad y elaboración propia

2.1 LEGISLACIÓN BÁSICA AERONÁUTICA

La legislación aeronáutica básica en España en materia de seguridad aérea está compuesta principalmente por:

- La Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea
- La Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea

Dentro del proceso de implantación del Programa, en el año 2010 se identificó que el marco legislativo nacional necesitaba modificarse para regular diversos aspectos del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil. En este sentido, se publicó la Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. Los elementos que contiene dicha modificación son:

- Artículo 11. Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil. En este artículo se establece:
 - el Programa y su mecanismo de aprobación formal, por acuerdo del Consejo de Ministros;
 - los organismos públicos integrados en el programa y referencia al desarrollo reglamentario para el establecimiento de los mecanismos de coordinación entre ellos;
 - la obligación de los proveedores de servicios de establecer sistemas de gestión de la seguridad operacional, conforme a la normativa vigente, o mecanismos equivalentes, elementos que debe contener ese sistema y obligación de acordar las metas de rendimiento en materia de seguridad operacional con los organismos públicos encargados de su control o supervisión;
 - designación de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) como entidad competente para coordinar la implantación y ejecución del Programa, así como para el seguimiento del cumplimiento de los objetivos de seguridad operacional fijados en él.
- Artículo 12. Protección de la información del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil. La información de seguridad operacional facilitada por los profesionales aeronáuticos y por los proveedores de servicios y productos aeronáuticos en el marco del Programa se utilizará a los exclusivos efectos de prevenir, evaluar los riesgos para la seguridad operacional y mejorar los niveles de seguridad operacional. No se podrán adoptar medidas desfavorables como consecuencia de dicha información, salvo que conste de forma manifiesta que las actuaciones realizadas se han producido con dolo o negligencia grave.

- Artículo 18. Carácter reservado de la información. La información facilitada en el marco del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil tiene carácter reservado y sólo puede ser utilizada para los fines previstos en él.
- Artículo 19. Excepciones en cuanto a cesión o comunicación de la información. A requerimiento de los órganos judiciales o el Ministerio Fiscal para la investigación y persecución de delitos; cuando lo soliciten las comisiones parlamentarias de investigación; cuando la Agencia Estatal de Seguridad Aérea actúe en cumplimiento de deberes de colaboración establecidos en normas internacionales, comunitarias o nacionales, bajo la exigencia de recíproca confidencialidad; cuando a juicio de los organismos, órganos, entes y entidades del sector público obligados por el Programa, se considere que la comunicación de determinados datos entre sí o a la autoridad aeronáutica y a las personas y organizaciones aeronáuticas afectadas, sea necesaria para prevenir accidentes o incidentes.
- Además, se modifica el Capítulo II de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea para reforzar la independencia de la CIAIAC.

El Acuerdo del Consejo de Ministros aprobado el 15 de diciembre de 2020 sustituye al Acuerdo de Consejo de Ministros aprobado en enero 2015, y:

- Aprueba primera revisión del PESO, política y objetivos.
- Mantiene al Secretario de Estado del Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (SETMA) como órgano superior responsable de impulsar el PESO, reforzando sus funciones de coordinación entre organismos vinculados al Programa y para asegurar.
- Establece el reporte anual de la Directora de AESA y del Presidente del Comité al SETMA sobre el PESO.
- Modifica el plazo máximo de revisión del Programa a 5 años.
- Establece un periodo de 5 años para el Plan de Acción, revisable anualmente.
- Articula la inclusión de organismos públicos temporalmente
- Requiere la asignación de las funciones relativas al PESO en la normativa de estructura de cada organismo público vinculado al Programa.
- Modifica la redacción de la política para mejor comprensión por parte ciudadano.
- Revisa y reduce los objetivos para adaptarlos al estado de maduración del Programa.

En el anexo A se transcribe el acuerdo de Consejo de Ministros de 15 de diciembre de 2020 por el que se revisa el PESO y se establecen la política y los objetivos estatales.

2.2 REGLAMENTOS DE EXPLOTACIÓN ESPECÍFICOS

El título II de la Ley 21/2003 se ha desarrollado reglamentariamente a través del Real Decreto 995/2013, de 13 de diciembre. El Real Decreto incluye:

- las funciones de los organismos públicos supervisores y organismos públicos que se integran en el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil;
- las obligaciones de los proveedores de productos y servicios aeronáuticos vinculados por el Programa;
- el procedimiento de elaboración, tramitación y aprobación del Programa y su revisión y difusión;
- la coordinación de la implantación y ejecución del Programa y el seguimiento del cumplimiento de la política y los objetivos de seguridad operacional del Estado; y

- las funciones de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea como entidad competente para coordinar la implantación y la ejecución del Programa.
- el artículo 24 del Real Decreto 995/2013, de 13 de diciembre, regula el proceso para la actualización o la modificación de la normativa de seguridad operacional que se identifique como necesaria durante la implantación o ejecución del Programa.

En España, como estado miembro de la Unión Europea, son directamente aplicables los reglamentos comunitarios. En materia de seguridad aérea los dos principales reglamentos comunitarios son:

- Reglamento base (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.
- Reglamento marco (CE) n° 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, y sus normas de aplicación.

La normativa sectorial dentro del marco legislativo aeronáutico vigente se puede consultar a través de la página web de la Dirección General de Aviación Civil del MITMA:

<https://www.fomento.gob.es/aviacion-civil/legislacion-del-sector-aereo/normativa-basica-del-sector-aereo-estructura/normativa-basica-del-sector-aereo>

2.3 SISTEMA Y FUNCIONES ESTATALES

La Ley 21/2003 junto con el Real Decreto 995/2013 establecen las responsabilidades funcionales y la obligación de rendición de cuentas de los organismos públicos supervisores y organismos públicos que se integran en el Programa.

El Consejo de Ministros es responsable de aprobar el Programa Estatal de Seguridad Operacional estableciendo la política y objetivos de seguridad aérea del Estado.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea es la entidad competente para coordinar la implantación y ejecución del Programa, así como para el seguimiento del cumplimiento de la política y los objetivos de seguridad aérea del Estado fijados en él.

Además de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), los otros organismos públicos supervisores y organismos públicos que se integran en el Programa son:

- DGAC: Dirección General de Aviación Civil
- CIAIAC: Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil
- La Subsecretaría del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico
- El Estado Mayor del Ejército del Aire del Ministerio de Defensa

A continuación, se describen para cada uno de estos organismos públicos responsables de la aplicación del Programa, el marco legislativo que establece sus responsabilidades funcionales y su obligación de rendición de cuentas, las cuales se han extendido al Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil a través de la Ley 1/2011, de 4 de marzo y del Real Decreto 995/2013, de 13 de diciembre, que la desarrolla reglamentariamente.

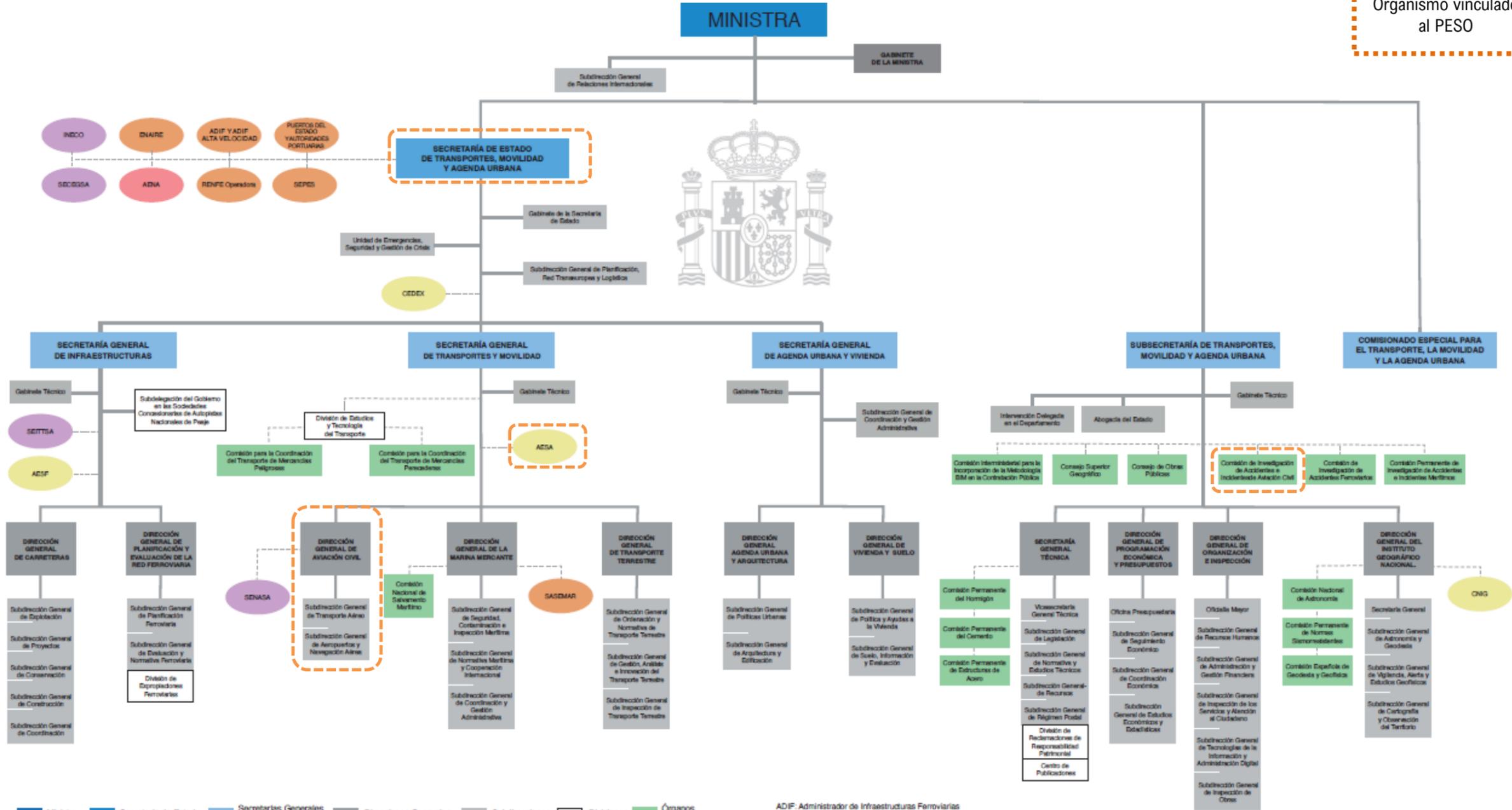
Por otro lado, el papel y las responsabilidades de la Unión Europea y EASA en relación a la seguridad operacional están descritos en detalle en el manual del programa europeo de seguridad aérea (EASP). Aunque muchas funciones relativas a la gestión de la seguridad operacional permanecerán en las autoridades nacionales, el papel y las responsabilidades de EASA están siendo ampliadas y, por lo tanto, el Programa español será modificado cuando sea necesario.

El siguiente organigrama del MITMA muestra la relación entre la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, la Dirección General de Aviación Civil y la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil y órgano impulsor del Programa:

ORGANIGRAMA DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

- Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.
 - Real Decreto 645/2020, de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
 - Real Decreto 308/2022, de 3 de mayo, por el que se modifican el Real Decreto 139/2020 y el Real Decreto 645/2020.

Organismo vinculado al PESO



■ Ministra ■ Secretaría de Estado ■ Secretarías Generales Subsecretaría ■ Direcciones Generales ■ Subdirecciones Divisiones ■ Órganos Colegiados
● ORGANISMOS AUTÓNOMOS Y AGENCIAS ● ENTES PÚBLICOS Y ENTIDADES PÚBLICAS EMPRESARIALES ● SOCIEDADES ESTATALES ● SOCIEDADES ESTATALES COTIZADAS

ADIF: Administrador de Infraestructuras Ferroviarias
 AESA: Agencia Estatal de Seguridad Aérea
 AESF: Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria
 CEDEX: Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas
 CNIG: Centro Nacional de Información Geográfica
 INECO: Centro de Ingeniería Económica
 SASEMAR: Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima
 SECEOSA: Sociedad Española de Estudios para la Comunicación Fija a través del Estrecho de Gibraltar, S.A.
 SEITISA: Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre
 SENASA: Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y la Seguridad Aeronáutica S.M.E. M.P. S.A.

* El Organigrama alcanza hasta la Administración Institucional.

2.3.1 AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), dentro del ámbito de competencias correspondientes al Estado, y de acuerdo con la autorización llevada a cabo por la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en su sección 4ª sobre Agencias estatales tiene por objeto la ejecución de las funciones de ordenación, supervisión e inspección de la seguridad del transporte aéreo y de los sistemas de navegación aérea y de seguridad aeroportuaria, en sus vertientes de inspección y control de productos aeronáuticos, de actividades aéreas y del personal aeronáutico, así como las funciones de detección, análisis y evaluación de los riesgos de seguridad en este modo de transporte.

El Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea establece en su artículo 8 las funciones y responsabilidades de esta. Asimismo, y como se ha mencionado anteriormente, la Ley 1/2011, de 4 de marzo junto con el Real Decreto 995/2013, de 13 de diciembre, que la desarrolla reglamentariamente establecen el rol de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea dentro del Programa.

Por otro lado, con respecto a la obligación de rendición de cuentas, la Directora/a de AESA responde ante:

- El Presidente y Consejo Rector de AESA: artículos 12, 15, 17 y 25 de su Estatuto y artículos 10.2 y 23 de la Ley 28/2006, de 18 de julio, de agencias estatales.
- La Intervención General del Estado y el Tribunal de Cuentas (artículo 51 del Estatuto de AESA).
- Las Cortes Generales, a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en lo que respecta al Informe General de Actividad, que anualmente debe remitir el Presidente.
- El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), a través de la Secretaría General de Transportes y Movilidad (art. 26.1.a del Estatuto de AESA y art. 5.5 del Real Decreto 645/2020, de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio Transportes, Movilidad y Agenda Urbana).

El Presidente/a de AESA responde ante:

- La Secretaría General de Transporte y Movilidad del MITMA y los órganos competentes de los Ministerios de Economía y Hacienda y Administraciones Públicas³, respecto del Contrato de Gestión (art. 11.5, 11.8, 15.e del Estatuto de AESA).
- El Consejo Rector de AESA (art. 15.d del Estatuto de AESA).
- El Tribunal de Cuentas, por conducto de la Intervención General del Estado (art. 15.f del Estatuto de AESA).
- El Congreso de los Diputados y el Senado (art. 15.g del Estatuto de AESA).

2.3.1.1 RESPONSABILIDADES FUNCIONALES DE AESA.

Este apartado documenta, con respecto al Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil, las responsabilidades funcionales y la obligación de rendición de cuentas en el ámbito de AESA hasta el nivel de Jefe de División.

El Real Decreto 995/2013, de 13 de diciembre, por el que se desarrolla la regulación del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil, establece las obligaciones de AESA como:

³ Entiéndase Ministerios de Asuntos Económicos y Transformación Digital, Hacienda y Política Territorial y Función Pública

- organismo público con competencias en materia de control o supervisión de la seguridad operacional; y
- entidad competente para la implantación y ejecución del Programa.

Estas obligaciones se distribuyen fundamentalmente entre las siguientes Direcciones de AESA⁴:

- Dirección de Evaluación de la Seguridad y Auditoría Técnica Interna (DESATI)
- Dirección de Seguridad de Aeronaves (DSA)
- Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea (DSANA)
- Dirección de Seguridad de la Aviación Civil y Protección al Usuario (DSACPU)

A continuación, se muestra el organigrama de la estructura administrativa de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Como puede observarse, la Agencia está constituida por cuatro Direcciones y una Secretaría General.



En el año 2017, con la publicación en el BOE de 20 de marzo de 2017 de la Resolución de 17 de febrero de 2017, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, sobre delegación de competencias, se ha materializado una modificación del organigrama de AESA atendiendo a dicha Resolución.

La Dirección de Evaluación de la Seguridad y Auditoría Técnica Interna (DESATI) está organizada de la siguiente manera:

⁴ Ver Resolución de 17 de febrero de 2017, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, sobre delegación de competencias (BOE de 20 de marzo de 2017)



Dentro de la Dirección de Evaluación de la Seguridad y Auditoría Técnica Interna de AESA, el Coordinador de Evaluación de la Seguridad es el responsable de supervisar la implantación, seguimiento y adecuado cumplimiento del Programa en nombre de AESA. En particular, es responsable de los siguientes elementos que componen el marco de referencia que OACI ha propuesto para el Programa:

- *Política, objetivos y recursos estatales de seguridad operacional:* Le incumbe al Coordinador de Evaluación de la Seguridad elevar a su Director la propuesta tanto de la política como los objetivos de seguridad aérea para el Estado, que serán revisados por el Comité de Coordinación del Programa antes de su elevación para su aprobación por el Consejo de Ministros. Es más, aunque le corresponde a la Dirección General de Aviación Civil la elaboración y propuesta de la normativa reguladora, el Coordinador de Evaluación de la Seguridad es responsable de la iniciativa para la elaboración de dicha normativa. Cuando se trate de normativa sectorial, dicha iniciativa le corresponde a la División o Coordinación responsable de su aplicación, en los ámbitos de competencia de cada Dirección en el ámbito de competencias de la Agencia.
- *Gestión estatal de la seguridad operacional:* dentro de este componente, el Coordinador de la Evaluación de la Seguridad es responsable de recopilar, analizar y establecer los instrumentos para identificar en función de la información de seguridad los elementos más preocupantes o que requieran más atención y tomar, en colaboración con las Direcciones de AESA competentes en la materia, las medidas preventivas o correctoras que consideren oportunas con el objetivo de controlar o reducir los riesgos de seguridad operacional detectados a nivel estatal. Como resultado de estas labores, el Coordinador elaborará, en colaboración con las Direcciones de AESA competentes y con el resto de organismos y proveedores vinculados por el PESO, el Plan de Acción de Seguridad Operacional (PASO), que identificará los elementos más preocupantes o que requieren mayor atención y propondrá diversas medidas para mitigar los riesgos de seguridad operacional detectados.
- *Aseguramiento estatal de la seguridad operacional:* Dentro de este componente, el Coordinador de Evaluación de la Seguridad es responsable de revisar periódicamente la eficacia de los objetivos estatales y elevar su propuesta al Comité de coordinación del PESO, establecer y realizar el seguimiento indicadores de rendimiento y definir los perfiles de riesgo de los distintos proveedores para priorizar los planes de supervisión, una vez determinados los elementos más preocupantes o que requieren mayor atención de tomar.
- *Promoción estatal de la seguridad operacional:* El Coordinador de Evaluación de la Seguridad es responsable de la comunicación y divulgación tanto internas como externas de la información sobre la gestión de seguridad operacional. Cuando se trate de instrucción relativa a la supervisión del Sistema

de Gestión de Seguridad Operacional o mecanismos equivalentes de los proveedores de servicios y productos aeronáuticos, le corresponde a las otras dos⁵ Direcciones de AESA, como autoridades de supervisión y dentro del ámbito de sus competencias, proporcionar dicha instrucción.

Además de la Dirección de Evaluación de la Seguridad y Auditoría Técnica Interna, existen dentro de AESA otras tres Direcciones que son responsables de la aplicación del Programa. El siguiente organigrama muestra cómo está organizada la Dirección de Seguridad de Aeronaves:



Por su parte, la Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea, está organizada como se indica:



Asimismo, la Dirección de Seguridad de la Aviación Civil y Protección al Usuario, está organizada del siguiente modo:

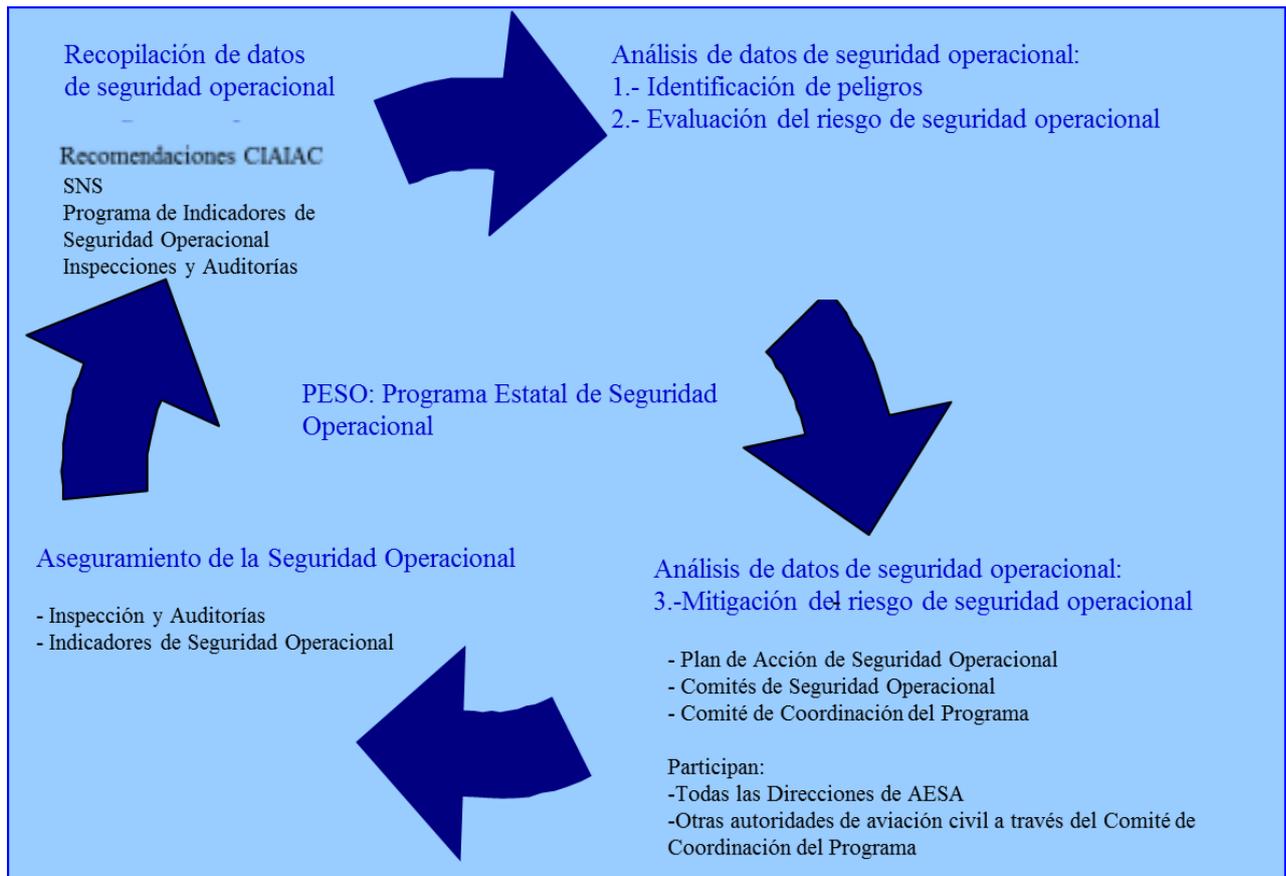
⁵ Ver Resolución de 17 de febrero de 2017, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, sobre delegación de competencias (BOE de 20 de marzo de 2017)



Le corresponde al Coordinador de Operaciones Aéreas y Aeronavegabilidad, dentro de la Dirección de Seguridad de Aeronaves, a la Jefa de División de Licencias al Personal Aeronáutico, dentro de la Dirección de Evaluación de la Seguridad y Auditoría Técnica Interna, y a los Coordinadores de Seguridad de Navegación Aérea y de Seguridad de Aeropuertos, dentro de las Direcciones de Seguridad de Aeropuertos y de Navegación Aérea y de Seguridad de la Aviación Civil y Protección al Usuario respectivamente, junto con sus Jefes de División, las siguientes funciones:

- *Política, objetivos y recursos estatales de seguridad operacional:* Son responsables de la iniciativa para la elaboración de la normativa sectorial. Asimismo, les incumbe, en colaboración con el Coordinador de Evaluación de la Seguridad de la DESATI, la propuesta de la política y objetivos de seguridad aérea, dentro de su ámbito de competencia,
- *Gestión de los riesgos de seguridad operacional:* Una vez determinados los elementos más preocupantes o que requieren mayor atención, son responsables de tomar, en colaboración con el Coordinador de Evaluación de Seguridad de la DESATI, las medidas preventivas o correctoras que consideren oportunas con el objetivo de controlar o reducir los riesgos de seguridad operacional detectados a nivel estatal. Dichas medidas preventivas se documentarán en el Plan de Acción de Seguridad Operacional.
- *Aseguramiento de la seguridad operacional:* Dentro de este componente, son responsables de la supervisión de los sistemas de gestión de la seguridad operacional o mecanismos equivalentes establecidos por los proveedores de servicios y productos aeronáuticos a los que supervisan o controlan y de alcanzar un acuerdo con los proveedores de servicios o productos aeronáuticos a los que supervisan o controlan sobre su rendimiento en materia de seguridad operacional. *Promoción de la seguridad operacional:* Son responsables de proporcionar guías para la instrucción relativa a la supervisión del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional o mecanismos equivalentes de los proveedores de servicios y productos aeronáuticos bajo su supervisión.

