

Informe General de Actividad 2021



REGISTRO DE EDICIONES		
EDICIÓN	Fecha de APLICABILIDAD	MOTIVO DE LA EDICIÓN DEL DOCUMENTO
01	30/06/2022	Edición inicial. Propuesta a Consejo Rector

REFERENCIAS	
CÓDIGO	TÍTULO
N/A	N/A

LISTADO DE ACRÓNIMOS	
ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
N/A	N/A

ÍNDICE

1.	DECLARACION DE LA DIRECTORA	6
2.	RESUMEN EJECUTIVO	7
2.1.	Números de AESA 2021	7
2.2.	Números del año 2021 en el sector	9
3.	AESA	14
3.1.	Régimen jurídico; Ley de Agencias. Estatuto	14
3.2.	Competencias	15
3.3.	Organigrama, equipo directivo	15
3.4.	Misión, Visión y Valores	16
3.5.	Marco Estratégico Plurianual (2021-2023)	17
3.6.	Plan de Acción Anual 2021	18
4.	ACTIVIDAD DE AESA	22
4.1.	PESO y Evaluación de la Seguridad	22
4.2.	Operaciones Aéreas	25
4.2.1.	<i>Inspecciones</i>	25
4.2.2.	<i>Tramitación de licencias y autorizaciones</i>	26
4.2.3.	<i>Interacción con el sector</i>	27
4.3.	Aeronavegabilidad	27
4.3.1.	<i>Inspecciones</i>	27
4.3.2.	<i>Solicitudes iniciales y modificaciones</i>	29
4.3.3.	<i>Interacción con el sector</i>	31
4.4.	Servicios Aéreos y Operadores Extranjeros	31
4.4.1.	<i>Inspecciones</i>	32
4.4.2.	<i>Tramitación de licencias y autorizaciones</i>	33
4.5.	Licencias del Personal Aeronáutico	35
4.5.1.	<i>Inspecciones</i>	35
4.5.2.	<i>Tramitación de licencias y autorizaciones</i>	36
4.5.3.	<i>Interacción con el sector</i>	37
4.6.	Navegación Aérea	39
4.6.1.	<i>Inspecciones</i>	39
4.6.2.	<i>Tramitación de licencias y autorizaciones</i>	40
4.6.3.	<i>Interacción con el sector</i>	41
4.7.	Aeropuertos	42
4.7.1.	<i>Inspecciones</i>	42

4.7.2.	<i>Tramitación de licencias y autorizaciones</i>	43
4.7.3.	<i>Interacción con el sector</i>	45
4.8.	Drones.....	45
4.8.1.	<i>Inspecciones.....</i>	46
4.8.2.	<i>Tramitación de licencias y autorizaciones</i>	47
4.8.3.	<i>Interacción con el sector</i>	48
4.9.	Derechos de los pasajeros	48
4.9.1.	<i>Inspecciones.....</i>	49
4.9.2.	<i>Asesoramiento y Reclamaciones.....</i>	49
4.9.3.	<i>Sanciones</i>	50
4.9.4.	<i>Satisfacción de los pasajeros con AESA</i>	50
4.10.	Actividad internacional	51
4.10.1.	<i>Sistemas de información.....</i>	52
4.10.2.	<i>Sistemas, comunicaciones y atención a usuarios</i>	52
4.10.3.	<i>Administración electrónica</i>	53
4.11.	Desarrollos normativos.....	53
4.12.	Expedientes sancionadores y recursos.....	54
4.13.	Recursos humanos.....	55
4.14.	Encargos a medios propios	55
4.15.	Formación	56
4.16.	Otras actividades de la Secretaría General.....	56
4.16.1.	<i>Asesoramiento jurídico en materia aeronáutica</i>	56
4.16.2.	<i>Tramitación de convenios.....</i>	56
4.16.3.	<i>Registro de entrada/salida</i>	56
4.16.4.	<i>Gestión de la sede de Castellana 112</i>	57
4.16.5.	<i>Atención a los ciudadanos y las organizaciones del sector.....</i>	57
4.16.6.	<i>Portal de Transparencia.....</i>	57
4.17.	Auditorías internas.....	57
5.	INFORMACION FINANCIERA	58
5.1.	Ingresos.....	59
5.2.	Gastos	59
5.3.	Resultado financiero	59