Una vez establecidos los arreglos institucionales (política y objetivos de seguridad operacional -*componente 1 del marco del PESO*- y promoción de la seguridad operacional -*componente 4 del marco del PESO*-), la siguiente figura muestra cómo la Agencia realiza las actividades de gestión de los riesgos de seguridad operacional y aseguramiento de la seguridad operacional y cómo las diversas Direcciones de la Agencia interactúan entre ellas:



Como se observa en la figura anterior, la Coordinación de Evaluación de la Seguridad (CES) es responsable de identificar los peligros y analizar los riesgos asociados a los mismos. Dichos riesgos se compartirán con las otras Direcciones de AESA afectadas. Serán éstas últimas junto con la Coordinación de Evaluación de la Seguridad, de forma colaborativa, las responsables de identificar las medidas preventivas o correctoras necesarias con el fin de controlar y/o mitigar los riesgos detectados. Dichas medidas preventivas o correctoras se plasmarán tanto en las actas de los Comités de Seguridad Operacional (que se traducirán en Planes de Acción ad-hoc de Seguridad Operacional) como en el Plan de Acción de Seguridad Operacional (PASO).

2.3.2 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

La Dirección General de Aviación Civil (DGAC) es el órgano mediante el cual el MITMA define la política aeronáutica en materia de aviación civil, dentro de las competencias de la Administración General del Estado, según el artículo 7 del Real Decreto 645/2020, de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. El referido artículo 7 indica las funciones y responsabilidades de la Dirección General de Aviación Civil. Entre otras funciones y responsabilidades, le corresponde a la DGAC la elaboración y propuesta de normativa reguladora en el ámbito de la aviación y la formulación de propuestas sobre política del sector aéreo, sin perjuicio de las competencias de iniciativa normativa que correspondan a otros órganos.

En el ámbito del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil, la DGAC estará involucrada en los siguientes componentes y elementos:

- *Marco legislativo estatal en materia de seguridad operacional (componente 1 del PESO):* Es responsable de la elaboración y de la propuesta de la normativa reguladora, en su caso a iniciativa de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en los ámbitos atribuidos a su responsabilidad, de conformidad con lo previstos en su Estatuto.

- *Comunicación y divulgación internas de la información sobre seguridad operacional (componente 4 del PESO):* La DGAC es responsable de la comunicación de la política de seguridad aérea del Estado a sus empleados mediante los mecanismos que considere oportunos.

Por otro lado, con respecto a su obligación de rendición de cuentas, la DGAC responde ante el MITMA, a través de la Secretaría General de Transportes y Movilidad (Real Decreto 645/2020, de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana; arts. 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 66, de la Ley 40/2015 de Régimen Jurídico del Sector Público), dependiente a su vez de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2.3.2.1 RESPONSABILIDADES FUNCIONALES DE LA DGAC.

Este capítulo documenta, con respecto al Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil, las responsabilidades funcionales y la obligación de rendición de cuentas en el ámbito de la DGAC.

El Real Decreto 995/2013, de 13 de diciembre, establece las obligaciones de la DGAC como organismo público que se integra en el Programa. Estas obligaciones son:

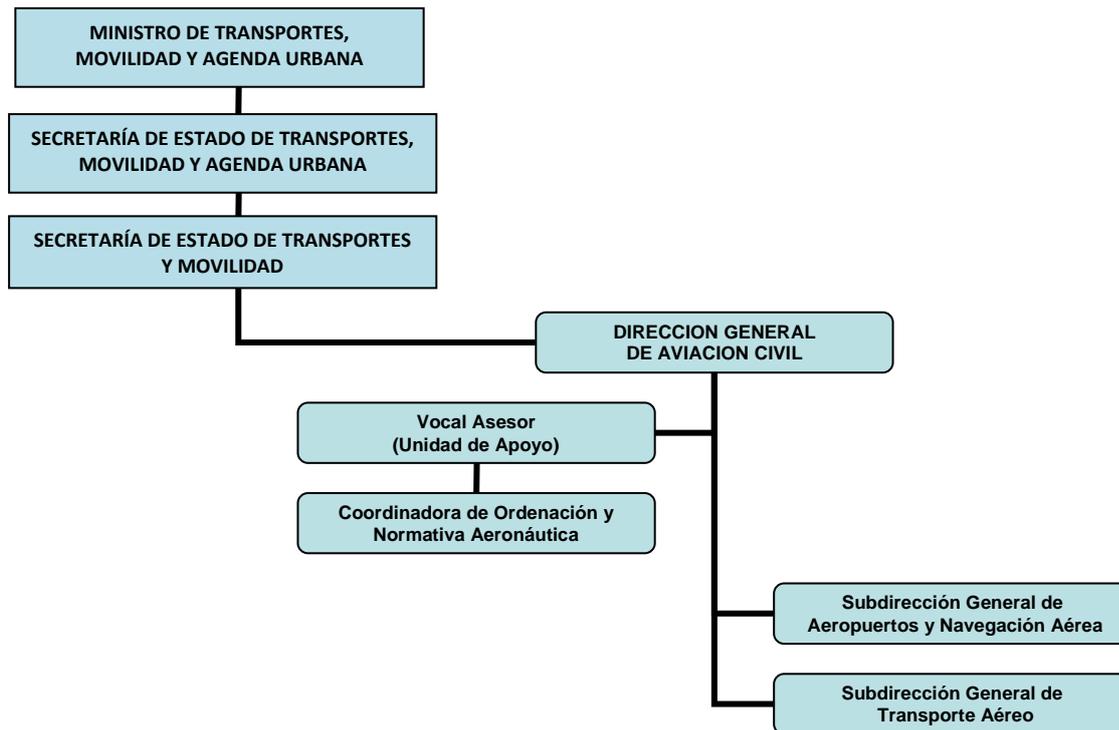
- a) Integrar el Programa y la política de seguridad operacional definida en él, en el diseño de la política general de aviación civil.
- b) Elaborar y tramitar, a iniciativa de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en los ámbitos atribuidos a su responsabilidad, las propuestas normativas que resulten necesarias para la aplicación de la política de seguridad operacional del Estado.
- c) Difundir entre su personal técnico y de gestión la política de promoción de la seguridad operacional prevista en el artículo 7.

Además de lo establecido en el artículo 12, 18 y 19 de la Ley 1/2011, el artículo 3 del Real Decreto 1088/2020 atribuye a la DGAC el ejercicio de las funciones de vigilancia de la cultura justa en la notificación de sucesos, según lo establecido en el artículo 16.12 del Reglamento 376/2014.

En concreto, corresponde el cumplimiento de estas obligaciones a las siguientes unidades de la DGAC:

- a la Subdirección General de Aeropuertos y Navegación Aérea y a la Subdirección General de Transporte Aéreo: la obligación prevista en la letra a).
- a la Unidad de Apoyo de la DGAC: las obligaciones previstas en las letras b) y c).

Estas unidades se integran en la DGAC conforme al siguiente organigrama:



2.3.3 COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL

La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC) es el órgano colegiado especializado, adscrito al MITMA, al que corresponde la investigación técnica de los accidentes e incidentes graves de aviación civil. La investigación técnica de los accidentes e incidentes graves de aviación civil se realiza conforme a lo establecido en:

- la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, modificada por la Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea;
- el Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil;
- el Real Decreto 629/2010, de 14 de mayo, por el que se modifica el Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo, por el que se regula la investigación de accidentes e incidentes de aviación civil, con el fin de modificar la composición de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil; y
- el Real Decreto 632/2013, de 2 de agosto, de asistencia a las víctimas de accidentes de la aviación civil y sus familiares y por el que se modifica el Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil.
- La normativa nacional se complementa con el Reglamento (UE) nº 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.

En el ámbito del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil, la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil estará involucrada en los siguientes componentes y elementos:

- *Personal técnico cualificado (componente 1 del PESO)*
- *Investigación de accidentes e incidentes graves (componente 2 del PESO).*

- *Comunicación y divulgación interna de información sobre seguridad operacional (componente 4 del PESO):* Es responsable dentro de su organización de cumplir con este elemento. Es más, la CIAIAC será responsable de la comunicación de la política de seguridad aérea del estado a sus empleados mediante los mecanismos que considere oportunos.

En la CIAIAC existen las siguientes obligaciones de rendición de cuentas:

- El/la Secretario/a de la CIAIAC debe rendir cuentas, en primer lugar, ante los restantes miembros de dicho órgano colegiado (su Presidente/a y sus Vocales) constituidos en Pleno. Además, como titular de una plaza de funcionario encuadrada en la relación de puestos de trabajo del MITMA, ha de responder ante el órgano administrativo que se defina, en cada momento, en el real decreto de estructura de dicho departamento (actualmente, ante el/la Subsecretario/a de MITMA).
- El/la Presidente/a de CIAIAC debe rendir cuentas, en primer lugar, ante los restantes miembros de dicho órgano colegiado (su Secretario/a y sus Vocales) constituidos en Pleno. Además, como titular de un puesto público, designado por un periodo de seis años, ha de rendir cuentas ante:
 - El/la Ministro/a de MITMA, a través, actualmente, de la Subsecretaría de dicho departamento.
 - El Congreso de los Diputados y el Senado, a través de sus respectivas Comisiones de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2.3.3.1 RESPONSABILIDADES FUNCIONALES DE LA CIAIAC.

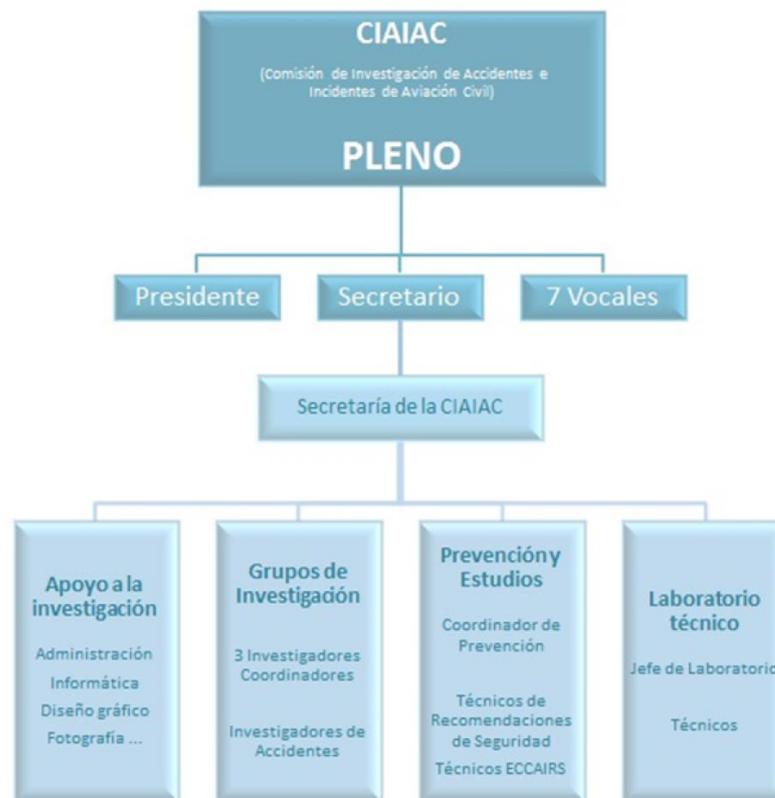
Este capítulo documenta, con respecto al Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil, las responsabilidades funcionales y la obligación de rendición de cuentas en el ámbito de la CIAIAC.

El Real Decreto 995/2013, de 13 de diciembre, establece las obligaciones de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil como organismo público integrado en el Programa. Por un lado, conforme a lo establecido en el capítulo II, artículo 6, epígrafe 2(a), está obligada a dar traslado a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de:

1.º Los informes, recomendaciones de seguridad, estudios y análisis de seguridad que elabore, así como del resultado del seguimiento de las recomendaciones de seguridad. Asimismo, dará traslado de las recomendaciones de seguridad de organismos de investigación de accidentes e incidentes de aviación civil extranjeros, dirigidas a organizaciones sujetas a la supervisión de las autoridades españolas de las que tenga conocimiento.

2.º La información obtenida en la investigación técnica de accidentes e incidentes de la aviación civil que, conforme a la normativa comunitaria de aplicación, pueda facilitarse para la mejora de la seguridad operacional de la aviación.

Por otro, conforme a lo establecido en el capítulo II, artículo 6, epígrafe 2(b), está obligada a difundir la política de promoción de la seguridad operacional entre su personal técnico y de gestión constituido, en la actualidad, conforme a la estructura organizativa siguiente



2.3.4 MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

Dentro del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (en adelante MITERD), la Subsecretaría para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, es la que tiene asignadas las funciones de Autoridad Nacional de Supervisión de los servicios meteorológicos de apoyo a la navegación aérea según la Disposición transitoria cuarta del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, que desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

La supervisión de la provisión de los servicios meteorológicos se hará conforme a lo indicado en el Reglamento de ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión de 1 de marzo de 2017 por el que se establecen requisitos comunes para los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo/navegación aérea y otras funciones de la red de gestión del tránsito aéreo y su supervisión, por el que se derogan el Reglamento (CE) N° 482/2008 y los Reglamentos de Ejecución (UE) N° 1034/2011, (UE) N° 1035/2011 y (UE) 2016/1377, y por el que se modifica el Reglamento (UE) N° 677/2011 y dicha supervisión se realizará conforme a este Reglamento.

En el ámbito del Programa Estatal para la Seguridad Operacional, la Subsecretaría para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico es la responsable de:

- *Establecer los requisitos de seguridad operacional para los mecanismos equivalentes al sistema de gestión de la seguridad operacional en el ámbito de la provisión de servicios meteorológicos de apoyo a la navegación aérea (componente 2 del PESO).*
- *Establecer el acuerdo sobre el rendimiento en materia de seguridad operacional del proveedor de servicios meteorológicos para la navegación aérea (componente 2 del PESO).*
- *Realizar la supervisión de la seguridad operacional (componente 3 del PESO)*
- *Realizar la recopilación, análisis e intercambio de datos sobre seguridad operacional (componente 2 del PESO)*

- *Fijar los objetivos en función de los datos de seguridad operacional para la supervisión de los elementos más preocupantes o que requieren mayor atención (componente 2 del PESO)*
- *Realizar la instrucción, comunicación y divulgación internas de información sobre seguridad operacional (componente 1 y 4 del PESO): Será responsable del cumplimiento de dicho elemento dentro su organización. La Subsecretaría será responsable de la comunicación de la política de seguridad aérea del Estado a sus empleados mediante los mecanismos que considere oportunos.*

Por otro lado, con respecto a la obligación de rendición de cuentas, la Subsecretaría es el órgano superior del MITERD que, bajo la dependencia del Ministro, dirige y coordina la ejecución de las competencias que corresponden a este departamento según consta en Real Decreto 500/2020, de 28 de abril que desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

2.3.4.1 RESPONSABILIDADES FUNCIONALES DE LA SUBSECRETARÍA PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO.

Este capítulo documenta, con respecto al Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil, las responsabilidades funcionales y la obligación de rendición de cuentas en el ámbito de la Subsecretaría hasta el nivel de Director de Programa.

El Real Decreto 995/2013, de 13 de diciembre, establece las obligaciones de los organismos públicos supervisores entre los que se encontraba la Secretaría de Estado de Medio Ambiente como organismo público supervisor responsable de la aplicación del Programa en relación con los proveedores sujetos a su control o supervisión que son los proveedores de servicios meteorológicos de apoyo a la navegación aérea. Dichas obligaciones están asignadas a día de hoy a la Subsecretaría para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico por el Real Decreto 500/2020. De acuerdo con lo anterior, ejercerán las siguientes funciones previstas en el capítulo II respecto de los proveedores de servicios meteorológicos:

- a) Verificar e inspeccionar los sistemas de gestión de la seguridad operacional o mecanismos equivalentes de los proveedores sujetos a su supervisión.
- b) Establecer los criterios para el acuerdo o establecimiento de las metas de rendimiento en materia de seguridad operacional de los proveedores y el seguimiento de las medidas correctoras correspondientes implementadas por éstos para subsanar las desviaciones de seguridad operacional o que incidan en ella, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 11.3.
- c) Acordar con los proveedores y, cuando no fuera posible, establecer los indicadores y las metas de rendimiento en materia de seguridad operacional y sus sucesivas revisiones, en particular, como consecuencia de la evaluación periódica que de ellos se realice. Estas metas deberán ser coherentes con las metas de rendimiento en materia de seguridad operacional del Estado, y adecuadas al contexto operacional específico del proveedor y la complejidad del mismo.
- d) Realizar un seguimiento del cumplimiento de las metas de rendimiento en materia de seguridad operacional, en particular, en las áreas identificadas como prioritarias.
- e) Aplicar las medidas coercitivas o sancionadoras que resulten de aplicación ante el incumplimiento de las obligaciones establecidas en este real decreto.
- f) Reevaluar, cuando se produzcan cambios significativos en el contexto operacional de los proveedores y conjuntamente con éstos, las metas de rendimiento en materia de seguridad operacional para verificar que siguen siendo relevantes y apropiadas para el cumplimiento de las metas de rendimiento de seguridad operacional del Estado.
- g) Requerir, recopilar y procesar la información o datos de seguridad operacional de los proveedores sujetos a su supervisión, y cualquier otra información que se acuerde por los organismos públicos supervisores con la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, en el ámbito de los sistemas de captación, recopilación, procesamiento, intercambio y análisis de información o datos de seguridad operacional en ejecución del Programa.

h) Verificar, cuando corresponda, la veracidad de la información o datos de seguridad operacional facilitados conforme al apartado anterior y, en su caso, la relativa al cumplimiento de las metas de rendimiento en materia de seguridad operacional.

i) Difundir entre su personal técnico y de gestión la política de promoción de la seguridad operacional prevista en el artículo 7.

j) Impulsar el establecimiento de redes para compartir y facilitar el libre intercambio de información sobre deficiencias reales y posibles en materia de seguridad operacional, para respaldar el desarrollo de procesos de evaluación de riesgos operacionales integrativos y colaborativos.

k) Colaborar con los proveedores sujetos a su control o supervisión, mediante la elaboración de guías y directrices, en la promoción interna de la seguridad operacional entre su personal técnico y de gestión.

l) Adoptar las medidas necesarias para la protección de la información y datos facilitados en el marco del Programa por los proveedores o por los profesionales aeronáuticos que prestan servicio en ellos, así como para asegurar que se utiliza exclusivamente a los efectos previstos en el Programa.

m) Promover la implantación y desarrollo de una cultura de seguridad que apoye y promueva el desarrollo de los sistemas de gestión de la seguridad operacional o mecanismos equivalentes, en su caso, de los proveedores de productos y servicios aeronáuticos obligados por el Programa.

2.3.5 ESTADO MAYOR DEL EJÉRCITO DEL AIRE DEL MINISTERIO DE DEFENSA

El Estado Mayor del Ejército del Aire, del Ministerio de Defensa, es el organismo público supervisor responsable de la aplicación del programa en los servicios de navegación aérea en el ámbito militar. El General Segundo Jefe del Estado Mayor del Aire ejerce como Autoridad Nacional de Supervisión Militar (NSA Mil). Con la supervisión de los servicios de navegación aérea para el tráfico civil asegurará que ofrezcan un nivel de seguridad e interoperabilidad con los sistemas civiles tan eficaz como el que resulta de la aplicación de los requisitos esenciales establecidos en los anexos VII y VIII del 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) nº 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (CE) n. 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. 552/2004 y (CE) n. 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) nº 3922/91 del Consejo.

Actualmente, la normativa vigente no requiere que el proveedor de servicios de navegación aérea en el ámbito militar establezca un sistema de gestión de la seguridad operacional. No obstante, se requiere que dicho proveedor disponga de un mecanismo equivalente que permita garantizar que los servicios de navegación aérea para el tráfico civil en el ámbito militar no pongan en riesgo la seguridad operacional de la aviación civil y, es más, contribuyan a alcanzar las metas de rendimiento en materia de seguridad operacional del Estado.

En el ámbito del Programa Estatal para la Seguridad Operacional, el Estado Mayor del Ejército del Aire es el responsable de:

- *Establecer los requisitos de seguridad operacional para el mecanismo equivalente al SMS en el ámbito de la prestación militar de servicios de navegación aérea para la aviación civil. (componente 2 del PESO).*
- *Establecer el acuerdo sobre el rendimiento y metas en materia de seguridad operacional en el ámbito de la prestación militar de servicios de navegación aérea para la aviación civil (componente 2 del PESO).*
- *Realizar la supervisión de la seguridad operacional en el ámbito de la prestación militar de servicios de navegación aérea para la aviación civil (componente 3 del PESO)*
- *Comunicación y divulgación interna de información sobre seguridad operacional (elemento 4.1 del marco del PESO): Será responsable del cumplimiento de dicho elemento dentro su organización. Es*

más, el Estado Mayor del Ejército del Aire será responsable de la comunicación de la política de seguridad aérea del Estado a sus miembros mediante los mecanismos que considere oportunos

El General Segundo Jefe del Estado Mayor del Aire (SEJEMA), como Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, es responsable ante el Jefe del Estado Mayor del Aire del cumplimiento de sus cometidos como Autoridad Nacional de Supervisión Militar.

2.3.5.1 RESPONSABILIDADES FUNCIONALES DEL MINISTERIO DE DEFENSA.

Este capítulo documenta, con respecto al Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil, las responsabilidades funcionales y la responsabilidad relativa al logro de los objetivos de seguridad operacional en el ámbito del Estado Mayor del Ejército del Aire.

El Real Decreto 995/2013, de 13 de diciembre, por el que se desarrolla la regulación del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil, establece las funciones que el Estado Mayor del Ejército del Aire desarrolla como organismo público supervisor en aplicación del Programa Estatal de Seguridad Operacional.

La Sección de Espacio Aéreo de la División de Operaciones actúa como órgano de trabajo de la Autoridad Nacional de Supervisión Militar (NSA Militar) para la supervisión del cumplimiento de los requisitos del SES en las UCO del Ministerio de Defensa que proporcionen servicios de navegación aérea a la Circulación Aérea General. (Instrucción General 10-02, del Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, de 13 de febrero de 2012).

Esta unidad se integra en el Estado Mayor del Ejército del Aire conforme al siguiente organigrama:



2.3.6 COMITÉ DE COORDINACIÓN DEL PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL PARA LA AVIACIÓN CIVIL

El Real Decreto 995/2013, de 13 de diciembre, por el que se desarrolla la regulación del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil establece en su artículo 21 la creación del Comité de Coordinación del Programa que estará integrado por todos los organismos públicos supervisores y organismos públicos que se integren en el mismo.

El Comité de Coordinación del Programa se constituyó el 20 de marzo del 2014.

Las funciones principales del Comité establecidas por el Real Decreto son las siguientes:

- Anualmente, en el primer semestre del año, ha de elaborarse la memoria anual a que se refiere el artículo 11.5 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, sobre el grado de cumplimiento del Programa.
- Según lo establecido en el Acuerdo del Consejo de Ministros por el que se aprueba el Programa Estatal de Seguridad operacional para la Aviación Civil periódicamente se revisarán los objetivos de seguridad

operacional, y se actualizará el Plan de Acción de Seguridad operacional con el fin de alcanzar los objetivos de seguridad operacional establecidos.

- Los organismos públicos deberán informar sobre cualquier aspecto que afecte al Documento Unificado del Programa.

Los mecanismos de funcionamiento interno del Comité de Coordinación se establecen en el Manual del Programa

2.3.7 ÓRGANO SUPERIOR RESPONSABLE DE IMPULSAR EL PROGRAMA

La Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del MITMA ha sido designada como órgano superior responsable de impulsar el Programa mediante acuerdo del Consejo de Ministros. Este órgano superior es el máximo responsable del Programa.

La Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del MITMA es responsable de impulsar (artículo 2.6 k) del Real Decreto 645/2020, de 7 de julio, y realizar el seguimiento del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y tiene la responsabilidad de requerir a los organismos públicos supervisores y a organismos públicos que se integran en el Programa su colaboración para la eficaz implantación del mismo.

Le corresponde al responsable máximo de todos y cada uno de los organismos públicos supervisores y organismos públicos que se integran en el Programa, dentro del ámbito de su competencia, las siguientes funciones y responsabilidades⁶:

- Autoridad final sobre los aspectos de gestión de los certificados de los proveedores de servicios y productos aeronáuticos bajo su supervisión.
- Responsabilidad final en la resolución de los asuntos de seguridad operacional de la aviación en el Estado dentro del ámbito de su competencia.
- Comprobar que su personal con responsabilidades en aviación civil comprende su autoridad, responsabilidad funcional y obligación de rendición de cuentas además de los procesos, decisiones y acciones de gestión de la seguridad operacional.

El acuerdo de Consejo de Ministros vigente establece adicionalmente:

- En el artículo 3 del acuerdo de Consejo de Ministros, la Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, como entidad competente para coordinar la implantación y ejecución del Programa, así como para el seguimiento del cumplimiento de los objetivos de seguridad operacional fijados en él, y el Presidente del Comité de Coordinación del Programa se reunirán anualmente con el órgano superior responsable de impulsar el Programa para reportar sobre el grado de ejecución del mismo, el cumplimiento de sus objetivos, el grado de coordinación de los organismos públicos vinculados al Programa y los recursos humanos y materiales dedicados por cada uno de ellos al desarrollo y mantenimiento del mismo.
- El artículo 5 introduce la posibilidad de involucrar a otros organismos públicos cuando las acciones de mitigación de los riesgos detectados recaigan en la totalidad o en parte en estas administraciones.

⁶ Aunque estas funciones y responsabilidades OACI las asigna a una única persona responsable del Programa, en el ámbito del Estado español dichas funciones y responsabilidades serán compartidas entre los responsables de los distintos organismos públicos responsables de la aplicación del Programa.

Corresponderá al órgano impulsor convocar a estos organismos públicos o Administraciones Territoriales a una reunión específica del Comité de Coordinación.

Es conveniente señalar, que no han sido asignadas a la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del MITMA las funciones y responsabilidades:

- Plena autoridad sobre asuntos de recursos humanos relativos a las organizaciones de aviación del Estado que han sido designadas como responsables de la ejecución del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil.
- Plena autoridad sobre los aspectos financieros de las organizaciones de aviación del Estado que han sido designadas como responsables de la ejecución del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil.

Las anteriores funciones y responsabilidades le corresponden a cada Departamento involucrado por el PESO (MITMA, MITERD y Defensa) y al Ministro de Hacienda, de acuerdo con el Consejo de Ministros y las Cortes Generales, que aprueban anualmente la Ley de Presupuestos Generales del Estado con las dotaciones presupuestarias asignadas a cada Departamento. No obstante, el artículo 2 del vigente acuerdo de Consejo de Ministros establece que corresponde a la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del MITMA garantizar la coordinación entre los distintos Departamentos.

2.3.8 GESTIÓN DEL PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL PARA LA AVIACIÓN CIVIL

Este capítulo describe las directrices y actividades para planificar, organizar, desarrollar, controlar y mejorar el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil en forma continua de manera que se cumplan los objetivos de seguridad aérea del Estado.

La supervisión de la implantación, el seguimiento y el adecuado cumplimiento del Programa se hará mediante dos mecanismos:

- Comité de Coordinación del Programa. A través del Comité de Coordinación del Programa, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea será concedora del grado de implantación, seguimiento y adecuado cumplimiento del Programa por parte del resto de organismos públicos supervisores y organismos públicos que se integran en el Programa.
- Plan de auditorías internas. En la Dirección de Evaluación de la Seguridad y Auditoría Técnica Interna de AESA, dentro de la División de Calidad y Planificación Estratégica, se ha creado una unidad que entre otras funciones realiza auditorías internas en AESA para asegurar que los procedimientos aprobados se llevan a la práctica por el personal de AESA según lo establecido.

El “Manual del Sistema de gestión” de AESA junto con los “Planes de Producción”, que elaboran las distintas Direcciones que conforman AESA, establecen las actividades a realizar dentro del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y los recursos asignados a estas actividades.

2.3.9 DOCUMENTACIÓN DEL PROGRAMA

La documentación del Programa Estatal de Seguridad Operacional estará constituida básicamente, además de por el marco legislativo y reglamentario ya detallado, por los siguientes documentos:

- Documento Unificado del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil; es decir, el presente documento. Es el documento que detalla los diferentes procesos y actividades del Programa establecidos por el Estado español.
- El Plan de Acción de Seguridad Operacional para la Aviación Civil (PASO): detalla las acciones, que han de implementarse por los organismos, órganos, entes y entidades del sector público obligados por el Programa o por los proveedores de servicios o productos aeronáuticos, encaminadas a mejorar la seguridad operacional en aquellas áreas que se identifiquen como prioritarias y a alcanzar los objetivos de seguridad operacional fijados en el Programa.

- El Manual de aplicación del Programa para la coordinación de su implantación y ejecución entre los organismos públicos supervisores y el resto de organismos públicos que se integran en el Programa, incluyendo, entre otros aspectos, los procedimientos de intercambio de la información.
- Las actas de las reuniones celebradas por el Comité de Coordinación del Programa establecido por el Real Decreto 995/2013, de 13 de diciembre, por el que se desarrolla la regulación del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil.
- La Memoria Anual sobre el cumplimiento del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil.

El Documento Unificado del Programa, el Plan de Acción de Seguridad Operacional y la Memoria Anual son documentos de acceso público. Sin embargo, el Manual de aplicación del Programa y las actas de las reuniones del Comité de Coordinación del Programa son documentos de acceso restringido.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea, y en particular la Dirección de Evaluación de la Seguridad y Auditoría Técnica Interna (DESATI), es responsable de la documentación y archivo de los documentos mencionados anteriormente. La Dirección de Evaluación de la Seguridad y Auditoría Técnica Interna ha establecido un sistema de archivo físico (en soporte de papel o electrónico).

Forma parte de la documentación y archivo del Programa Estatal de Seguridad Operacional cualquier tipo de acta, procedimiento, proceso o resultado relativo a las actividades del Programa Estatal de Seguridad Operacional que se considere relevante.

Los organismos públicos supervisores y los organismos públicos que se integran en el Programa disponen de un sistema de documentación y de archivo de los registros aplicables y de las actividades que desarrollen en el ámbito del Programa Estatal de Seguridad Operacional.

En el ámbito del Comité de Coordinación del Programa, en el cual participan todos los organismos públicos supervisores y los organismos públicos que se integran en el Programa, se establece el procedimiento de coordinación de los distintos sistemas de archivo. Este procedimiento articula la necesaria coordinación relativa a los distintos sistemas de archivo. Debe garantizarse la identificación, legibilidad, almacenaje, protección, archivo, recuperación, tiempo de retención y disposición de los registros.

2.4 PERSONAL TÉCNICO CUALIFICADO

El personal técnico cualificado según se explica en el anexo 19, es personal que desempeña funciones relacionadas con la seguridad operacional.

2.4.1 PERSONAL TÉCNICO EN AESA

El plan de formación identifica las acciones formativas necesarias a realizar por todo el personal de AESA para asegurar el cumplimiento de los requisitos de cualificación técnica. El cumplimiento de los requisitos de formación se establece a partir de los perfiles de cualificación asignados a cada puesto de trabajo.

Es de aplicación tanto para el personal funcionario o laboral como para todo el personal perteneciente a las organizaciones externas que prestan sus servicios en AESA.

Tanto los perfiles de cualificación como el plan de formación se revisan anualmente según el *Procedimiento de gestión de la cualificación técnica*.

En relación a la formación y cualificación del personal que trabaja en AESA sobre el PESO, AESA ha elaborado un plan de formación en tres niveles que se detalla en el apartado 4.1 del presente documento. Todo el personal de AESA con funciones en la seguridad operacional tiene que superar un curso básico sobre el Programa.

El itinerario formativo incluye un curso transversal de Sistemas de Gestión de Seguridad para las organizaciones obligatorio para los perfiles de cualificación de inspección y análisis de seguridad. Además, anualmente se

celebran jornadas de estandarización en los distintos ámbitos para armonizar los procesos de supervisión de los SMS.

2.5 ORIENTACIÓN TÉCNICA, INSTRUMENTOS Y SUMINISTRO DE INFORMACIÓN CRÍTICA EN MATERIA DE SEGURIDAD

2.5.1 MATERIAL GUÍA EN AESA

En España, además del material guía que proporciona EASA para aplicación de sus reglamentos, se elabora material guía complementario para las organizaciones que publica en la web seguridadaerea.gob.es (ver apartado 4.2) en el siguiente enlace:

<https://www.seguridadaerea.gob.es/es/prom-de-seguridad/directivas-y-material-guia>

Además, en función de las necesidades identificadas con los proveedores, se han elaborado guías para facilitar la implantación de los sistemas de gestión de seguridad en cada ámbito:

- para aeropuertos

<https://www.seguridadaerea.gob.es/es/ambitos/aeropuertos/aeropuertos-de-uso-publico-certificados/material-guia-de-aesa#Gestor%20aeroportuario%20-%20SMS>

<https://www.seguridadaerea.gob.es/ambitos/aeropuertos/aeropuertos-helipuertos-de-uso-publico-verificados/material-guia-de-aesa>

- Para organizaciones de mantenimiento:

<https://www.seguridadaerea.gob.es/es/ambitos/aeronaves/aeronavegabilidad-continuada/organizaciones/organizacion-de-gestion-de-la-aeronavegabilidad-camo>

<https://www.seguridadaerea.gob.es/es/ambitos/aeronaves/aeronavegabilidad-continuada/organizaciones/aprobacion-de-organizaciones-parte-145>

- Operaciones aéreas

<https://www.seguridadaerea.gob.es/ambitos/operaciones-aereas/transporte-aereo-comercial/normativa-y-material-guia>

- Navegación aérea

<https://www.seguridadaerea.gob.es/es/ambitos/navegacion-aerea/proveedores-de-servicios-y-funciones-de-navegacion-aerea/certificacion-y-supervision-continuada>

3. GESTIÓN ESTATAL DE LOS RIESGOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ESTADO

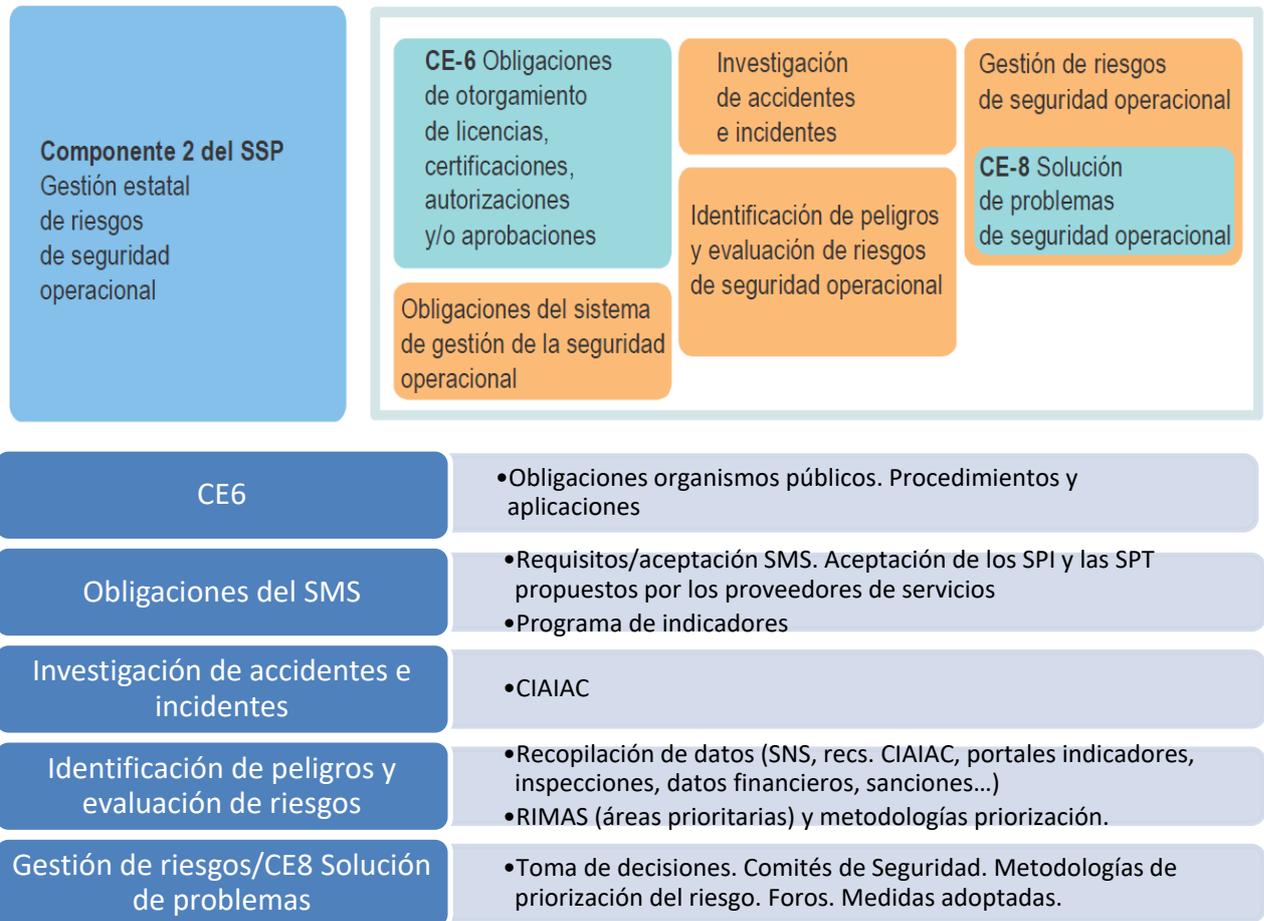


Figura 3: Componente 2 del PESO. Doc. 9859: Manual de Gestión de la Seguridad y elaboración propia

3.1 OBLIGACIONES DE OTORGAMIENTO DE LICENCIAS, CERTIFICACIONES, AUTORIZACIONES Y/O APROBACIONES.

El Real Decreto 184/2008 de 8 de febrero, establece en su artículo 9. 1.a) que AESA es el órgano competente para la expedición, renovación, suspensión, mantenimiento y revocación de autorizaciones, habilitaciones, licencias, certificaciones y otros títulos habilitantes para la realización de actividades aeronáuticas civiles, tales como la operación de aeronaves, de aeropuertos y de servicios de navegación aérea, así como para el diseño, fabricación, mantenimiento, y uso de las aeronaves, los productos, componentes y equipos aeronáuticos civiles.

También establece que debe ser AESA quien reconozca y acepte los títulos, licencias, autorizaciones o certificados expedidos por otras autoridades y que sean requeridos para el ejercicio de profesiones aeronáuticas.

En el contexto europeo, el 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) nº 2111/2005, (CE) nº 1008/2008, (UE) nº 996/2010, (CE) nº 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) nº552/2004 y (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) nº 3922/91 del Consejo, extiende el ámbito de competencia de la Unión desde aeronavegabilidad inicial y continuada hasta las áreas de licencias a la tripulación de vuelo,

operaciones aéreas, aeronaves, operadores de terceros países, seguridad operacional de aeropuertos, gestión del tráfico aéreo y servicios de navegación aérea.

En concreto, AESA es responsable de otorgar licencias, certificados, autorizaciones y aprobaciones a los siguientes proveedores de servicios y productos aeronáuticos:

- Los proveedores civiles de servicios de navegación aérea, salvo los proveedores de servicios meteorológicos para la navegación aérea.
- Las organizaciones aprobadas de mantenimiento de aeronaves que realizan actividades de transporte aéreo comercial.
- Los gestores de aeródromos civiles de uso público certificados o verificados.
- Los operadores autorizados para realizar transporte aéreo comercial.
- Los operadores civiles de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento.
- Las organizaciones de entrenamiento aprobadas para la obtención de licencias de piloto privado, piloto comercial, piloto de transporte de línea aérea y piloto con tripulación múltiple y las habilitaciones asociadas de clase, tipo o instrumental.

La Subsecretaría del MITERD es el órgano responsable de otorgar licencias, certificados, autorizaciones y aprobaciones a los proveedores de servicios meteorológicos para la navegación aérea.

El Ministerio de Defensa es el órgano responsable de otorgar licencias, certificados, autorizaciones y aprobaciones a los proveedores militares de servicios de tránsito aéreo para la aviación civil.

La DGAC es el órgano responsable de la designación de los de los proveedores de servicios de tránsito aéreo de aeródromo, propuesta de calificación de los aeropuertos civiles y la elaboración de la propuesta de autorización para el establecimiento y las modificaciones estructurales o funcionales de los aeropuertos de interés general, certificación de compatibilidad del espacio aéreo en el caso de helipuertos de competencia autonómica y funciones propias del órgano sustantivo en del plan director de navegación aérea y de los instrumentos de ordenación territorial y urbanística que afecten a los aeropuertos de interés general y a los sistemas de navegación aérea y, en particular, a su zona de servicio y servidumbres aeronáuticas.