1. DECLARACION DE LA DIRECTORA

En 2021, todos hemos vivido una situación excepcional marcada por la pandemia de la Covid-19, y el sector de la aviación no ha sido una excepción. Durante el pasado año, presenciamos la recuperación del tráfico aéreo y la transformación del sector hacia un nuevo escenario más dinámico, digital y ágil, sin dejar de garantizar la seguridad en la aviación ni los intereses de los pasajeros.

Todo esto se ha visto reflejado en la actividad de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, que se ha volcado en acompañar y dar el soporte necesario a una actividad esencial para el desarrollo económico y social de nuestro país.

Para mí es un honor unirme a esta organización que, en los últimos dos años especialmente, no sólo ha demostrado estar a la altura de las circunstancias, sino que ha realizado un esfuerzo extraordinario por superar las dificultades y apoyar al sector, a pesar de la coyuntura.

A la vista de los resultados del presente informe, estoy convencida de que vamos a seguir aportando valor al transporte aéreo de nuestro país. Por ello debemos seguir invirtiendo esfuerzos para mejorar e implantar de una manera integral las Tecnologías de la Información para agilizar y facilitar los procesos, manteniendo a la vez el sistema de seguridad aérea fuerte y robusto.

Por último, no debemos olvidar que, además de los muchos retos a los que nos enfrentamos, trabajar por la seguridad aérea supone un esfuerzo constante de todas partes implicadas, especialmente de las personas que trabajamos en esta Agencia. Estoy segura de que juntos vamos a continuar manteniendo a esta organización como referente en materia de seguridad, pero no debemos olvidarnos de seguir facilitando el desarrollo del sector y de toda la industria aeronáutica en nuestro país.