3.2 OBLIGACIONES DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

La gestión de riesgos del estado debe incluir procesos que permitan identificar los riesgos potenciales de la seguridad operacional en la aviación civil. Para ello debe impulsar la implantación o mejora de los sistemas de gestión de seguridad de los proveedores de servicios y productos aeronáuticos, y mejorar los procesos internos del Programa estatal.

El capítulo III del Real Decreto 995/2013 establece las obligaciones de los proveedores en relación con el Programa, estableciendo el requisito de contar con un sistema de gestión de seguridad (SMS) si así lo establece la normativa vigente o un mecanismo equivalente, en el caso de que ese proveedor no esté obligado.

3.2.1 PROVEEDORES DE SERVICIOS Y PRODUCTOS AERONÁUTICOS VINCULADOS POR EL PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL PARA LA AVIACIÓN CIVIL

De acuerdo con el Anexo 19, OACI requiere a los siguientes proveedores de servicios y productos aeronáuticos el establecimiento de un sistema de gestión de la seguridad operacional:

- Organización de instrucción reconocida, de conformidad con el Anexo 1 *Licencias al Personal*, que esté expuesta a riesgos de seguridad operacional relacionados con las operaciones de aeronave al prestar sus servicios.
- Explotador de aviones o helicópteros autorizado a realizar actividades de transporte aéreo comercial internacional, de conformidad con el Anexo 6 *Operación de Aeronaves*, Parte I – *Transporte aéreo*

comercial internacional – Aviones o Parte III – Operaciones Internacionales – Helicópteros, Sección II, respectivamente.

- Organismo de mantenimiento reconocido que ofrezca servicios a los explotadores de aviones o helicópteros dedicados al transporte aéreo comercial internacional, de conformidad con el Anexo 6 *Operación de Aeronaves, Parte I – Transporte aéreo comercial internacional – Aviones o Parte III – Operaciones Internacionales – Helicópteros, Sección II, respectivamente*
- Organización responsable del diseño de tipo o de la fabricación de aeronaves, de conformidad con el Anexo 8 *Certificación de Aeronaves*
- Proveedor de servicios de tránsito aéreo (ATS), de conformidad con el Anexo 11 *Servicios de Tránsito Aéreo*
- Explotador de un aeródromo certificado, de conformidad con el Anexo 14 *Aeródromos*
- Explotador de la aviación general internacional de aviones grandes o de turborreactor de conformidad con el Anexo 6, Parte II, Sección 3.

Respecto a los proveedores de servicios y productos aeronáuticos vinculados en el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil, cabe destacar que el artículo 4 del Real Decreto 995/2013, de 13 de diciembre, amplía el ámbito de aplicación, inicialmente identificado por OACI. Éstos son:

- Los proveedores civiles de servicios de navegación aérea, incluidos los proveedores de servicios meteorológicos para la navegación aérea.
- Las organizaciones aprobadas de mantenimiento de aeronaves que realizan actividades de transporte aéreo comercial.
- Los gestores de aeródromos civiles de uso público certificados o verificados.
- Los operadores autorizados para realizar transporte aéreo comercial.
- Los operadores civiles de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento.
- Las organizaciones de entrenamiento aprobadas para la obtención de licencias de piloto privado, piloto comercial, piloto de transporte de línea aérea y piloto con tripulación múltiple y las habilitaciones asociadas de clase, tipo o instrumental
- El proveedor militar de servicios de tránsito aéreo para la aviación civil.

Además de los proveedores de servicios y productos aeronáuticos enumerados explícitamente, la letra h) del artículo 4.1 tiene como objetivo vincular al Programa a los posibles futuros proveedores de servicios y productos aeronáuticos que deban disponer de sistemas de gestión de la seguridad operacional conforme a la normativa, nacional o comunitaria, que les resulte de aplicación. En este sentido, AESA mediante la instrucción técnica sobre requisitos de seguridad operacional en el servicio de asistencia en tierra decidió ampliar el ámbito de aplicación del Programa a los agentes de asistencia en tierra en aeropuertos (*handling*):

https://www.seguridadaerea.gob.es/sites/default/files/apto_15_itc_105_gestion_seguridad_asistencia_tierra.pdf

Actualmente, la normativa aplicable a los proveedores de servicios de navegación aérea AIS, CNS y meteorológicos y al proveedor militar de servicios de tránsito aéreo para la aviación civil no establece que dichos proveedores deban de establecer sistemas de gestión de la seguridad operacional. En estos casos, el mencionado Real Decreto indica que estos proveedores de servicios han de establecer mecanismos equivalentes a los sistemas de gestión de la seguridad operacional a fin de alcanzar las metas de rendimiento en materia de seguridad operacional del Estado.

3.2.2 REQUISITOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL PARA EL SMS DE LOS PROVEEDORES DE SERVICIOS Y PRODUCTOS AERONÁUTICOS

En el contexto europeo, el 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) nº 2111/2005, (CE) nº 1008/2008, (UE) nº 996/2010, (CE) nº 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) nº 552/2004 y (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) nº 3922/91 del Consejo, extiende el ámbito de competencia de la Unión desde aeronavegabilidad inicial y continuada hasta las áreas de licencias a la tripulación de vuelo, operaciones aéreas, aeronaves, operadores de terceros países, seguridad operacional de aeropuertos, gestión del tráfico aéreo y servicios de navegación aérea.

A continuación, se indica para cada uno de los proveedores de servicios y productos aeronáuticos afectados por el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil cuál es la normativa aplicable al respecto.

3.2.2.1 ORGANIZACIÓN DE INSTRUCCIÓN RECONOCIDA

El Reglamento (UE) nº 1178/2011 de la Comisión de 3 de noviembre de 2011 por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo junto con el Reglamento (UE) nº 290/2012 de la Comisión de 30 de marzo de 2012 que modifica el Reglamento (UE) nº 1178/2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo son aplicables a este tipo de proveedores.

En particular, los requisitos aplicables al Sistema de Gestión de Seguridad Operacional de estos proveedores se encuentran en la Parte-ORA (*Organisation Requirements for Aircrew*) o Anexo VII del Reglamento (UE) nº 290/2012.

Además de los Reglamentos anteriormente mencionados, EASA ha publicado material de guía en forma de AMCs y GM⁷ para orientar en el cumplimiento de los requisitos establecidos. Dicho material de guía puede consultarse en la página web de EASA mediante el siguiente enlace:

<https://www.easa.europa.eu/regulations#regulations-aircrew>.

La normativa de la UE ha extendido el ámbito de aplicación de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional a los siguientes proveedores:

- Organizaciones aprobadas de formación (ATOs⁸, en terminología EASA). Se incluyen todas las organizaciones de entrenamiento aprobadas para la obtención de licencias de piloto privado, comercial, piloto de transporte de línea aérea y piloto con tripulación múltiple y las habilitaciones asociadas de clase, tipo o instrumental.
- Organizaciones que ofrezcan formación con simuladores (FSTD⁹).

⁷ AMC: Acceptable Means of Compliance. GM: Guidance Material.

⁸ ATO: Approved Training Organisations.

⁹ FSTD: Flight Simulation Training Device.

- Centros médicos aeronáuticos (AeMC¹⁰).

3.2.2.2 OPERADORES DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL POR AVIÓN O HELICÓPTERO

El Reglamento (UE) n° 965/2012 de la Comisión de 5 de octubre de 2012 por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n° Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo es aplicable a este tipo de proveedores.

En particular, los requisitos aplicables al Sistema de Gestión de Seguridad Operacional de estos proveedores se encuentran en la Parte-ORO (*Organisation Requirements for air Operations*) o Anexo III del Reglamento (UE) n° 965/2012.

Además del mencionado Reglamento, EASA ha publicado material de guía en forma de AMCs y GM¹¹ para orientar en el cumplimiento de los requisitos establecidos. El material de guía para el establecimiento de un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional puede consultarse en la página web de EASA mediante el siguiente enlace: <https://www.easa.europa.eu/regulations#regulations-air-operations>.

3.2.2.3 ORGANIZACIONES APROBADAS DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES

EASA establece los requisitos para los SMS a las organizaciones aprobadas de mantenimiento a través del Reglamento 2019/1383 de la Comisión de 8 de julio modifica al Reglamento (UE) 1321/2014 establece la obligatoriedad y requisitos de los sistemas de gestión de la seguridad para CAMO y a través del Reglamento de Ejecución (UE) 2021/1963 de la Comisión de 8 de noviembre de 2021 por el que se modifica el Reglamento (UE) n°. 1321/2014 en lo que respecta a los sistemas de gestión de la seguridad en las organizaciones de mantenimiento, para las organizaciones 145 que son de aplicación desde el 2 de diciembre de 2022.

3.2.2.4 ORGANIZACIONES DEDICADAS AL DISEÑO DE TIPO O A LA FABRICACIÓN DE AERONAVES

Por el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo de 4 de julio de 2018, la UE tiene las competencias para regular el sistema de gestión de la seguridad operacional de las organizaciones dedicadas al diseño y fabricación de aeronaves.

EASA, a través del Reglamento de Ejecución (UE) 2022/203 de la Comisión de 14 de febrero de 2022 por el que se modifica el Reglamento (UE) n°. 748/2012 por lo que respecta a los sistemas de gestión y los sistemas de notificación de sucesos que deben crear las autoridades competentes y corrige dicho Reglamento por lo que respecta a la expedición de certificados de revisión de la aeronavegabilidad, introduce los requisitos para las organizaciones Parte 21 aplicables a partir de 7 de marzo de 2023.

3.2.2.5 PROVEEDORES CIVILES DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

El Reglamento de ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión de 1 de marzo de 2017 por el que se establecen requisitos comunes para los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo/navegación aérea y otras funciones de la red de gestión del tránsito aéreo y su supervisión, por el que se derogan el Reglamento (CE) N° 482/2008 y los Reglamentos de Ejecución (UE) N° 1034/2011, (UE) N° 1035/2011 y (UE) 2016/1377, y por el que se modifica el Reglamento (UE) N° 677/2011 y dicha supervisión se realizará conforme a este

¹⁰ Aero-medical Centres

Reglamento. Este Reglamento sólo requiere el sistema de gestión de la seguridad a proveedores de servicios ATS (ATS.OR.200).

AESA, conforme a lo regulado en la disposición adicional segunda del Real Decreto 995/2013, de 11 de diciembre, ha establecido mediante la Resolución de 11 de diciembre de 2020 que el sistema de gestión de los proveedores (requisito ATM/ANS.OR.B.005 del Reglamento de ejecución (UE) 2017/373) sea el mecanismo equivalente al Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional para los proveedores AIS y CNS.

3.2.2.6 AERÓDROMOS CIVILES DE USO PÚBLICO CERTIFICADOS O VERIFICADOS

El Reglamento (UE) nº 139/2014 de la Comisión de 12 de febrero de 2014 por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo. En particular el requisito ADR.OR.D.005 regula el Sistema de Gestión que ha de establecer el operador del aeródromo para ser certificado. Dicho Sistema de Gestión debe integrar al Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional.

El Reglamento se complementa con Medios Aceptables de Cumplimiento (AMC) y Material de Guía (GM) para el cumplimiento con los requisitos establecidos para la Autoridad, la Organización y las Operaciones en el ámbito aeroportuario que puede consultarse en la página web de EASA mediante el siguiente enlace: <https://www.easa.europa.eu/regulations#regulations-adr---aerodromes>.

En España, para aquellos aeródromos civiles de uso público verificados y en tanto el reglamento europeo no sea de aplicación, se encuentra vigente el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado, recogiendo la exigencia de implantar un sistema de gestión de seguridad como parte del proceso de certificación o de verificación, según sea el caso, de los aeropuertos.

3.2.2.7 OPERADORES DEDICADOS A TRABAJOS AÉREOS

OACI, en el Anexo 19 *Gestión de la Seguridad Operacional*, no requiere que los operadores dedicados a trabajos aéreos establezcan un sistema de gestión de la seguridad operacional.

Sin embargo, EASA sí requiere a las organizaciones dedicadas a trabajos aéreos (salvo en los casos de aduanas, policía, búsqueda y salvamento, lucha contra incendios, guardacostas o similares¹²) que establezcan un sistema de gestión de la seguridad operacional. Para este tipo de organizaciones, denominadas SPO -Specialised Operations- en la normativa UE, se ha publicado el Reglamento (UE) nº 379/2014 de la Comisión de 7 de abril de 2014 que modifica el Reglamento (UE) nº 965/2012 de la Comisión, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo.

El Reglamento se complementa con los Medios Aceptables de Cumplimiento (AMC) y Material de Guía (GM) para el cumplimiento con los requisitos establecidos que pueden consultarse en la página web de EASA mediante el siguiente enlace: <https://www.easa.europa.eu/regulations#regulations-air-operations> (Parte-SPO).

En el caso particular, de los operadores civiles de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento, el Estado español ha considerado conveniente incluirlos dentro del ámbito del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil, y exigirles disponer de un sistema de gestión de la seguridad operacional para poder desarrollar sus actividades en el territorio español. Estas actividades han sido reguladas por el Estado español mediante el Real Decreto 750/2014, de 5 de septiembre, por el que se regulan las actividades aéreas de lucha

¹² Para las organizaciones que realizan estos trabajos aéreos son los Estados los responsables de regular tales actividades.

contra incendios y búsqueda y salvamento y se establecen los requisitos en materia de aeronavegabilidad y licencias para otras actividades aeronáuticas.

3.2.2.8 AGENTES DE ASISTENCIA EN TIERRA

OACI, en el Anexo 19 *Gestión de la Seguridad Operacional*, no requiere que los operadores dedicados a actividades de asistencia en tierra (*handling*) establezcan un sistema de gestión de la seguridad operacional.

Sin embargo, el Estado español ha considerado conveniente incluir a estos operadores dentro del ámbito del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil, y exigirles disponer de un sistema de gestión de la seguridad operacional para poder desarrollar sus actividades en el territorio español debido al impacto en materia de seguridad operacional de sus actividades. Estas actividades han sido reguladas por el Estado español mediante la Instrucción Técnica INSA-11-INS-05-1.1.

3.2.2.9 PROVEEDOR DE SERVICIOS METEOROLÓGICOS PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA

OACI, en el Anexo 19 *Gestión de la Seguridad Operacional*, no requiere que los proveedores de servicios meteorológicos para la navegación aérea establezcan un sistema de gestión de la seguridad operacional. No obstante, cuando la prestación de servicios MET estén bajo la autoridad de un proveedor ATS, se han de incluir en el ámbito de aplicación del SMS del proveedor ATS.

Sin embargo, el Estado español ha considerado conveniente incluir a estos proveedores dentro del ámbito del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil debido al impacto en materia de seguridad operacional de la información meteorológica para la navegación aérea que suministran, y exigirles disponer de un mecanismo equivalente a un sistema de gestión de la seguridad operacional que permita contribuir a alcanzar las metas de rendimiento en materia de seguridad operacional establecidas en el Estado español tal y como se establece en el Real Decreto 995/2013.

La Secretaría de Estado para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico ha publicado una Resolución el 31 de julio de 2014 estableciendo los requisitos para el establecimiento de un mecanismo equivalente al Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional por parte de los proveedores de servicios meteorológicos para la navegación aérea.

3.2.2.10 PROVEEDOR MILITAR DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO PARA LA AVIACIÓN CIVIL

OACI, en el Anexo 19 *Gestión de la Seguridad Operacional*, no requiere que el proveedor militar de servicios de tránsito aéreo para la aviación civil, Mando Aéreo General (MAGEN), establezca un sistema de gestión de la seguridad operacional.

Sin embargo, el Estado español ha considerado conveniente incluir a este proveedor dentro del ámbito del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil debido al impacto en materia de seguridad operacional de los servicios proporcionados a la aviación civil, y exigirle disponer de un mecanismo equivalente a un sistema de gestión de la seguridad operacional que permita contribuir a alcanzar las metas de rendimiento en materia de seguridad operacional establecidas en el Estado español tal y como se establece en el Real Decreto 995/2013.

Por este motivo, el Estado Mayor del Ejército del Aire, publicó la Resolución 702/38185/2015, de 18 de noviembre, por la que se establece el sistema de seguridad de vuelo del Ejército del Aire como mecanismo equivalente del sistema de gestión de la seguridad operacional.

3.2.3 PROGRAMAS DE INDICADORES DE RENDIMIENTO EN MATERIA DE SEGURIDAD AÉREA.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea tiene en marcha diversos programas mediante los cuales ha definido indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional con los siguientes proveedores de servicios:

- operadores de transporte aéreo comercial
- compañías dedicadas a trabajos aéreos
- gestores aeroportuarios

- proveedores de servicios de navegación aérea

Los proveedores de servicios anteriormente señalados deben proporcionar regularmente a AESA los valores de los indicadores acordados con el fin de evaluar la seguridad operacional.

El Anexo B proporciona información sobre los indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional que actualmente se están solicitando a estos proveedores de servicios a través de los diversos Portales.

La información disponible se realiza a través de diferentes canales, según los ámbitos (ver epígrafe 3.4.1.2).

3.3 INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES

El Estado Español ha realizado varias iniciativas legislativas para garantizar la independencia de las tareas de investigación de accidentes e incidentes de aviación civil.

La Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea en su Título II establece la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC) como dicho organismo, y en su artículo 13 declara explícitamente esta independencia funcional. Esta Ley define claramente en su Artículo 12 la finalidad exclusiva de la CIAIAC de prevenir accidentes e incidentes de aviación civil y la formulación de recomendaciones de seguridad mediante la investigación técnica, remarcando explícitamente que “en ningún caso estará dirigida al establecimiento de la culpa o responsabilidad de los mismos”.

Es más, la actual Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea introduce una serie de medidas encaminadas a fortalecer la independencia de los miembros de la CIAIAC.

En el ámbito de la Unión Europea se encuentra en vigor el Reglamento (UE) nº 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, mediante el cual se establece una norma común, en línea con el Anexo 13 de OACI, para todos los Estados miembros. Uno de los aspectos fundamentales de la misma es que la investigación de seguridad de los accidentes e incidentes ocurridos en la aviación civil ha de ser realizada por una autoridad independiente encargada de las investigaciones de seguridad, para evitar cualquier conflicto de intereses y cualquier posible interferencia exterior en la determinación de las causas de los accidentes o incidentes graves que se investiguen. Asimismo, el reglamento dispone que las investigaciones de seguridad sean independientes y se realicen al margen y sin perjuicio de cualesquiera procedimientos judiciales o administrativos destinados a determinar culpabilidades o responsabilidades. Por este motivo, se ha establecido un Acuerdo marco de colaboración entre el Consejo General del Poder Judicial, la Fiscalía General del Estado, el Ministerio de Justicia, el Ministerio del Interior, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, por el que se establece el protocolo a seguir en cumplimiento del artículo 12.3 del Reglamento (UE) Nº 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes de aviación civil.

3.4 IDENTIFICACIÓN DE PELIGROS Y EVALUACIÓN DE RIESGOS

3.4.1 RECOPIACIÓN DE DATOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Actualmente, el Estado español dispone de diversas fuentes para recopilar datos e información de seguridad operacional como son:

- Sistema de Notificación de Sucesos (SNS)¹³
- Programas de Indicadores de rendimiento en materia de seguridad aérea
- Informes y estudios elaborados por CIAIAC y recomendaciones de seguridad que pudieran incluir.
- Resultado de inspecciones / auditorías de seguridad operacional
- Datos de los sistemas de análisis de datos de vuelo (FDM) de las compañías de transporte aéreo comercial recopilados a través del Foro Nacional FDM.

3.4.1.1 SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DE SUCESOS.

En España, una de las principales fuentes para la recopilación de datos de seguridad operacional es el sistema obligatorio y voluntario de notificación de sucesos (SNS).

El sistema obligatorio y voluntario de notificación de sucesos tiene por finalidad que los sucesos se notifiquen, recopilen, almacenen, protejan y divulguen para prevenir futuros accidentes e incidentes, pero no para determinar faltas o responsabilidades.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea tiene como uno de sus objetivos el garantizar que se notifican incidentes y que se establezca una política no punitiva respecto a incumplimientos de la ley no intencionados o involuntarios y que hayan salido a la luz sólo por el hecho de que han sido notificados bajo el sistema de notificación de sucesos, salvo en los supuestos de dolo o negligencia grave.

El sistema de notificación de sucesos cumple con lo recogido en el capítulo 5 del Anexo 19 de OACI (anteriormente capítulo 8 del Anexo 13) así como con los requisitos del Reglamento (UE) nº 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo de 3 de abril de 2014 relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil, que modifica el Reglamento (UE) nº 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) nº 1321/2007 y (CE) nº 1330/2007 de la Comisión. Este Reglamento requiere que los sistemas nacionales almacenen, protejan y divulguen información sobre seguridad operacional.

El Real Decreto 1088/2020 hace extensivo la aplicación del Reglamento (UE) 376/2014 a las actividades de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento realizadas por cualquier aeronave civil.

Para la generación y la retención de los registros de notificaciones de sucesos de seguridad operacional AESA utiliza el sistema ECCAIRS (*European Coordination Centre for Aviation Incident Reporting Systems*).

Las disposiciones del Reglamento (CE) 376/2014 sobre el análisis de la información recogida en la notificación de sucesos obligan a actualizar los mecanismos disponibles para el análisis de sucesos. En el Real Decreto 1088/2020 se establece la sustitución de la Comisión por un grupo de trabajo que fomente la cooperación entre expertos de las organizaciones y profesionales aeronáuticos en el análisis de sucesos y amplíe su colaboración más allá de los sucesos de tránsito aéreo y se atribuye a AESA la facultad para obtener toda la información precisa para el análisis y evaluación de los sucesos de aviación civil.

¹³ REAL DECRETO 1088/2020, de 9 de diciembre, por el que se completa el régimen aplicable a la notificación de sucesos de la aviación civil y se modifica el Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, por el que se regula la utilización civil de las aeronaves pilotadas por control remoto, y se modifican el Real Decreto 552/2014, de 27 de junio, por el que se desarrolla el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea y el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea.

3.4.1.2 PORTALES DE INDICADORES DE RENDIMIENTO EN MATERIA DE SEGURIDAD AÉREA.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea tiene en marcha diversos programas mediante los cuales ha definido indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional. AESA ha desarrollado diversas herramientas informáticas para recopilar los valores de los indicadores y para aglutinar la información de seguridad operacional disponible dentro de AESA:

- Portal de Operadores Aéreos dedicados a Transporte Aéreo Comercial y Compañías de Trabajos Aéreos: Sistema que aglutina información de seguridad operacional de diversas fuentes internas de AESA (inspecciones SANA/SAFA, sucesos, reclamaciones, expedientes sancionadores, datos económicos) junto con los indicadores de seguridad operacional proporcionados tanto por los operadores aéreos de transporte aéreo comercial como por las compañías de trabajos aéreos.
- Portal de Aeropuertos: Sistema que aglutina información de seguridad operacional de fuentes internas de AESA (sucesos de seguridad operacional) junto con los indicadores de seguridad operacional proporcionados por los gestores aeroportuarios.
- Portal de Navegación Aérea: Sistema que aglutina información de seguridad operacional de fuentes internas de AESA (sucesos de seguridad operacional) junto con los indicadores de seguridad operacional proporcionados por los proveedores de servicios de navegación aérea.

El Anexo B proporciona información sobre los indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional que actualmente se están solicitando a estos proveedores de servicios a través de los diversos Portales.

3.4.1.3 RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS.

El artículo 16 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, «Publicidad de los informes y recomendaciones y su seguimiento», dispone que cuando los destinatarios de las recomendaciones sean las autoridades españolas deberán, además, evaluar las recomendaciones de la Comisión y, en su caso, adoptar las medidas proporcionales y apropiadas para prevenir la posible repetición de accidentes e incidentes.

Las recomendaciones de seguridad dirigidas a AESA, emitidas por la CIAIAC u otras autoridades extranjeras de investigación de accidentes, son analizadas en el “Comité de Análisis de Recomendaciones de Seguridad efectuadas por Autoridades de Investigación de Seguridad”. En dicho Comité se determina para cada recomendación o bien: la manera, el plazo para implementarla y la unidad encargada de hacerlo, o bien: se rechaza o se matiza la recomendación si se entiende que existen motivos justificados para ello.

AESA mantiene un registro del estado de implementación o rechazo de las recomendaciones que la CIAIAC le ha dirigido.

Las actas de las reuniones del “Comité de Análisis de Recomendaciones de Seguridad efectuadas por Autoridades de Investigación de Seguridad” son una fuente más de datos de seguridad operacional.

3.4.1.4 INSPECCIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL.

AESA elabora cada año un “Plan de Actuaciones Inspectoras y preventivas de seguridad”. Este Plan es una herramienta con la que se intenta cubrir todas aquellas actividades de inspección y preventivas que por su naturaleza son susceptibles de ser programadas.

El plan de inspección se elabora de acuerdo con lo dispuesto en la Orden FOM/922/2013, de 27 de marzo, por la que se establecen las directrices para determinar el contenido de los planes de actuaciones inspectoras de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y se fija su periodicidad y forma de aprobación y de ejecución.

AESA dispone de varios sistemas de generación y retención de los registros de inspección necesarios para documentar y apoyar las actividades del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil.

3.4.1.5 FORO NACIONAL FDM.

El Foro Nacional FDM (de análisis de los datos de vuelo) es un grupo de trabajo colaborativo y voluntario entre la administración aeronáutica y los operadores aéreos, dentro del ámbito del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil, integrado en la Agencia Estatal de Seguridad Aérea a través de la Dirección de Evaluación de la Seguridad y Auditoría Técnica Interna de dicha Agencia Estatal.

Sus objetivos fundamentales son:

- establecer y facilitar un diálogo abierto entre AESA y los operadores de aeronaves sobre el FDM con miras a fomentar una cultura justa. La cultura justa se define como *“aquella en la que no se castigue a los operadores y demás personal de primera línea por sus acciones, omisiones o decisiones cuando sean acordes con su experiencia y capacitación, pero en la cual no se toleren la negligencia flagrante, las infracciones intencionadas ni los actos destructivos”*;
- promover los beneficios en la seguridad operacional del FDM a través de discusiones abiertas y el intercambio de experiencias entre los operadores de aeronaves y AESA; y
- contribuir a una mejor visión de la seguridad operacional del transporte aéreo en el Estado español.

La información de seguridad operacional intercambiada en el ámbito del Foro nacional FDM está dentro del marco del Programa y tal y como establece la legislación actual será utilizada a los exclusivos efectos de prevenir, evaluar los riesgos y mejorar los niveles de seguridad operacional. El Foro nacional FDM determinará su programa de actividades, teniendo en cuenta las áreas identificadas como prioritarias en el Plan de Acción de Seguridad Operacional (PASO) y otros temas de interés para sus miembros.

Los informes de eventos FDM se utilizarán, por parte de AESA, para el análisis en detalle de las áreas identificadas como prioritarias en el Plan de Acción de Seguridad Operacional y para cualquier otra actuación en el marco del PESO dentro de las recogidas en la Ley de Seguridad Aérea.

3.4.2 ANÁLISIS DE DATOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea realiza un análisis de los datos de seguridad operacional actuando como un Observatorio Estratégico de la Seguridad Aérea, se apoyan, entre otras fuentes, en la información proveniente de las fuentes detalladas en el apartado anterior.

De acuerdo con el Anexo 19 de OACI, AESA ha desarrollado un método para el análisis de los sucesos notificados al Sistema de Notificación de Sucesos (SNS). Este proceso evalúa el riesgo actual y potencial presentado por los sucesos notificados haciendo uso tanto de los mismos como de otros datos: utilización de las aeronaves, actividad del espacio aéreo, etc. El análisis de los sucesos es realizado por un equipo multidisciplinar específico de análisis de seguridad operacional utilizando juicio experto.

Se estudian y analizan accidentes e incidentes graves ocurridos en territorio español o fuera de él que involucre a aeronaves matriculadas en España o con pasajeros a bordo de nacionalidad española.

Estos análisis son complementados con los análisis de los resultados de las metodologías de priorización del riesgo y de los indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional proporcionados por los proveedores de servicios en el ámbito de los Programas establecidos con los mismos.

Dichos análisis podrán tener en cuenta otros datos de seguridad operacional como son el resultado de la supervisión económico-financiera, sucesos reportados en otros estados, informaciones publicadas en los medios de comunicación o facilitadas por los agentes sociales, denuncias, reclamaciones de usuarios, etc.

3.4.3 INTERCAMBIO DE DATOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Actualmente, el artículo 72 del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo obliga al intercambio de los datos que están dentro del ámbito del Reglamento con la Comisión Europea, EASA y las autoridades del resto de los Estados miembros, y ordena a la Comisión adoptar medidas para la difusión de información a los proveedores de servicios.

AESA intercambia datos de seguridad operacional a través de diversos mecanismos:

- Como parte del Sistema de Notificación de Sucesos, existen mecanismos para promover el intercambio de información de seguridad operacional con los proveedores de servicios y con otros Estados. En particular, el Reglamento (UE) nº 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo de 3 de abril de 2014 relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil, en sus artículos 9 y 10, facilita que los proveedores de servicios y demás partes interesadas pueden acceder a la información sobre los sucesos reportados.
- En los programas de indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional se proporciona retroalimentación a los participantes al suministrarles su posición en los distintos indicadores respecto de la media de todos los participantes.

3.5 GESTIÓN DE RIESGOS Y SOLUCIÓN DE PROBLEMAS

3.5.1 PLAN DE ACCIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL PARA LA AVIACIÓN CIVIL

Como se establece en el artículo 25.2 del Real Decreto 995/2013, de 13 de diciembre, AESA ha elaborado, en colaboración con los proveedores y el resto de los organismos públicos, el Plan de Acción de Seguridad Operacional con el fin de alcanzar los objetivos de seguridad operacional establecidos en el Programa. Para cada uno de los objetivos, el Plan describe las actividades a realizar junto con el encargado de llevarlas a cabo a fin de alcanzar dicho objetivo. Además, este Plan es coherente con el EPAS.

El acuerdo de Consejo de Ministros de 15 de diciembre de 2020 establece unos nuevos objetivos más acordes con el grado de madurez del Programa. La revisión de los objetivos estuvo motivada por encontrarse desactualizados, ser difícilmente cuantificables o porque daban a entender que compartimentaban la seguridad operacional por ámbitos. Además de los 6 objetivos establecidos en el acuerdo, se determinan las áreas de seguridad operacional más preocupantes o que requieren mayor atención tras recopilar y analizar los datos y la información de seguridad operacional disponible. Este Plan identifica una serie de actividades o acciones para controlar y/o mitigar los riesgos asociados a las áreas detectadas como prioritarias que han de implementarse por el Estado o por los proveedores de servicios y productos aeronáuticos afectados.

Así mismo, los organismos, en el ejercicio de sus funciones de supervisión, también tendrán en cuenta las áreas que requieran más atención desde el punto de vista de la seguridad operacional a la hora de elaborar los planes de supervisión en sus respectivos ámbitos.

El Plan de Acción de Seguridad Operacional tendrá un período de aplicación de 5 años, aunque se revisará anualmente con el fin de determinar si las metas se han alcanzado en las áreas identificadas como prioritarias el año anterior y si hay nuevas áreas para las cuales haya que establecer indicadores y metas de rendimiento en materia seguridad operacional.

3.5.2 COMITÉ DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Además del Plan de Acción de Seguridad Operacional, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea estableció diversos mecanismos para evaluar interna y frecuentemente los datos sobre seguridad operacional disponibles. La instrucción sobre *Mecanismos de coordinación para el enfoque preventivo de supervisión de la seguridad* contempla establecer Comités de Seguridad en los siguientes ámbitos:

- Aeropuertos,
- Navegación Aérea
- Transporte Aéreo Comercial
- Trabajos aéreos y aviación no comercial.

Los Comités proporcionan asesoramiento para establecer las estrategias de seguridad operacional, para elaborar las acciones que se incluyen en el PASO, para determinar las prioridades a tener en cuenta en la

elaboración del Plan Anual de Actuaciones Inspectoras y preventivas de seguridad, o las posibles modificaciones de este Plan derivadas de la gestión del riesgo que se realice.

3.5.3 ACUERDO SOBRE EL RENDIMIENTO EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LOS PROVEEDORES DE SERVICIOS Y PRODUCTOS AERONÁUTICOS

El acuerdo sobre el rendimiento en materia de seguridad operacional no será una tarea fácil porque las metas acordadas necesitarán ser proporcionales al volumen y complejidad de la operación específica de cada proveedor de servicios individual, y a los recursos disponibles. Es más, las metas acordadas serán revisadas periódicamente para asegurar que siguen siendo relevantes y apropiadas para los proveedores de servicios y productos aeronáuticos.

El Real Decreto 995/2013, de 13 de diciembre, que desarrolla la regulación del Programa regula, fundamentalmente a través de su artículo 10, los aspectos indicados en el párrafo anterior. Según el citado artículo, los proveedores son responsables de proponer al organismo público supervisor que corresponda las metas de rendimiento en materia de seguridad operacional. Por su parte, los organismos públicos supervisores han de acordar con los proveedores, y cuando no fuera posible, establecer las metas de rendimiento que habrán de ser coherentes con las del Estado y adecuadas al contexto operacional específico del proveedor y la complejidad del mismo.

A la vez que se está produciendo la implantación efectiva de los sistemas de gestión de seguridad operacional o mecanismos equivalentes, España está trabajando en establecer acuerdos sobre los indicadores y las metas de rendimiento en materia de seguridad operacional¹⁴ aplicables a los sistemas de gestión de la seguridad operacional de los proveedores de servicios y productos aeronáuticos.

En el caso particular de los proveedores de servicios de navegación aérea, la Decisión de Ejecución (UE) 2019/903 de la Comisión de 29 de mayo establece, para el tercer período de referencia 2020-2024, los indicadores y objetivos de rendimiento en materia de seguridad operacional.

El Anexo C detalla diversas iniciativas que se han puesto en marcha para identificar indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional en diversos ámbitos.

¹⁴ Es decir, los objetivos de mejora del nivel de seguridad operacional, según la terminología utilizada en el ámbito de la Ley 1/2011, de 4 de marzo

4. ASEGURAMIENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL POR EL ESTADO

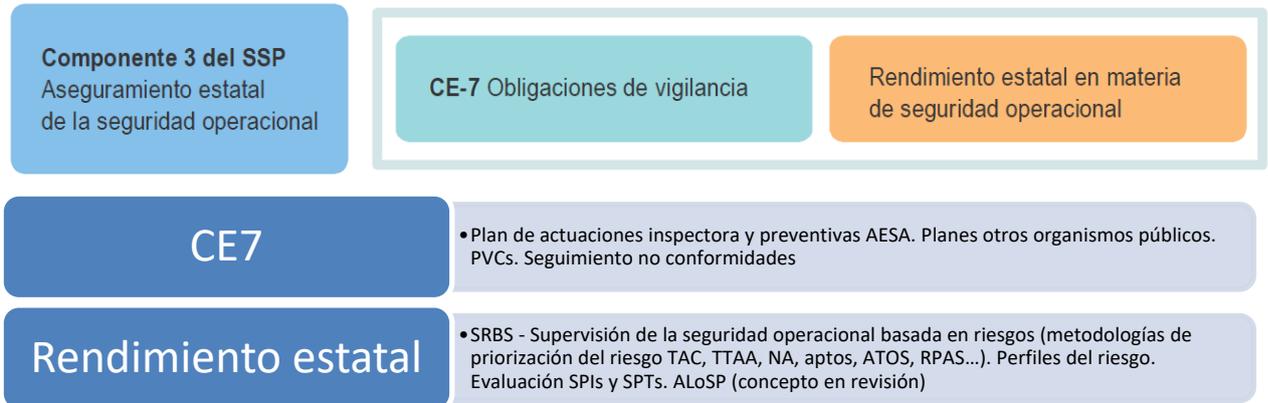


Figura 4: Componente 3 del PESO. Doc. 9859: Manual de Gestión de la Seguridad y elaboración propia

4.1 SUPERVISIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL POR PARTE DE AESA

La inspección aeronáutica está regulada en el Título III de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, donde se define su concepto y alcance, adscripción orgánica, contenido, actuaciones, atribuciones, medidas extraordinarias, documentación, subsanación de discrepancias, entidades y personal colaborador, posible transferencia de responsabilidades a las autoridades de otro Estado, colaboración con la Unión Europea y procedimientos internos de verificación de las empresas.

Posteriormente, las funciones de inspección aeronáutica fueron asignadas a AESA, en el ámbito de sus competencias, por el Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprobó el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Las disposiciones de la Ley 21/2003 fueron desarrolladas posteriormente por el Real Decreto 98/2009, de 6 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de inspección aeronáutica.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea ha establecido su sistema de supervisión de la seguridad operacional basándose en *el elemento crítico 7: Obligaciones de vigilancia* definido por OACI en el Apéndice 1 Sistema Estatal de Supervisión de la Seguridad Operacional del Anexo 19 y en el Manual de vigilancia de la seguridad operacional (Doc. 9734).

Mediante sendas Resoluciones de la Directora de AESA se ha aprobado la relación de puestos de trabajo que desarrollan funciones inspectoras y los modelos de acreditación del personal que las ejerza, junto con las instrucciones para su uso y los formatos de órdenes de actuación.

Conforme al artículo 24 de la Ley de Seguridad Aérea y al artículo 11 del Reglamento de Inspección Aeronáutica, y según lo dispuesto en la Orden FOM/922/2013, de 27 de marzo, por la que se establecen las directrices para determinar el contenido de los planes de actuaciones inspectoras de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y se fija su periodicidad y forma de aprobación y de ejecución, AESA elabora cada año un “Plan de actuaciones inspectoras”, que a su vez se incluye en el Plan anual de actuaciones de AESA (artículo 11.2 de su Estatuto). La elaboración del “Plan de actuaciones inspectoras” se coordina con el Plan de Acción de Seguridad Operacional (PASO) a fin de priorizar las inspecciones en aquellas áreas de seguridad operacional que sean más preocupantes o que requieran mayor atención.

Además, los diversos Comités de Seguridad Aérea establecidos pueden proponer a la Directora de AESA la realización de inspecciones extraordinarias fuera de la planificación establecida, bien de proveedores de servicios y productos aeronáuticos individuales, bien de aspectos específicos de seguridad operacional que se considere necesitan refuerzo con carácter general.

4.1.1 SUPERVISIÓN DE LOS SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

OACI requiere que los Estados establezcan mecanismos para garantizar que la detección de peligros y la gestión de riesgos de seguridad operacional por parte de los proveedores de servicios y productos aeronáuticos se ajustan a los controles reguladores (requisitos, reglamentos de funcionamiento específicos y políticas de implantación) establecidos.

Estos mecanismos incluyen inspecciones, auditorías y encuestas para asegurarse de que los controles reguladores de los riesgos de seguridad operacional:

- se integran apropiadamente en el sistema de gestión de la seguridad operacional del proveedor de servicios y productos aeronáuticos.
- se llevan a la práctica conforme a su diseño y
- tienen el efecto previsto en los riesgos de seguridad operacional

A continuación, se indica para cada uno de los proveedores de servicios y productos aeronáuticos vinculados en el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil qué mecanismos y qué controles reglamentarios les son aplicables.

4.1.1.1 ORGANIZACIÓN DE INSTRUCCIÓN RECONOCIDA.

El Reglamento (UE) nº 1178/2011 de la Comisión de 3 de noviembre de 2011 por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo junto con el Reglamento (UE) nº 290/2012 de la Comisión de 30 de marzo de 2012 que modifica el Reglamento (UE) nº 1178/2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo son aplicables a este tipo de proveedores.

En particular, los requisitos aplicables a la Autoridad Aeronáutica se encuentran en la Parte-ARA (*Authority Requirements for Aircrew*) o Anexo VI del Reglamento (UE) nº 290/2012.

La Dirección de Seguridad de Aeronaves es responsable de supervisar a los proveedores de servicios y productos aeronáuticos obligados por los mencionados Reglamentos y, mediante Resolución de 17 de febrero de 2017, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, ha delegado la competencia en esta supervisión en la Dirección de Evaluación de la Seguridad y Auditoría Técnica Interna.

4.1.1.2 OPERADORES DE TRANSPORTE AÉREO POR AVIÓN O HELICÓPTERO.

El Reglamento (UE) nº 965/2012 de la Comisión de 5 de octubre de 2012 por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo es aplicable a este tipo de proveedores.

En particular, los requisitos aplicables a la Autoridad Aeronáutica se encuentran en la Parte-ARO (*Authority Requirements for air Operations*) o Anexo II del Reglamento (UE) nº 965/2012.

La Dirección de Seguridad de Aeronaves es responsable de supervisar a los proveedores de servicios y productos aeronáuticos obligados por el mencionado Reglamento.

4.1.1.3 ORGANIZACIONES APROBADAS DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES.

El Reglamento (UE) 1321/2014 de 26 de noviembre de 2014 sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas es aplicable a las organizaciones de mantenimiento de aeronaves.

En particular los requisitos aplicables a la Autoridad Aeronáutica se encuentran en la Parte CAMO.B (Requerimientos de la autoridad) o Anexo V quater del Reglamento (UE) 1321/2014.

La Dirección de Seguridad de Aeronaves es responsable de supervisar a las organizaciones de mantenimiento obligadas por el mencionado Reglamento.

4.1.1.4 ORGANIZACIONES DEDICADAS AL DISEÑO O A LA FABRICACIÓN DE AERONAVES.

Por el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo de 4 de julio de 2018, la UE tiene las competencias para regular el sistema de gestión de la seguridad operacional de las organizaciones dedicadas al diseño y fabricación de aeronaves.

La UE todavía no ha establecido los requisitos de la función de supervisión de los sistemas de gestión de seguridad a estas organizaciones.

4.1.1.5 PROVEEDORES CIVILES DE SERVICIOS CNS/ATM DE NAVEGACIÓN AÉREA.

El Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión de 1 de marzo de 2017 por el que se establecen requisitos comunes para los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo/navegación aérea y otras funciones de la red de gestión del tránsito aéreo y su supervisión, por el que se derogan el Reglamento (CE) N° 482/2008 y los Reglamentos de Ejecución (UE) N° 1034/2011, (UE) N° 1035/2011 y (UE) 2016/1377, y por el que se modifica el Reglamento (UE) N° 677/2011 establece requisitos para los proveedores ATS pero no a los proveedores CNS.

En particular los requisitos aplicables a la supervisión del sistema de gestión de la seguridad a los proveedores ATS por la Autoridad Aeronáutica se encuentran en la Parte ATM/ANS.AR (Requerimientos de la autoridad) o Anexo II del Reglamento (UE) 373/2017.

La Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea es responsable de supervisar a los proveedores ATS/CNS obligados por el mencionado Reglamento

4.1.1.6 AERÓDROMOS CIVILES DE USO PÚBLICO CERTIFICADOS O VERIFICADOS.

El Reglamento (UE) n° 139/2014 de la Comisión de 12 de febrero de 2014 por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo regula la función de supervisión en este ámbito. En particular, los requisitos aplicables a la Autoridad Aeronáutica se encuentran en el Anexo II del Reglamento (UE) n° 139/2014.

La Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea es responsable de supervisar a los aeródromos que se encuentran dentro del ámbito de aplicación de la normativa mencionada y, mediante Resolución de 17 de febrero de 2017, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, ha delegado la competencia en esta supervisión en la Dirección de Seguridad de la Aviación Civil y Protección al Usuario.

4.1.1.7 OPERADORES DEDICADOS A TRABAJOS AÉREOS.

OACI, en el Anexo 19 *Gestión de la Seguridad Operacional*, no requiere que los operadores dedicados a realizar trabajos aéreos con avión o helicóptero establezcan un sistema de gestión de la seguridad operacional.

Sin embargo, tanto la Unión Europea como el Estado español han considerado conveniente exigirles disponer de un sistema de gestión de la seguridad operacional.