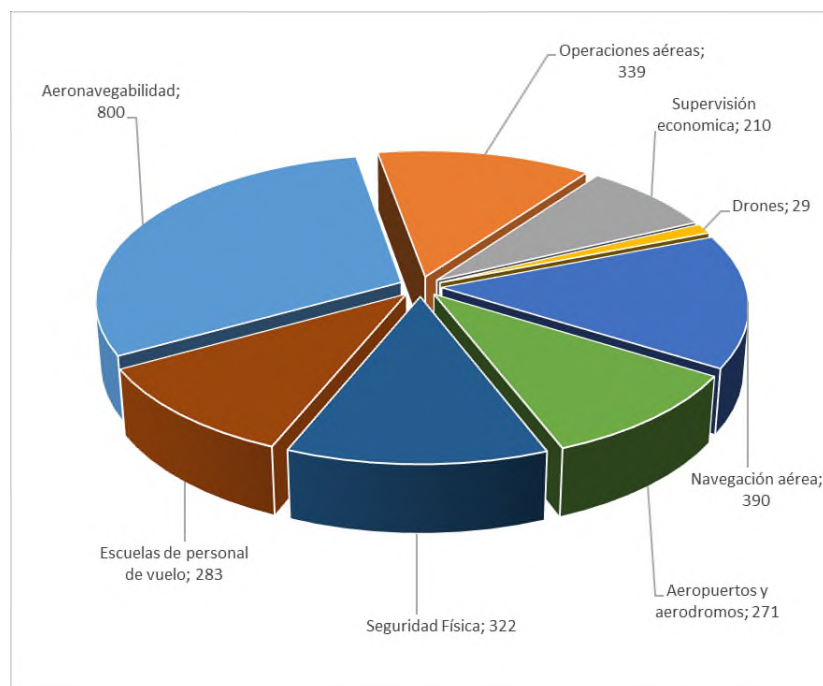
2. RESUMEN EJECUTIVO

2.1. Números de AESA 2021

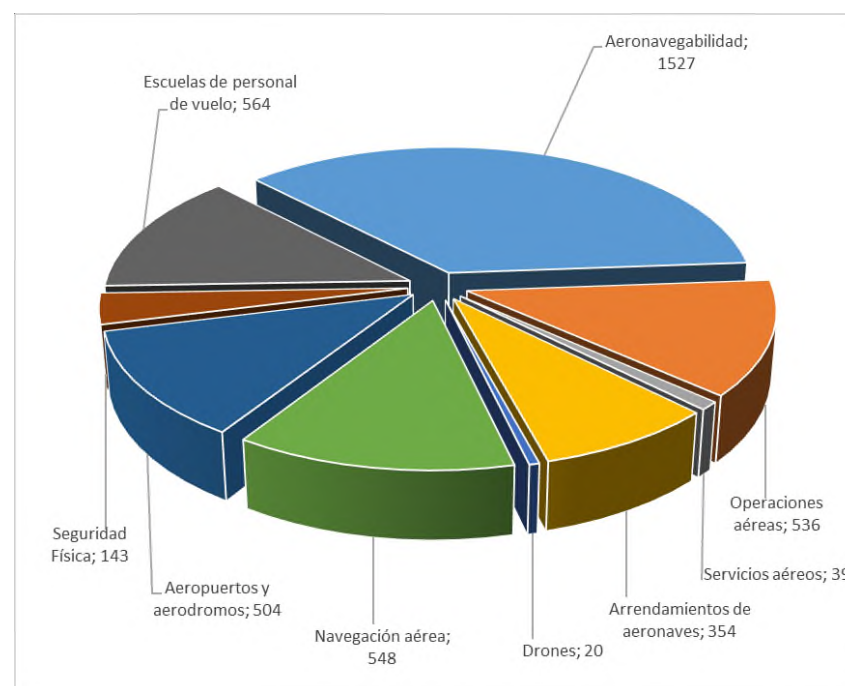
La actividad de AESA durante el año 2021 se pudo resumir en las siguientes cifras:



2.644 Inspecciones de control normativo de oficio

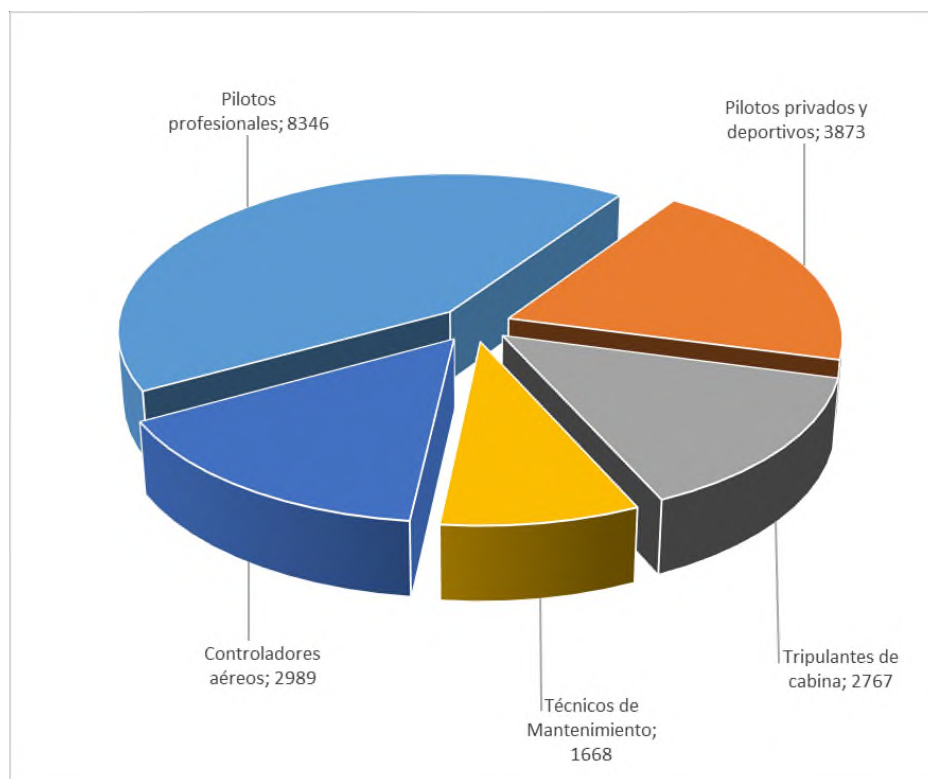


4.235 Aprobaciones y autorizaciones a demanda





19.643 Emisiones o modificaciones de Licencias al personal



2.105 Actuaciones en el registro de matrículas de aeronaves



20.145 Reclamaciones de pasajeros tramitadas



67.672 Pilotos de drones autorizados



33.952 Sucesos de aviación civil analizados



1.154 Acciones preventivas de la seguridad realizadas



9.800 Informes de servidumbres aeronáuticas emitidos



1.177 Expedientes sancionadores incoados



14 proyectos de iniciativas normativas propias



3.685 Permisos para vuelos comerciales



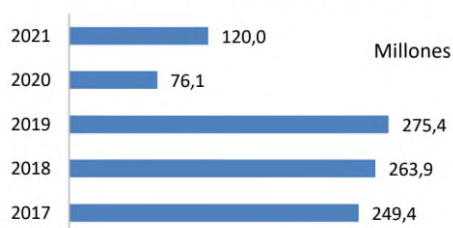
1.455 Inspecciones de Aeronaves en Rampa

2.2. Números del año 2021 en el sector

Durante el año 2020 el sector aéreo se ha visto seriamente dañado por la pandemia del COVID-19 cuyas consecuencias se han seguido notando durante el año 2021.

En 2021 se movieron en los aeropuertos españoles un total de 120,0 millones de pasajeros, lo que supuso un incremento del 57,7% respecto al año 2020, pero un descenso del 56,4% respecto al año de 2019.

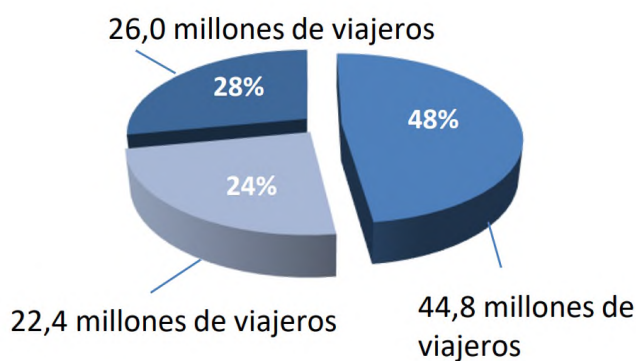
Movimiento de pasajeros

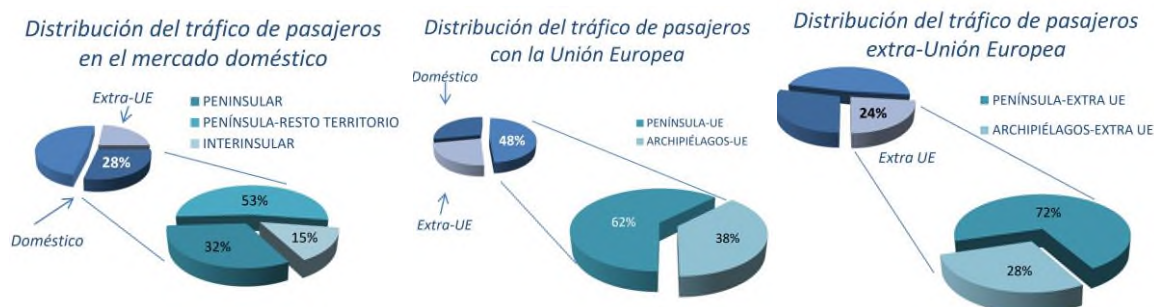


Entre enero y diciembre de 2021, el número de pasajeros en vuelos comerciales en el mercado aéreo español creció un 58,8% respecto a 2020, hasta los 93,2 millones (El número de pasajeros en vuelos comerciales 93,2 millones difiere del número de movimientos en los aeropuertos españoles, 120 millones, debido a que en los vuelos domésticos un pasajero tiene dos movimientos aeroportuarios, salida y llegada)