La UE ha establecido los requisitos aplicables a las organizaciones que realizan trabajos aéreos, salvo en los casos de aduanas, policía, búsqueda y salvamento, lucha contra incendios, guardacostas o similares¹⁵ en el Reglamento (UE) n° 379/2014 de la Comisión de 7 de abril de 2014. En particular, los requisitos aplicables a la

¹⁵ El artículo 1 del Reglamento (CE) n° 1108/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2009 establece el ámbito de aplicación del mismo.

Autoridad Aeronáutica se encuentran en la Parte-ARO (*Authority Requirements for air Operations*) o Anexo II del Reglamento (UE) nº 965/2012 modificado por el Reglamento (UE) nº 379/2014.

Las actividades de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento han sido reguladas por el Estado español a través del Real Decreto 750/2014. La función de supervisión de estas actividades se realizará conforme a la normativa nacional aplicable.

La Dirección de Seguridad de Aeronaves es responsable de supervisar a los operadores de trabajos aéreos obligados por el mencionado Reglamento como por la normativa nacional.

4.1.1.8 AGENTES DE ASISTENCIA EN TIERRA.

Como se ha mencionado anteriormente, AESA, a través de la Instrucción Técnica sobre requisitos de seguridad operacional en el servicio de asistencia en tierra, ha regulado los requisitos del Sistema de Gestión de la seguridad operacional que han de implantar los agentes de asistencia en tierra (operadores *handling*). AESA verificará, a través de sus inspecciones, conforme a la normativa nacional aplicable, el cumplimiento de los requisitos establecidos en esta Instrucción.

4.2 SUPERVISIÓN POR PARTE DE LA SUBSECRETARÍA DEL MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA

Dentro del Ministerio para la Transición Ecológica y el reto Demográfico, la Subsecretaría, es la Autoridad Nacional de Supervisión de los servicios meteorológicos para la navegación aérea. La supervisión de los servicios meteorológicos se hará conforme a lo indicado en el Reglamento de ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión de 1 de marzo de 2017 por el que se establecen requisitos comunes para los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo/navegación aérea y otras funciones de la red de gestión del tránsito aéreo y su supervisión, por el que se derogan el Reglamento (CE) Nº 482/2008 y los Reglamentos de Ejecución (UE) Nº 1034/2011, (UE) Nº 1035/2011 y (UE) 2016/1377, y por el que se modifica el Reglamento (UE) Nº 677/2011.

4.2.1 SUPERVISIÓN DEL MECANISMO EQUIVALENTE A UN SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL ESTABLECIDO POR EL PROVEEDOR DE SERVICIOS METEOROLÓGICO PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA

En el Reglamento de ejecución (UE) (UE) 2017/373 de la Comisión de 1 de marzo de 2017 no se exige a los proveedores de servicios meteorológicos la implantación de sistemas de gestión de seguridad. No obstante, de acuerdo al Real Decreto 995/2013 por el que se desarrolla el PESO, se requiere que el proveedor de servicios meteorológicos para la navegación aérea disponga de un mecanismo equivalente que permita garantizar que los servicios se suministrarán con la calidad necesaria, no pondrán en riesgo la seguridad operacional de la aviación civil y contribuirán a alcanzar las metas de rendimiento en materia de seguridad operacional del Estado. Los requisitos de seguridad que deben satisfacer los mecanismos equivalentes se establecieron mediante resolución de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente del 31 de julio de 2014.

Como parte del programa de inspección prescrito en la parte ATM/ANS.AR del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión, la Autoridad Nacional de Supervisión Meteorológica determinará y actualizará al menos una vez al año un programa de auditorías reglamentarias de seguridad. Este programa abarcará todas las áreas que constituyan un motivo potencial de preocupación en relación con la seguridad y se centrará en aquellas en las que se hayan detectado problemas. La Autoridad garantizará que en el transcurso de un período de dos años se realicen auditorías suficientes para comprobar el cumplimiento por todas estas organizaciones de los requisitos reglamentarios de seguridad aplicables en las áreas pertinentes del sistema funcional y realizará un seguimiento de la aplicación de las medidas correctivas.

4.3 SUPERVISIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL POR PARTE DEL MINISTERIO DE DEFENSA

En marzo de 2002, la Unión Europea inició el proceso de implantación de un Cielo Único en Europa. Desde esa fecha, representantes militares han participado, junto con las autoridades aeronáuticas civiles en el Comité de Cielo Único, donde se ha aprobado la legislación comunitaria, de aplicación directa a todos los estados miembros de la Unión Europea.

Esta normativa comunitaria afecta al Ejército del Aire, entre otros aspectos, en la provisión de servicios de navegación aérea y en funciones reguladoras y de inspección, como Autoridad Nacional de Supervisión militar (NSA).

En diciembre de 2004, el Ministerio de Defensa comunicó a la Comisión Europea el nombramiento del Segundo Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire como Autoridad Nacional de Supervisión Militar.

El Reglamento (CE) No 549/2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo, especifica que las Autoridades Nacionales de Supervisión serán independientes de los proveedores de servicios de navegación aérea. Esta independencia se conseguirá mediante la adecuada separación, al menos en el plano funcional, entre las Autoridades Nacionales de Supervisión y dichos proveedores.

El Reglamento (CE) No 550/2004, relativo a la provisión de servicios de navegación aérea (servicios de tránsito aéreo, comunicaciones, navegación, vigilancia, meteorológicos, de información aeronáutica y a las funciones de gestión del espacio aéreo y de gestión del tránsito aéreo), establece que la Autoridad Nacional de Supervisión organizará las inspecciones y los estudios adecuados para verificar el cumplimiento de los requisitos que establece dicho Reglamento, con el fin de prestar una actividad segura y eficaz en los servicios de navegación aérea.

El 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 establece que los Estados asegurarán que los aeródromos o partes de éstos que son controlados y operados por el ejército, que estén abiertos para uso público y los servicios de GTA/SNA que sean provistos o puestos a disposición por el ejército que se proporcionan al tráfico aéreo civil, ofrezcan un nivel de seguridad e interoperabilidad con los sistemas civiles tan eficaz como el que resulta de la aplicación de los requisitos esenciales establecidos en los anexos VII y VIII del dicho Reglamento.

Consecuencia de las citadas normas comunitarias se desarrolla la implantación de estas funciones que asume la Autoridad Nacional de Supervisión militar española en el Ejército del Aire.

En este sentido, se publica la Directiva del JEMA 12/07, de 14 de marzo de 2007, para la implantación de los reglamentos de Cielo Único Europeo, y en ella se establece que la Autoridad Nacional de Supervisión militar española deberá elaborar y llevar a cabo un plan de supervisión del cumplimiento de los requisitos establecidos en la normativa europea.

Para ello se ha establecido que, con carácter anual, la Autoridad Nacional de Supervisión Militar deberá proponer un plan de supervisión para su aprobación, donde se especifiquen, entre otros aspectos, el ámbito de aplicación, la planificación de actividades, los requisitos a supervisar y las UCO's a inspeccionar.

4.3.1 SUPERVISIÓN DEL MECANISMO EQUIVALENTE A UN SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL ESTABLECIDO POR EL PROVEEDOR MILITAR DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO PARA LA AVIACIÓN CIVIL

El Estado Mayor del Ejército del Aire es el organismo público supervisor responsable de la aplicación del programa por el proveedor militar de servicios de tránsito aéreo para la aviación civil. La supervisión de dichos servicios se realiza para asegurar el cumplimiento de los requisitos esenciales establecidos en los anexos VII y VIII del Reglamento 2018/1139 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 4 de julio de 2018 y para contribuir a alcanzar las metas de rendimiento en materia de

la seguridad operacional acordadas mediante la evaluación de los riesgos que la actividad puede generar en la seguridad operacional y las medidas para controlarlos.

4.4 RENDIMIENTO ESTATAL EN MATERIA DE SEGURIDAD

4.4.1 NIVEL ACEPTABLE DE RENDIMIENTO EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ESTADO

OACI, en el Anexo 19 Gestión de la Seguridad Operacional, requiere que cada Estado determine su nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional, el cual ha de estar relacionado con la complejidad de las actividades de aviación dentro del Estado.

Para el establecimiento de dicho nivel aceptable, se han definido un conjunto de indicadores y metas de rendimiento en materia de seguridad operacional aprobados mediante acuerdo de Consejo de Ministros.

Los organismos involucrados en el Programa junto con las organizaciones supervisadas acuerdan anualmente las actividades encaminadas a lograr los objetivos establecidas mediante distintos mecanismos, vigilancia de seguridad operacional, identificación de áreas prioritarias, metodologías de priorización de riesgos...

Por lo tanto, los indicadores y las metas de rendimiento en materia de seguridad operacional serán el resultado de las actividades que se desarrollan bajo el marco del PASO. Este documento permite hacer el seguimiento del cumplimiento de las metas de rendimiento en materia de seguridad operacional y el mantenimiento del propio PESO permitirá evaluar si se ha alcanzado dicho nivel.

Finalmente, el nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional se logra mediante la ejecución del PASO. El Plan de Acción de Seguridad Operacional es la herramienta y el medio necesario para lograr la consecución de las metas de rendimiento en materia de seguridad operacional.

El Anexo C del presente Manual indica el proceso que se ha seguido para establecer el nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional del Estado en el caso español.

4.4.2 REVISIONES DEL PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL PARA LA AVIACIÓN CIVIL Y DEL NIVEL ACEPTABLE DE RENDIMIENTO EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ESTADO

OACI establece que se realicen revisiones regulares y periódicas de los objetivos (o del nivel aceptable) de seguridad operacional del Estado y del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil. Dichas revisiones han de considerar cambios que puedan afectar al Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación civil y a los objetivos (o nivel aceptable) de seguridad operacional del Estado, recomendaciones de mejoras y mejores prácticas compartidas en todo el Estado. Dichas revisiones permitirán evaluar si el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y los objetivos (o el nivel aceptable) de seguridad operacional del Estado siguen siendo adecuados al alcance y complejidad de las operaciones de aviación en el Estado.

El Real Decreto 995/2013, de 13 de diciembre, regula los aspectos anteriores requeridos por OACI.

5. PROMOCIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL POR EL ESTADO



Figura 5: Componente 4 del PESO. Doc 9859:Manual de Gestión de la Seguridad y elaboración propia

5.1 COMUNICACIÓN Y DIVULGACIÓN INTERNAS DE LA INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL

El artículo 7 del Real Decreto 995/2013, de 13 de diciembre, regula la promoción de la seguridad operacional por parte de los organismos públicos entre su personal.

5.1.1 COMUNICACIÓN Y DIVULGACIÓN SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL ENTRE ORGANISMOS VINCULADOS AL PROGRAMA

Según se establece en el artículo 22 de Real Decreto 995/2013, de 13 de diciembre, se ha creado el Comité de Coordinación del Programa. Entre otras funciones, este Comité será el mecanismo para la comunicación y la divulgación de información de seguridad operacional entre la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y el resto de los organismos públicos responsables de la aplicación del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil.

De acuerdo con el Acuerdo de Consejos de Ministros vigente, cuando en el marco del Programa se detecten riesgos, cuyas acciones de mitigación puedan recaer sobre otros organismos públicos distintos a los que están vinculados al Programa de manera permanente, el Secretario de Estado convocará a dichos organismos a una reunión específica del Comité de Coordinación para valorar las acciones que puedan corresponder a cada uno de ellos.

5.1.2 GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN AESA

La formación en cascada al personal de la Agencia comenzó en el año 2007, mediante un curso interno sobre Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS), basado en el proporcionado por OACI, e impartido por la Dirección de Evaluación de la Seguridad y Auditoría Técnica Interna de AESA.

Dentro del Plan de Formación de AESA se contemplan tres niveles de instrucción con respecto al Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil. Las Direcciones de AESA, en función de la involucración de su personal en el Programa Estatal de Seguridad Operacional, definen el nivel de instrucción necesario para el mismo:

1.- Instrucción básica sobre el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil

Se trata de formación on-line cuyos objetivos son:

- Familiarizar a los participantes con la política, los objetivos y los fundamentos del Programa; y

- Proporcionar una descripción de las responsabilidades de seguridad operacional, incluyendo los procedimientos de reportes de seguridad operacional.

En cuanto al contenido del curso, sería:

- Peligros, consecuencias y riesgos de seguridad operacional
- Gestión de riesgos de seguridad, incluyendo las funciones y responsabilidades
- Aseguramiento de la seguridad operacional, incluyendo las funciones y responsabilidades
- Sistemas de reportes de seguridad operacional del Estado

2.- Instrucción avanzada sobre el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil:

Se trata de formación presencial cuyos objetivos son:

- Formar a los participantes en los conceptos de seguridad operacional, identificación de los peligros y gestión del riesgo apropiados a sus roles, funciones y responsabilidades respectivos; y
- Formar a los participantes en las responsabilidades de seguridad operacional, incluyendo la conformidad con requisitos de seguridad nacionales y organizacionales, asignación de recursos, y promoción interdepartamental eficaz de la comunicación de seguridad y la promoción activa del SSP.

El contenido sería:

- Roles y responsabilidades en materia de seguridad operacional
- Peligros, consecuencias y riesgos
- Proceso de gestión de riesgos de seguridad, incluyendo las funciones y responsabilidades
- Sistemas de reportes de seguridad operacional del Estado
- Sistemas de reportes de seguridad operacional de los proveedores de servicios y productos aeronáuticos
- Procesos de identificación de peligros y gestión de riesgos
- Recopilación y análisis de datos de seguridad operacional
- Aseguramiento de la seguridad operacional
- Promoción de la seguridad operacional
- Establecimiento de las metas de rendimiento en materia de seguridad operacional tanto del Estado como de los proveedores de servicios y productos aeronáuticos

3.- Jornada SSP para altos directivos

Se trata de formación presencial, ad-hoc, cuyos destinatarios serían los Directores de AESA y la alta dirección del resto de los organismos públicos responsables de la aplicación del Programa. El objetivo de esta jornada sería informar sobre el estado de los componentes y elementos que configuran el marco del Programa.

Además, las distintas Direcciones de AESA proporcionan formación a sus inspectores sobre el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional de los diversos proveedores de servicios y productos aeronáuticos a los que supervisan.

AESA ha establecido una Matriz de Formación individualizada para cada persona donde se identifican las necesidades y se actualizan los registros de formación.

Los cursos se extenderán al personal de las entidades colaboradoras de AESA que realicen actividades que tengan reflejo en el Programa Estatal de Seguridad Operacional o en los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional.

El personal de la DGAC involucrado en el Programa Estatal de Seguridad Operacional es responsable de la elaboración de la normativa de seguridad operacional. Este personal adquiere instrucción o conocimientos sobre seguridad operacional a través de las reuniones técnicas con personal de AESA (que tiene la iniciativa para la elaboración de la normativa) que se mantienen de forma continuada durante la elaboración de la normativa en cuestión.

Con respecto al resto de los organismos públicos responsables de la aplicación del Programa, el Real Decreto que desarrolla reglamentariamente lo establecido en la Ley 1/2011, de 4 de marzo, establece que cada organismo público es responsable de proporcionar formación sobre seguridad operacional a sus empleados. Para facilitar el cumplimiento de este requisito, estos organismos, si así lo desean, pueden disponer del material que ha desarrollado AESA para proporcionar formación en materia de seguridad operacional a sus propios empleados.

5.1.3 COMUNICACIÓN Y DIVULGACIÓN SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL

Además del Comité de Coordinación del Programa, existen distintos mecanismos establecidos como son:

- La Instrucción de AESA sobre “*Mecanismos de coordinación para el enfoque preventivo de supervisión de la seguridad*” establece tres niveles de coordinación interna entre las distintas Direcciones de AESA: estratégico, operativo y de alerta. A nivel estratégico se han creado 4 Comités de Seguridad:
 - Comité de Seguridad de Transporte Aéreo Comercial. Este Comité está formado por representantes de diversos departamentos de AESA. Su labor principal es el seguimiento de los operadores aéreos nacionales con peores resultados obtenidos durante las actividades de supervisión o de los que la información disponible de cualquier fuente haga sospechar que su nivel de seguridad operacional pueda no ser adecuado. (El funcionamiento de dicho Comité está regulado por el documento “*Términos de Referencia del Comité de Seguridad de Transporte Aéreo Comercial*”)
 - Comité de Seguridad de Trabajos Aéreos y Aviación No Comercial. Este Comité está formado por representantes de diversos departamentos de AESA. Su labor principal es el seguimiento de los operadores de trabajos aéreos y aviación no comercial nacionales con peores resultados obtenidos durante las actividades de supervisión o de los que la información disponible de cualquier fuente haga sospechar que su nivel de seguridad operacional pueda no ser adecuado. (El funcionamiento de dicho Comité está regulado por el documento “*Términos de Referencia del Comité de Seguridad de Trabajos Aéreos y Aviación No Comercial*”)
 - Comité de Seguridad de Aeropuertos. Este Comité está formado por representantes de diversos departamentos de AESA. Su labor principal es el seguimiento de los aeropuertos, certificados y verificados, y de los agentes de asistencia en tierra nacionales con peores resultados obtenidos durante las actividades de supervisión o de los que la información disponible de cualquier fuente haga sospechar que su nivel de seguridad operacional pueda no ser adecuado. (El funcionamiento de dicho Comité está regulado por el documento “*Términos de Referencia del Comité de Seguridad de Aeropuertos*”)
 - Comité de Seguridad de Navegación Aérea. Este Comité está formado por representantes de diversos departamentos de AESA. Su labor principal es el seguimiento de la evolución del comportamiento en términos de seguridad operacional de los proveedores de servicios de navegación aérea nacionales poniendo particular atención en aquellos con peores resultados obtenidos durante las actividades de supervisión o aquellos de los que la información disponible de cualquier fuente haga sospechar que su nivel de seguridad operacional pueda no ser adecuado. (El funcionamiento de dicho Comité está regulado por el documento “*Términos de Referencia del Comité de Seguridad de Navegación Aérea*”)

- Además de los mencionados Comités, periódicamente se celebran reuniones de coordinación con los Directores de las Oficinas de Seguridad en Vuelo donde se intercambia información de seguridad operacional.
- En el marco de los servicios de navegación aérea y gestores de aeródromo, existe una Comisión interministerial (CIDETMA), integrada por representantes los Ministerios de Defensa y Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. El objeto de dicha Comisión es asegurar la coordinación entre los Ministerios, en relación con:
 - La utilización del espacio aéreo.
 - El control de las zonas de seguridad en el entorno de los aeropuertos civiles.
 - Otros asuntos de coordinación civil-militar en el ámbito de la aviación y los aeropuertos y bases aéreas abiertas al tráfico civil.
- Es más, existe un proceso formal en la CIAIAC para comunicar a AESA los accidentes ocurridos y las recomendaciones derivadas de su investigación. [Para más detalles ver “Acuerdo entre la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) y la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC) para la cooperación mutua en sus respectivos ámbitos de competencia”].

5.2 COMUNICACIÓN Y DIVULGACIÓN DE INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL EXTERNA

El artículo 28 del Real Decreto 995/2013, de 13 de diciembre, establece que ciertos documentos del Programa serán de acceso público a fin de asegurar la divulgación eficaz de la información sobre seguridad operacional. Además del presente documento, es de acceso público el Plan de Acción de Seguridad Operacional para la Aviación Civil.

AESA ha establecido mediante un procedimiento interno la estructura de sus comunicados. Se distinguen cuatro tipos de comunicados:

- **Directivas o Directrices de Seguridad:** Requiere de acciones obligatorias, normalmente inmediatas por parte de los usuarios a quien va dirigido, para restablecer la seguridad operacional, cuando existen indicios claros de que, de no tomarse dichas medidas, podría verse comprometida la seguridad de la aviación. Este tipo de comunicados se realizarán conforme a la normativa sectorial aplicable y la complementarán.
- **Recomendaciones de Seguridad:** Propuesta, basada en la información procedente de un estudio o análisis de seguridad operacional u otras fuentes, y formulada con la intención de prevenir accidentes o incidentes.
- **Material Guía:** Desarrolla información adicional a la regulación establecida y proporciona una guía para cumplir con la misma
- **Circulares Informativas:** Información técnica, legislativa o administrativa, así como posibles cambios importantes que puedan producirse a futuro al respecto de legislación, regulación, procedimientos que puedan afectar a la seguridad aérea. También se publicarán, ante eventos o hechos relevantes de actualidad que puedan producirse.

Además, como parte de la política de comunicación y divulgación de información, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea pretende potenciar el uso de su página web. En ella se pondrá a disposición del público tanto folletos, videos y presentaciones con contenido general sobre los riesgos de la seguridad operacional, como publicaciones periódicas con el resultado del análisis de datos de seguridad operacional realizado por la Agencia. Actualmente, en la página web de AESA, se publican:

- La Memoria de Evaluación de la Seguridad proporciona una visión global y detallada sobre el nivel de seguridad presenta a nivel estatal. La memoria anual del Sistema Nacional de Sucesos se integra desde 2017 en la Memoria de la Evaluación de la Seguridad:

<https://www.seguridadaaerea.gob.es/es/prom-de-seguridad/memorias-de-evaluacion-de-la-seguridad>

<https://www.seguridadaaerea.gob.es/es/ambitos/gestion-de-la-seguridad-operacional/sistema-de-notificaci%C3%B3n-de-sucesos/publicaciones-generales-del-sns#Memoria%20anual%20SNS>

- La Memoria Anual de la CEANITA¹⁶ y los resultados de las investigaciones técnicas de los incidentes realizados hasta 2019:

<https://www.seguridadaaerea.gob.es/es/ambitos/gestion-de-la-seguridad-operacional/ceanita#Publicaciones>

[https://www.seguridadaaerea.gob.es/es/ambitos/gestion-de-la-seguridad-](https://www.seguridadaaerea.gob.es/es/ambitos/gestion-de-la-seguridad-operacional/ceanita#Informes%20Definitivos)

[operacional/ceanita#Informes%20Definitivos](https://www.seguridadaaerea.gob.es/es/ambitos/gestion-de-la-seguridad-operacional/ceanita#Informes%20Definitivos)

- Material de guía elaborado en el ámbito del grupo SM ICG traducido al español por AESA:

<https://www.seguridadaaerea.gob.es/es/prom-de-seguridad/grupos-de-trabajo-y-comites-de-expertos>

AESA ha establecido diversas iniciativas encaminadas a promocionar la seguridad operacional como son:

- Los Programas de Indicadores con los proveedores de servicios y productos aeronáuticos incluye un elemento de realimentación de información a éstos. Actualmente se han establecidos programas de indicadores con los operadores dedicados a transporte aéreo comercial, con las compañías de trabajos aéreos, con los proveedores de servicios de navegación aérea y con los aeropuertos.
- Se ha constituido el Foro Nacional FDM con los operadores de las compañías aéreas españolas a fin de promocionar el uso eficaz de los datos FDM.
- Se llevan a cabo labores divulgativas para mejorar el conocimiento que tienen los proveedores de servicio y productos aeronáuticos sobre el Sistema de Notificación de Sucesos.
- Se publican las Directivas de Aeronavegabilidad en la página web de AESA:

<https://www.seguridadaaerea.gob.es/es/prom-de-seguridad/directivas-y-material-guia>

Dentro de las actuaciones antes indicadas, se promueve la comunicación en los dos sentidos de la seguridad operacional.

Asimismo, AESA participa regularmente en eventos realizados por organizaciones profesionales y sindicales españolas (COPAC, SEPLA, ASETMA, ...) con objeto de presentar el SNS, el Programa y el SMS a distintos sectores de la industria aeronáutica.

En el ámbito europeo, AESA participa en comités y grupos creados por EASA en el ámbito europeo, en particular los de gestión de la seguridad más relevantes son TeB Safety Management y NoA, Network of Analyst,

¹⁶ La CEANITA era un órgano interministerial de carácter colegiado que tiene la finalidad de prestar asesoramiento y colaboración a AESA y al Estado Mayor del Ejército del Aire del Ministerio de Defensa. La Comisión, adscrita a AESA se creó por la ORDEN PRE/697/2012 de 2 de abril, por la que se establecen las normas de funcionamiento de la Comisión de Estudio y Análisis de Notificaciones de Incidentes de Tránsito Aéreo”.

Data4Safety y además de varios grupos ECCAIRS así como en seminarios y conferencias convocados por EASA al efecto.

A nivel internacional, AESA forma parte de la iniciativa SM ICG¹⁷; un grupo formado por autoridades de aviación civil de diversos estados que trabaja conjuntamente para elaborar guías sobre la implantación de lo SMS y SSP y en el Safety Management Panel (SMP), panel creado para desarrollar el Anexo 19 así como material guía y ejemplos que publica a través de su página web Safety Management Implementation (SMI)¹⁸.

CONCEPTO	DEFINICIÓN
Indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional	<p>Parámetro de seguridad operacional basado en datos que se utiliza para observar y evaluar el rendimiento en materia de seguridad operacional.</p> <p>Por tanto, son útiles para caracterizar y/o tipificar los niveles de rendimiento en materia de seguridad operacional de una organización de aviación o de un sector de la industria. Los indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional deberían ser fáciles de medir y estar vinculados con los principales componentes del programa de seguridad operacional de un Estado y/o con el SMS de un proveedor de servicios o de productos aeronáuticos. Por lo tanto, los indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional serán diferentes según los diversos segmentos de la industria de la aviación, tales como explotadores de aeronaves, explotadores de aeródromo o proveedores de servicios de navegación aérea.</p>
Medidas preventivas	<p>Actividades de control de los riesgos de seguridad operacional evaluados adoptadas en el marco del Programa o las adoptadas por los proveedores de servicios y productos aeronáuticos en el marco de sus sistemas de gestión de la seguridad operacional o mecanismos equivalentes, con el fin de mantener la eficacia del Programa o de los sistemas de gestión de la seguridad operacional.</p>
Meta de rendimiento en materia de seguridad operacional	<p>El objetivo de mejora del nivel de seguridad operacional proyectado o que se desea conseguir, en cuanto a los indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional, en un período de tiempo determinado.</p> <p>Se determinan considerando cuáles son los objetivos que son deseables y realistas para el Estado y/o los proveedores de servicios y productos aeronáuticos considerados individualmente. Las metas de rendimiento en materia de seguridad operacional deberían ser medibles, aceptables para las partes interesadas y compatibles con los objetivos de seguridad operacional del Estado</p>
Peligro	<p>Condición u objeto que entraña la posibilidad de causar un incidente o accidente de aviación o contribuir al mismo.</p>

¹⁷ Safety Management International Collaboration Group (SM ICG): [http://www.skybrary.aero/index.php/Safety_Management_International_Collaboration_Group_\(SM_ICG\)](http://www.skybrary.aero/index.php/Safety_Management_International_Collaboration_Group_(SM_ICG))

¹⁸ <https://www.unitingaviation.com/publications/safetymanagementimplementation/content/#/>

Nota: esta definición se debe entender dentro de las funciones de gestión de la seguridad operacional que atañen, o sirven de apoyo directo, a la operación segura de las aeronaves.

Rendimiento en materia de seguridad operacional Logro del Estado o de un proveedor en lo que respecta a la seguridad operacional, de conformidad con lo definido mediante sus metas e indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional.

Riesgo de seguridad operacional La probabilidad y la severidad previstas de las consecuencias o resultados de un peligro.

Seguridad Operacional Estado en el que los riesgos operacionales asociados a las actividades de aviación se reducen y controlan a un nivel aceptable.

Responsabilidad funcional (Responsibility) Es la responsabilidad relativa al cumplimiento de las funciones asignadas.

Obligación de rendición de cuentas (Accountability) Es la responsabilidad relativa al logro de los objetivos de seguridad operacional del Programa.

6. ACRÓNIMOS, ABREVIATURAS Y DEFINICIONES

Dentro de esta sección se relacionan diversos conceptos usados a lo largo del documento según se encuentran definidos en el ámbito del Real Decreto 995/2013, de 13 de diciembre, por el que se desarrolla la regulación del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil.

ACRÓNIMO DESCRIPCIÓN

AeMC	Centros Médicos Aeronáuticos
AESA	Agencia Estatal de Seguridad Aérea
ALoSP	Nivel aceptable del rendimiento en materia de seguridad operacional
AMC	Medios Aceptables de Cumplimiento
ANS	Autoridad Nacional de Supervisión
ATM/	Servicios de tránsito aéreo
ATO	Organización de entrenamiento reconocida
CEANITA	Comisión de Estudio y Análisis de Notificaciones de Incidentes de Tránsito Aéreo
CIAIAC	Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil
CIDETMA	Comisión Interministerial de Defensa y Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
CNS	Comunicación, Navegación y Vigilancia
DGAC	Dirección General de Aviación Civil
EASA	Agencia Europea de Seguridad Aérea
EASP	Programa Europeo de Seguridad Aérea
EMA	Estado Mayor del Aire
EPAS	Plan Europeo de Seguridad Aérea
FDM	Flight Data Monitoring
FSTD	Flight Simulation Training Device

ACRÓNIMO DESCRIPCIÓN

GM	Material guía
JEMA	Jefe del Estado Mayor del Aire
iSTARS	Sistema integrado de análisis y notificación de tendencias de seguridad operacional
LSA	Ley de Seguridad Aérea
MITERD	Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico
MITMA	Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
NA	Navegación aérea
NRB	Nuevo Reglamento Base
NoA	Network of Analyst
NSA	Ley de Navegación Aérea
OACI	Organización Internacional de Aviación Civil
PASO	Plan de Acción de Seguridad Operacional
PESO	Programa Estatal de Seguridad Operacional
PVC	Plan de Vigilancia Continuada
RD	Real Decreto
RIMAS	Risk Management in Aviation Safety
RPA	Remoted Pilot Aircraft
SBPR	Supervisión de la seguridad operacional basada en riesgos
SETMA	Secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
SMS	Sistema de Gestión de la Seguridad
SNS	Sistema de Notificación de Sucesos
SSO	Vigilancia de las seguridad operacional
SPI	Indicadores de rendimiento en materia de seguridad
SPT	Metas de rendimiento en materia de seguridad
SSP	State Safety Program (PESO en inglés)
TAC	Transporte Aéreo Comercial
TTAA	Trabajos Aéreos

ANEXO A. TRANSCRIPCIÓN DEL ACUERDO DE CONSEJO DE MINISTROS

ACUERDO POR EL QUE SE APRUEBA LA REVISIÓN DEL PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL PARA LA AVIACIÓN CIVIL POR EL QUE SE ESTABLECE LA POLÍTICA Y OBJETIVOS DE SEGURIDAD AÉREA DEL ESTADO

El objeto del presente acuerdo es la revisión del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil, adaptándolo a las nuevas disposiciones normativas internacionales y europeas, modificando la política y objetivos de seguridad aérea del Estado, manteniendo la designación del órgano superior responsable de impulsar el Programa conforme al artículo 11.2 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea y dando cumplimiento a lo dispuesto por los artículos 11 y 12 de la citada ley y por el artículo 18 del Real Decreto 995/2013, por el que se desarrolla la regulación del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil.

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago (1944), del que España es signataria, exige a sus Estados miembros implantar un Programa Estatal de Seguridad Operacional (en adelante Programa). El Programa, de conformidad con los requisitos establecidos por el Anexo 19 al Convenio y de acuerdo con las directrices de la Unión Europea, establece la política, objetivos y recursos de la seguridad aérea del Estado, mediante la gestión estatal de los riesgos de seguridad operacional, el aseguramiento estatal de la seguridad operacional y la promoción estatal de la seguridad operacional.

Asimismo, a nivel europeo, el 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, exige a los Estados Miembros de la Unión el desarrollar un Programa Estatal de Seguridad Operacional coherente con el Programa Europeo de Seguridad Aérea y conforme a las normas y prácticas recomendadas internacionalmente en dicho Anexo 19 y sus documentos de desarrollo.

El Programa completa el tradicional enfoque prescriptivo de verificación del cumplimiento de disposiciones normativas mediante la realización de inspecciones y auditorías, con un enfoque adicional, de carácter preventivo en la vigilancia de la seguridad operacional, consistente en el establecimiento de un sistema de gestión de la seguridad integrado por objetivos, reglas y actividades encaminadas a la mejora continua de la seguridad operacional del Estado.

España, en su firme compromiso por la gestión de la seguridad operacional, modificó su legislación aeronáutica mediante la Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil, y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, para recoger la obligación de implantar el Programa y definir el marco jurídico e institucional que permitiera el desarrollo posterior del mismo. Este marco legislativo tuvo su desarrollo posterior a través del Real Decreto 995/2013, que, entre otros, determina las Administraciones públicas y demás sujetos del sector público y privado que quedan vinculados al Programa y el alcance de sus obligaciones.

Entre las disposiciones legislativas y reglamentarias que se han desarrollado en España se destacan aquellas introducidas con objeto de regular el uso de la información y datos de seguridad recabados en el marco del Programa y la protección de la información de seguridad y del notificador. Estas disposiciones normativas permiten establecer el adecuado entorno de confianza en el que los diversos profesionales y proveedores aeronáuticos puedan colaborar notificando los sucesos y

peligros de los que hayan tenido conocimiento sin temor a sufrir represalias en un entorno de cultura justa. La captación, recopilación, procesamiento, intercambio y análisis de la información permiten en última instancia adoptar y hacer el seguimiento de las medidas de control del riesgo de seguridad operacional emprendidas en el marco del Programa.

El Real Decreto 995/2013, dispone que el Programa que establece la política y objetivos de seguridad aérea del Estado, y la designación del órgano superior responsable de impulsarlo, se aprueben mediante acuerdo del Consejo de Ministros, a propuesta conjunta de los Ministros de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Defensa y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, en el ámbito de sus competencias.

El 23 de enero de 2015 se aprobó por Acuerdo de Consejo de Ministros el primer Programa Estatal de Seguridad Operacional, estableciendo la política y objetivos de dicho Programa, designando a la Secretaría de Estado Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana como órgano superior responsable de impulsar el Programa y fijando un plazo máximo para la revisión del mismo.

La revisión tras el periodo de 4 años recoge el seguimiento y propuesta de revisión del Programa que venía reflejándose anualmente en la Memoria. Adicionalmente, la entrada en vigor de la actualización de la normativa internacional aplicable para gestión de la seguridad operacional (Enmienda 1 al Anexo 19 al Convenio Internacional de Aviación Civil) en noviembre de 2019, así como la evaluación del Programa que OACI realizó en el mismo mes motivan una revisión completa del Programa para incorporar tanto los últimos estándares aplicables como las recomendaciones resultantes de dicha evaluación

El presente acuerdo, por tanto, tiene por objeto culminar la primera revisión del Programa Estatal de Seguridad Operacional mediante la actualización de su política y objetivos y contemplando la evolución que ha experimentado la gestión de la seguridad en el ámbito de la aviación tanto a nivel estatal como internacional, avanzando de este modo desde el enfoque preventivo hacia un enfoque más proactivo.

La motivación para la modificación de la política del Programa es que resulte de más fácil comprensión para los sujetos obligados por el Programa y el resto de los ciudadanos, y traslade a la sociedad en general un mensaje inteligible de compromiso con la seguridad operacional

La motivación para la modificación de los objetivos se debe a haber quedado desactualizados por su enunciado o por el contexto en el que se elaboraron, por ser difícilmente cuantificables en su grado de consecución; por estar orientados al desarrollo de un Programa en estado incipiente en lugar del mantenimiento y mejora de uno maduro y/o parecer que compartimentan la seguridad operacional de la aviación en ámbitos independientes en lugar de reflejar la contribución interconectada de todos ellos a la misma.

La distribución de responsabilidades derivada de este acuerdo se articula según las competencias asignadas a cada uno de los organismos del sector público vinculados al mismo: Dirección General de Aviación Civil, Agencia Estatal de Seguridad Aérea, Estado Mayor del Ejército del Aire, Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil y Subsecretaría para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea, la Subsecretaría para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y el Estado Mayor del Ejército del Aire son los organismos públicos supervisores responsables de la aplicación del Programa en relación con los proveedores sujetos a su control o supervisión. Los proveedores vinculados por el Programa se enumeran en el artículo 4 del Real

Decreto 995/2013, y sus obligaciones en el marco del Programa se establecen en el Capítulo III.

Aunque todos los organismos públicos con competencias en aviación civil están vinculados al Programa desde su creación, considerando la experiencia adquirida en estos años, resulta necesario garantizar la implicación puntual de otros organismos públicos que pudieran tener competencias respecto a alguna de las áreas que se consideran prioritarias para la seguridad operacional.

Por ejemplo, en el control de fauna, que es considerado área prioritaria, están implicados tanto el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, como las Comunidades Autónomas con competencias sobre medio ambiente. Otro ejemplo sería poder contemplar la contribución a los objetivos de seguridad operacional del Estado de los aeropuertos de competencia autonómica, cuyos departamentos autonómicos responsables, actualmente, no se encuentran vinculados al PESO.

Dado que las áreas prioritarias de seguridad operacional pueden cambiar, es conveniente establecer algún mecanismo para poder vincular temporalmente y de forma limitada a dichos organismos afectados al Programa para poder recabar información y establecer medidas de control, a nivel estatal, más eficaces sobre estas áreas de seguridad operacional.

Además del marco jurídico que regula el Programa y del presente Acuerdo, el Estado español documentará el mismo a través de tres instrumentos:

- El Plan de Acción de Seguridad Operacional: El Real Decreto 995/2013, regula en su artículo 25.2 la elaboración de un Plan de Acción de Seguridad Operacional. Este Plan será coherente con la política y pretende el logro de los objetivos de seguridad aérea del Estado establecidos en el Programa. La elaboración del Plan corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en colaboración con los proveedores y con el resto de organismos públicos supervisores integrados en el Programa para aquellos proveedores no sujetos a su supervisión. El Plan describe las actividades, tanto de los organismos públicos competentes en materia de supervisión y control de la seguridad operacional como de los proveedores de servicios y productos aeronáuticos y del resto de organismos públicos que se integran en el Programa, encaminadas a mejorar la seguridad operacional en aquellas áreas que se identifiquen como prioritarias.
- La Memoria Anual: Anualmente, a propuesta del órgano superior responsable de impulsar el Programa, se elevará al Consejo de Ministros la Memoria Anual a la que se refiere el artículo 11.5 de la Ley 21/2003, elaborada por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, sobre el grado de implantación y ejecución del Programa y el nivel de cumplimiento en el ejercicio anterior de los objetivos fijados en él. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana remitirá esta Memoria Anual a las Comisiones competentes del Congreso de los Diputados y del Senado.
- El Documento Unificado del Programa: Documento elaborado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea para dar cumplimiento a las disposiciones del Anexo 19 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, donde se describen y detallan la forma en la que se han desarrollado en España los diferentes procesos y actividades inherentes al Programa. El Documento Unificado del Programa se estructura siguiendo el marco del Programa establecido por la Organización de Aviación Civil Internacional en el citado Anexo 19:
 - Política, objetivos y recursos estatales de seguridad operacional
 - Gestión estatal de los riesgos de seguridad operacional
 - Aseguramiento estatal de la seguridad operacional
 - Promoción estatal de la seguridad operacional

Adicionalmente a estos documentos, de acuerdo a lo establecido en el artículo 21 del Real Decreto 995/2013, los organismos integrados en el Programa acordarán en el marco del Comité de Coordinación el contenido del Manual de Aplicación del Programa, que tendrá carácter vinculante.

Conforme a lo previsto por el artículo 18 del Real Decreto 995/2013, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea ha elaborado la revisión del Programa, cuya propuesta fue informada por los organismos públicos supervisores y el resto de los organismos públicos que se integran en el Programa.

A propuesta conjunta del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de la Ministra de Defensa y de la Vicepresidenta Cuarta del Gobierno y Ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, el Consejo de Ministros en su reunión del día 15 de diciembre de 2020,

ACUERDA:

Primero. - Se aprueba la revisión del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil, aprobado inicialmente en el Acuerdo de Ministros del 23 de enero de 2015, estableciendo la Política y los Objetivos del Estado en este ámbito, que se incorporan, respectivamente, como Anexos 1 y 2 a este Acuerdo.

Para la revisión periódica del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil a iniciativa de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, atendiendo al resultado del seguimiento sobre su aplicación y al cumplimiento de la política y los objetivos previstos en él conforme a lo previsto en el artículo 18.1 del Real Decreto 995/2013, se establece un plazo máximo de cinco años desde su última revisión.

El Plan de Acción de Seguridad Operacional previsto en el artículo 25 del Real Decreto 995/2013, aprobado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, cubrirá un periodo de cinco años y será revisado anualmente.

Segundo. - Se designa como órgano superior responsable de impulsar el Programa a la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, al que corresponde el ejercicio de las funciones previstas en los artículos 18.2 y 20 del Real Decreto 995/2013, así como cuantas actuaciones sean necesarias para el impulso y seguimiento del Programa, en particular garantizar la coordinación entre los organismos públicos responsables de la aplicación del Programa y el Ministerio de Hacienda. De este modo, el órgano superior responsable asegurará que el Estado destina a la puesta en práctica y al mantenimiento del Programa los recursos humanos y financieros que se consideren necesarios.

Tercero. - La Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, como entidad competente para coordinar la implantación y ejecución del Programa, así como para el seguimiento del cumplimiento de los objetivos de seguridad operacional fijados en él, y el Presidente del Comité de Coordinación del Programa se reunirán anualmente con el órgano superior responsable de impulsar el Programa para reportar sobre el grado de ejecución del mismo, el cumplimiento de sus objetivos, el

grado de coordinación de los organismos públicos vinculados al Programa y los recursos humanos y materiales dedicados por cada uno de ellos al desarrollo y mantenimiento del mismo.

Cuarto. - Los distintos Ministerios, autoridades y el resto de los organismos públicos vinculados al Programa deberán identificar en sus respectivas normativas de estructura y funcionamiento los órganos de los mismos encargados de la ejecución de las funciones atribuidas a cada uno de ellos en los artículos 5, 6, 20 y 23 del Real Decreto 995/2013.

Quinto. - Cuando en el marco del Programa se detecten riesgos, cuyas acciones de mitigación puedan recaer en otros organismos públicos de la Administración General del Estado distintos de los que están vinculados al Programa de manera permanente o a otras Administraciones Territoriales, o a sus organismos vinculados, a propuesta del organismo público supervisor incumbido y con la aceptación del Comité de Coordinación, el Secretario de Estado convocará a los organismos públicos o las Administraciones Territoriales a una reunión específica del Comité de Coordinación para valorar las acciones de mitigación que puedan corresponder a cada Administración u organismo.

Las Administraciones y organismos involucrados se comprometerán, en relación a las actividades que les vinculen al Programa, en el marco de sus competencias y de acuerdo con los artículos 3 y 4 de la Ley 40/2015, a adoptar aquellas medidas que permitan establecer un nivel de seguridad adecuado, e informarán de las medidas adoptadas en el más breve plazo posible, máximo de 1 mes, desde la reunión del Comité de Coordinación.

En el caso de que las medidas propuestas en el marco del Comité no sean adecuadas o suficientes para mitigar los riesgos asociados, el organismo público supervisor incumbido propondrá al Secretario de Estado la adopción de otras medidas, que, en el marco de sus competencias y de acuerdo con los artículos 3 y 4 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, deban ser realizadas, respectivamente por cada una de los organismos o Administración.

Sexto. - Los aspectos acordados en referencia al Programa y a la coordinación entre autoridades y organismos públicos vinculados al mismo deberán reflejarse en el Documento Unificado del Programa y/o en el Manual de Aplicación del Programa en un plazo no superior a tres meses desde la adopción de este Acuerdo. Estos documentos serán remitidos al órgano superior responsable de impulsar el Programa para su información.

Séptimo. - Este acuerdo sustituye al Acuerdo de Consejo de Ministros del 23 de enero de 2015 por el que se aprobó el Programa Estatal de Seguridad Operacional.

I. ANEXO 1: POLÍTICA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL

El Gobierno de España, mediante la aplicación del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil (en adelante, PESO), adquiere un compromiso firme con la seguridad operacional en la aviación civil.

Por ello, todos los organismos públicos que participan en el PESO (en adelante, Organismos del PESO) tienen como objetivo fundamental, en el desarrollo de sus funciones, lograr que todas las actividades de aviación civil, en particular las desarrolladas por los Proveedores de servicios y productos aeronáuticos (en adelante, Proveedores), alcanzan un elevado nivel de seguridad operacional.

En línea con este objetivo fundamental, el Gobierno de España se compromete a:

- P.1. Establecer los mecanismos para que dentro del Estado se asignen los recursos humanos y materiales suficientes para la gestión y supervisión de la seguridad operacional.
- P.2. Asegurar que el personal de los Organismos del PESO conoce sus responsabilidades, tiene la formación adecuada y dispone de los conocimientos y la experiencia apropiada, para acometer de forma competente esas responsabilidades en el logro de los objetivos de seguridad operacional.
- P.3. Garantizar la disponibilidad de infraestructuras eficientes que den soporte a operaciones aéreas seguras.
- P.4. Desarrollar y promover, basándose en los principios de la seguridad operacional, los reglamentos que resulten necesarios para ampliar o complementar las normas internacionales, y en particular las de la Unión Europea, con la necesaria consulta a todos los sectores afectados.
- P.5. Promover una cultura de seguridad operacional, tanto dentro de los Organismos del PESO como en los Proveedores, que fomente las prácticas seguras, incremente el intercambio de información de seguridad y por ende aumente la seguridad operacional.
- P.6. Mantener la gestión de la seguridad operacional en España a través de un sistema efectivo de identificación de peligros y gestión del riesgo apoyado en un uso eficaz de toda la información disponible que ponga de manifiesto a un peligro real o potencial para la seguridad aérea.
- P.7. Velar, fomentando los principios de la cultura justa, para que la notificación y el tratamiento de la información de seguridad tenga la máxima protección posible, especialmente en lo relativo a las personas que faciliten la información.
- P.8. Promover y facilitar a la industria de la aviación el aprendizaje y asimilación de los conceptos y principios de la gestión de la seguridad operacional.
- P.9. Asegurar que dentro del Estado se cumplen con los requisitos y estándares, tanto nacionales como internacionales, relativos a la seguridad operacional.
- P.10. Vigilar la implantación efectiva, por parte de los Proveedores, de los sistemas de gestión de la seguridad operacional y de los mecanismos equivalentes, desarrollando procesos de mejora continua

del nivel de rendimiento en materia de seguridad operacional que complementen el cumplimiento prescriptivo con las disposiciones normativas vigentes.

- P.11. Fomentar las buenas prácticas de seguridad operacional y el desarrollo de redes de intercambio de datos de seguridad y evaluación del riesgo colaborativas en el sector aéreo, de manera que se promueva la interacción efectiva entre todos los Organismos del PESO y los Proveedores para la resolución de los aspectos de la seguridad operacional que se hayan identificado.
- P.12. Colaborar e intensificar la participación con los organismos internacionales, y en particular con la Comisión Europea, la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) y la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional), para la mejora del nivel de seguridad operacional en el sector aéreo dentro y fuera de nuestras fronteras.

La responsabilidad relativa al logro de los objetivos de seguridad operacional se distribuye de la siguiente manera:

a) El órgano superior responsable de impulsar el PESO es la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Este órgano es el máximo responsable dentro del Estado español del logro de los objetivos de seguridad operacional del Programa.

b) Junto a este órgano superior, los organismos públicos responsables de la aplicación del Programa se comprometen, en la medida en que sus actividades influyan en el logro de los objetivos de seguridad operacional del PESO, a destinar los recursos humanos y financieros necesarios obtenidos a través de sus respectivas dotaciones presupuestarias.

c) El personal de los organismos públicos responsables de la aplicación del Programa que realice actividades que incidan en el logro de los objetivos de seguridad operacional del PESO, queda comprometido a desarrollar las mismas de acuerdo con los principios de gestión de seguridad operacional que rigen el Programa.

II. ANEXO 2: OBJETIVOS ESTATALES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Este documento recoge los objetivos de seguridad operacional del Programa establecidos por el Acuerdo del Consejo de Ministros para lograr un sector aéreo más seguro:

0.1. Mejora del nivel de seguridad operacional del transporte aéreo comercial bajo supervisión del Estado español, en el ámbito de las compañías aéreas, de los aeropuertos en los que operan y de los proveedores de servicios de navegación aérea.

- ✓ La meta es el mantenimiento por debajo del valor medio de la tasa de siniestralidad publicada por OACI para la región EUR.

0.2. Mejora del nivel de seguridad operacional en los trabajos aéreos y aviación general y deportiva.

- ✓ La meta es la disminución del número de personas fallecidas, en relación con la actividad llevada a cabo en cada año, en accidentes de este ámbito de aviación por debajo de los valores registrados en los años anteriores.

0.3. Promoción del desarrollo seguro y ordenado del sector de las aeronaves no tripuladas.

- ✓ La meta es la reducción de los eventos de alta severidad de este tipo de aviación que impactan en la seguridad de las operaciones de aeronaves con personas a bordo.

0.4. Fortalecimiento de la capacidad y la eficiencia del sistema de supervisión de la seguridad operacional del Estado.

- ✓ La meta es la obtención de los mejores resultados en las evaluaciones externas al Estado sobre el sistema de supervisión, incluyendo la implantación efectiva de las normas de OACI.

0.5. Aseguramiento de la implantación real y efectiva de los sistemas de gestión de seguridad o mecanismos equivalentes de los proveedores, y promoción de una verdadera sinergia entre dichos sistemas y el Programa Estatal de Seguridad Operacional.

- ✓ La meta es el avance en el grado de madurez de los sistemas de gestión o mecanismos equivalentes de los proveedores en los distintos ámbitos de la aviación.

0.6. Aplicación de una cultura de seguridad efectiva en todo el sector de la aviación civil.

- ✓ La meta es que todas las organizaciones y personas vinculadas al Programa sean conscientes de su contribución a la mejora de la seguridad operacional y actúen en consecuencia.

ANEXO B. INDICADORES DE RENDIMIENTO EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

I. INDICADORES DE RENDIMIENTO EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL A NIVEL NACIONAL

Como paso previo al establecimiento de los objetivos de seguridad operacional, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea estableció una serie de iniciativas encaminadas a identificar posibles indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional:

- Programa de Indicadores de Seguridad Operacional con Operadores de Transporte Aéreo Comercial con Aviones.
- Programa de Indicadores de Seguridad Operacional con Trabajos Aéreos
- Programa de Indicadores de Seguridad Operacional con Aeropuertos
- Programa de Indicadores de Seguridad Operacional con Navegación Aérea

Indicadores de Seguridad Operacional para las Operaciones de Transporte Aéreo Comercial.

Dentro de este programa se han identificado indicadores de seguridad operacional para los operadores aéreos dedicados al transporte aéreo comercial con aviones. Según resolución de 15 de febrero de 2021, se modifican y establecen tres tipos de indicadores para el Tráfico Aéreo Comercial.:

Indicadores Volumétricos

- Número de aeronaves.
- Horas de vuelo.
- Número de despegues.
- Número de tripulaciones
- Pasajeros transportados
- Carga transportada

Indicadores de operaciones

- Aproximaciones no estabilizadas con posterior frustrada.
- Aproximaciones no estabilizadas finalizadas.
- Aproximaciones frustradas y go arounds totales.
- Avisos GPWS y EGPWS.
- Extensiones de actividad de tripulaciones.
- Eventos de daños en tierra asociados a servicios handling.
- Desviaciones de altura (level busts).
- Número de vuelos analizados por FDM.
- Despegues abortados por debajo 80kts.
- Despegues abortados por encima 80kts.
- Aproximaciones CAT II-III finalizadas.
- Despegues de baja visibilidad (LVTO).

Indicadores de mantenimiento

- PIREPS.
- Diferidos Abiertos - Clase A.
- Diferidos Abiertos - Clase B.
- Diferidos Abiertos - Clase C.

- Diferidos Abiertos - Clase D.
- Extensiones de diferidos requeridas.
- Ampliaciones de intervalos de mantenimiento.
- Retrasos superiores a 15 minutos por motivos técnicos.
- Turnbacks en tierra por motivos técnicos.
- Cancelaciones técnicas (AOG).
- Defectos repetitivos identificados

Indicadores de Seguridad Operacional de operadores con Certificado Especial de Operador (COE).

Este es un programa entre los operadores de trabajos aéreos y AESA, para la implementación de un Sistema de Indicadores de Seguridad Operacional. Se considerarán tanto los aviones y/o helicópteros que son propiedad del operador como los aviones y/o helicópteros que están siendo explotados en régimen de wet y dry leasing por el operador. Este programa contempla cuatro grupos de indicadores: Generales, por Actividad, Contra Incendios y Tratamientos Agrícolas.

Búsqueda y Salvamento:

- Nº de aeronaves que forman parte de la flota y que hayan realizado horas de vuelo durante el mes a reportar
- Horas de vuelo totales por flota en el mes a reportar
- Nº de despegues de la flota durante el mes a reportar
- Nº de horas dedicadas a esta actividad
- Nº de horas dedicadas a entrenamiento

Lucha contra incendios

- Nº de aeronaves que forman parte de la flota y que hayan realizado horas de vuelo durante el mes a reportar
- Horas de vuelo totales por flota en el mes a reportar
- Nº de despegues de la flota durante el mes a reportar
- Nº de horas dedicadas a esta actividad
- Nº de descargas de agua para cada flota.
- Nº de fallos en la carga de agua para cada flota durante el mes a reportar.
- Nº de fallos en la descarga de agua para cada flota durante el mes a reportar.

Indicadores de Seguridad Operacional de operadores de Operaciones Especializadas (SPO).

- Nº de aeronaves que forman parte de la flota y que hayan realizado horas de vuelo durante el mes a reportar
- Horas de vuelo totales por flota en el mes a reportar
- Nº de despegues de la flota durante el mes a reportar

Indicadores de Seguridad Operacional de organizaciones de entrenamiento aprobadas (ATO)

- Número de aeronaves por flota
- Número despegues de instrucción por flota
- Horas de vuelo de instrucción por flota
- Número despegues de alquiler por flota
- Horas de vuelo de alquiler por flota

Indicadores de Seguridad Operacional con Aeropuertos.

Se trata de un programa con los aeropuertos españoles mediante el cual se suministran mensualmente los siguientes indicadores de seguridad operacional:

Área de movimiento

- FOD por pista
- FOD en calle de rodaje

Plataforma

- FOD en plataforma
- Incidentes ACI-A
- Incidentes ACI-B
- Incidentes ACI-C
- Incidentes ACI-D
- Incidentes ACI-E
- Incidentes ACI-F

Fauna

- Impactos con aves
- Impactos relevantes con aves
- Impactos de aves descartadas
- Impactos de fauna terrestre
- Avistamientos de fauna terrestre

Procedimientos de baja visibilidad (LVP) y condiciones meteorológicas adversas (CMA)

- Activación LVP
- Sucesos totales en horario operativo
- Sucesos con LVP y CMA activos

Central Eléctrica (CE) y Ayudas Visuales (AAVV)

- Inoperatividad de las AAVV asociadas a pista
- Mantenimiento preventivo

Indicadores de Seguridad Operacional en el ámbito de la Navegación Aérea.

Actualmente, los indicadores a suministrar por los proveedores de servicios de navegación aérea son los siguientes:

- Vulneración de separación mínima
- Separación inadecuada
- TCAS RA sin pérdida de separación
- Vuelo controlado casi contra el terreno (Casi CFIT)
- Incursión en la pista donde ha sido necesario realizar una maniobra evasiva
- Incursión en la pista donde no ha sido necesario realizar una maniobra evasiva
- Desviación de una aeronave de la autorización ATC
- Desviación de una aeronave de los procedimientos ATM publicados
- Penetración en espacio aéreo sin autorización.

II. INDICADORES DE SEGURIDAD OPERACIONAL IDENTIFICADOS POR EASA

A nivel europeo, dentro de la Agencia Europea de Seguridad en la Aviación (EASA), a través del ESPICT (European Safety Performance Indicators Consultative Team), se llevaron a cabo tareas para desarrollar indicadores de seguridad. Se proponen tres niveles de indicadores basados en su uso previsto y en los datos necesarios para su medición:

1^{er} nivel: proporcionar información general sobre seguridad. El primer nivel intenta proporcionar una evaluación general de la seguridad e informar al público o a entidades externas a la aviación sobre tendencias generales de seguridad.

2^o nivel: priorizar problemas de seguridad. El segundo nivel ayuda a identificar aspectos específicos del sistema de aviación que requieren medidas, iniciativas o acciones de seguridad.

3^{er} nivel: indicar la efectividad de acciones de mitigación. El tercer nivel pretende proporcionar información sobre la efectividad de las medidas, iniciativas y acciones de seguridad.

La identificación y priorización de temas específicos resulta de un proceso de evaluación de riesgos que debe de estar basado en datos de seguridad y debe de usar el juicio de personal experto para tratar retos futuros. El segundo y tercer nivel de indicadores están estrechamente relacionados con la gestión de riesgos de la seguridad.

Primer nivel de Indicadores de Seguridad.

El primer nivel de indicadores se usa con propósitos informativos, y miden eventos que afectan a la opinión pública (accidentes...). Los resultados permiten comparar el estado de la seguridad entre diferentes regiones o países, y normalmente miden eventos ya ocurridos. Para ser efectivos, los indicadores deben ser simples, mensurables y fiables.

A continuación, se presenta el primer grupo de indicadores de seguridad para evaluar el nivel de seguridad del sistema de aviación propuestos por EASA.

- Número de accidentes fatales¹⁹
- Número de fallecidos y
- Número de accidentes no fatales e incidentes graves

Adoptando como referencia el intervalo entre el máximo-mínimo o la mediana del periodo que comprende los 10 años precedentes:

Estos indicadores se monitorizan para operaciones de transporte comercial (CAT), no comercial (NCC), helicópteros y operaciones especializadas.

La Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) publica una Revisión Anual de Seguridad (*Annual Safety Review*), utilizando datos de OACI para operaciones internacionales y datos de seguridad de distintas autoridades nacionales para aviación general. Con ello, EASA proporciona el primer nivel de indicadores de seguridad. La información presentada es la tasa de accidentes fatales para las nueve regiones del mundo. Debido al gran descenso de operaciones en el año 2020 por la crisis COVID19, EASA va a actualizar el conjunto de indicadores que será desarrollado por el NoA.

¹⁹ Accidentes en los que se haya producido al menos un daño fatal y la aeronave tenga un MTOM superior a 2250 Kg. Estas aeronaves pueden ser aviones o helicópteros.

Segundo nivel de Indicadores de Seguridad.

El segundo nivel de indicadores identifica el número o la tasa (si está disponible) de accidentes fatales y el nivel de riesgo según la clasificación europea de riesgos (ERCS) en las áreas prioritarias, que deben ser identificadas con el juicio del experto para que salgan a la luz estas áreas.

Tercer nivel de Indicadores de Seguridad.

Estos indicadores se centran en la “medida de la efectividad” en que se gestiona la seguridad, y deberían estar diseñados para medir la eficacia de las medidas de mitigación del riesgo. Incorporarán indicadores orientados a los procesos, así como indicadores basados en sucesos.

Aunque por el momento EASA no cuenta con indicadores de este nivel, a medida que se vayan desarrollando, se irán incorporando a este documento.

III. INDICADORES DE SEGURIDAD OPERACIONAL IDENTIFICADOS EN EL ÁMBITO DE LA NAVEGACIÓN AÉREA POR LA COMISIÓN EUROPEA

El Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 de la Comisión de 11 de febrero de 2019 establece un sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación en el cielo único europeo, junto con la Decisión de Ejecución (UE) 2019/903 de la Comisión de 29 de mayo que establece, a escala de la Unión, los objetivos de rendimiento de la red de gestión del tránsito aéreo para el tercer período de referencia 2020-2024, fijando indicadores y objetivos de rendimiento en materia de seguridad operacional para los Estados Miembros.

ANEXO C. NIVEL ACEPTABLE DE RENDIMIENTO EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Este Anexo describe la metodología para el establecimiento del nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional o, lo que es lo mismo, para el establecimiento de los objetivos de seguridad operacional en España.

El establecimiento de un nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional no sustituye los requisitos jurídicos, normativos o de otro tipo establecidos, ni exime a los Estados de sus obligaciones con respecto al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus disposiciones conexas contenidas en los Anexos al Convenio. Es más, la introducción de un nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional responde a la necesidad de complementar el punto de vista histórico de la gestión de la seguridad operacional basado en el cumplimiento de la regulación, con un enfoque basado en el rendimiento. Éste último, evaluará el rendimiento o la eficacia real de las actividades críticas de seguridad operacional respecto a los controles organizativos existentes. El objetivo de mejora continua de la seguridad operacional únicamente puede ser alcanzado a través de la implementación efectiva del Programa.

El nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional se establecerá por medio de un conjunto de indicadores y metas de rendimiento en materia de seguridad operacional. Por tanto, una selección apropiada de los indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional, tanto cualitativos como cuantitativos, es la clave para el establecimiento del nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional. A la hora de seleccionar los mismos, ha de tenerse en cuenta lo siguiente:

- La disponibilidad de datos de seguridad operacional y, en particular, la identificación previa de todas las áreas prioritarias de seguridad operacional
- El detalle con que el que se pretende representar el nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional
- Deben ser representativos de los resultados, procesos y funciones que caracterizan la seguridad operacional

Una vez que se han definido los indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional, el siguiente paso es definir las metas asociadas. La fijación de las metas debería tener en cuenta factores tales como la disponibilidad de recursos, los costes y los beneficios relacionados con las mejoras en el sistema de aviación, así como las expectativas respecto a la seguridad operacional dentro del Estado. El establecimiento de las metas de rendimiento se debe realizar después de considerar lo que es realista y alcanzable para el sector de la aviación. Es más, su establecimiento debería realizarse en estrecha colaboración entre el Estado y los proveedores de servicios y productos aeronáuticos. Se debe tomar en cuenta el rendimiento en materia de seguridad operacional reciente y hacer uso de los datos de seguridad operacional históricos disponibles.

Después de que se hayan seleccionado los indicadores y las metas de rendimiento en materia de seguridad operacional, se puede establecer el nivel de rendimiento en materia de seguridad operacional. El nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional es el grado mínimo de rendimiento del Programa en la práctica real.

Finalmente, el nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional se logra mediante el Plan de Acción de Seguridad Operacional. El Plan de Acción de Seguridad Operacional es la herramienta y el medio necesario para lograr la consecución de las metas de rendimiento en materia de seguridad operacional.

I. ESTRATEGIA ESPAÑOLA PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL NIVEL ACEPTABLE DE RENDIMIENTO EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Para el establecimiento del nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional en el Estado español, se siguen dos aproximaciones simultáneamente: top-down y bottom-up. A continuación, se explican ambas aproximaciones o estrategias.

Además, se contempla la inclusión de metas de rendimiento en materia de seguridad operacional para el caso de indicadores sobre las funciones de seguridad operacional del Estado.

Aproximación top down.

Los indicadores y las metas de rendimiento en materia de seguridad operacional se definen para las áreas prioritarias de seguridad operacional identificadas en el ámbito nacional. Dichas áreas prioritarias de seguridad operacional están contenidas en el Plan de Acción de Seguridad Operacional. Se propondrán las medidas preventivas o mitigadoras que se consideren convenientes para las mismas.

Por otro lado, podría ser necesario introducir indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional adicionales a los contemplados en el Plan de Acción de Seguridad Operacional. Estos últimos indicadores junto con sus metas se definirían, si fuesen necesarios, en el ámbito de los Comités de Seguridad. Para estos indicadores y metas podrían realizarse Planes de Acción ad-hoc de Seguridad Operacional con el objetivo de tener en cuenta las áreas de mayor prioridad o necesidad que vayan detectándose durante la ejecución rutinaria del Programa.

Los indicadores y metas de rendimiento en materia de seguridad operacional de los proveedores de servicios y productos aeronáuticos han de ser coherentes con los indicadores y metas estatales tal y como se regula en el Real Decreto 995/2013, de 13 de diciembre.

Aproximación bottom up.

Desde un punto de vista ideal, habrá que considerar los indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional de todos los proveedores de servicios y productos aeronáuticos a medida que éstos vayan implantando de forma efectiva sus sistemas de gestión de seguridad. Inicialmente, se hará una selección de los indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional definidos por los proveedores de servicios. Para dicha selección, se utilizarán los siguientes criterios:

- En el caso de que el riesgo de un determinado peligro caiga en la región no tolerable en un único proveedor de servicios o productos aeronáuticos, se considerará que dicho proveedor de servicios o productos aeronáuticos presenta una desviación respecto al resto de proveedores, y no se considerará para el establecimiento del nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional del Estado.
- En cambio, si el riesgo de un determinado peligro cae en la región no tolerable en varios proveedores de servicios y productos aeronáuticos, se considerará que existe un riesgo de seguridad común que debe tenerse en cuenta, por lo que se considerará el indicador asociado a ese riesgo en el nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional del Estado.

Funciones de seguridad operacional del Estado.

Tal y como establece OACI en su Anexo 19 las responsabilidades funcionales de gestión en materia de seguridad operacional de los Estados se centran, principalmente, en el cumplimiento de los SARPs, el desempeño de sus propias funciones de gestión de la seguridad operacional y la vigilancia de los SMS implantados por los proveedores de servicios y productos bajo su supervisión. El Programa estatal de seguridad operacional integra la supervisión estatal de la seguridad operacional. El Manual de vigilancia de la seguridad operacional (doc. 9734) ofrece orientación sobre los elementos críticos a supervisar por parte del Estado.

Teniendo en cuenta lo anterior, se ha definido un conjunto de objetivos de seguridad operacional que permiten evaluar tanto aspectos sistémicos del Programa Estatal de Seguridad Operacional como el desempeño de la supervisión de la seguridad operacional por parte del Estado español.

Metas de rendimiento en materia de seguridad operacional

A la hora de establecer las metas de rendimiento en materia de seguridad operacional se considerarán datos históricos que permitan definir metas alcanzables, considerando los recursos humanos y financieros disponibles, tanto por el Estado como por los proveedores de servicios y productos aeronáuticos afectados.