Distribución del tráfico de pasajeros por mercado

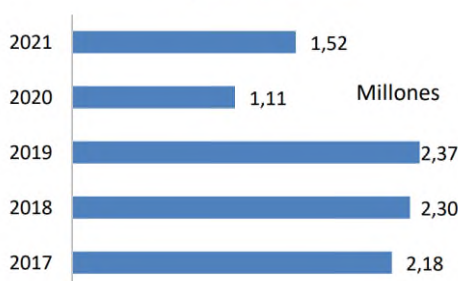
■ DOMÉSTICO ■ UNIÓN EUROPEA ■ EXTRA-UE





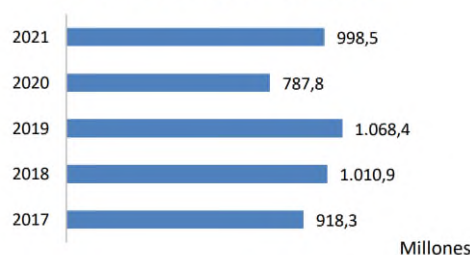
Las operaciones aumentaron un 37,5% con relación al año 2020 y bajaron un 35,6% respecto al año 2019

Operaciones



La carga en el tráfico comercial aumentó un 26,7%, comparándola con la del año 2020 y sólo un 6,5% inferior a la de todo el año 2019

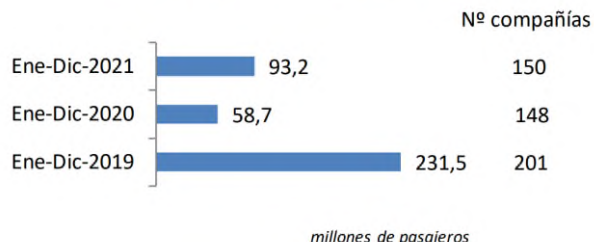
Carga transportada (kg)



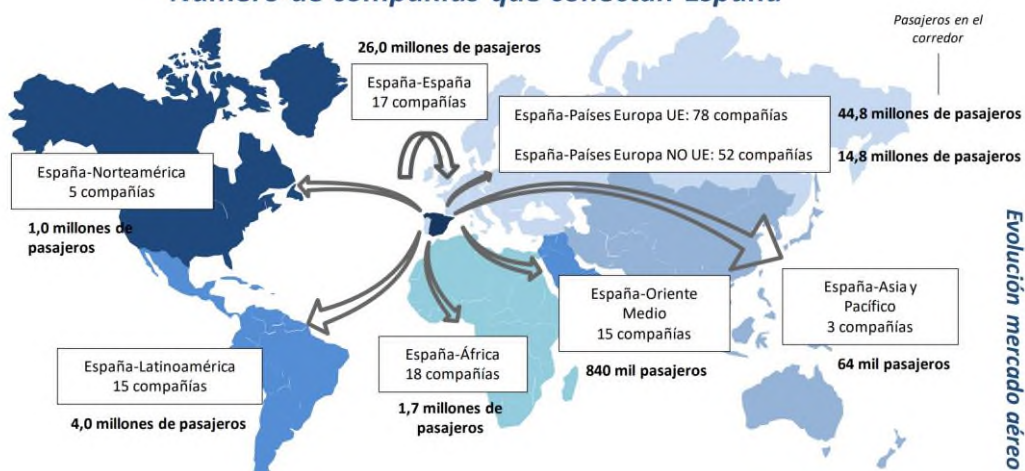
El número de pasajeros en vuelos comerciales en el mercado aéreo español creció un 58,8% hasta los 93,2 millones de viajeros entre enero y diciembre de 2021

El tráfico recuperó 34,5 millones de pasajeros respecto a 2020, pero todavía perdió 138,3 respecto a 2019

Pasajeros transportados y número de compañías



Número de compañías que conectan España

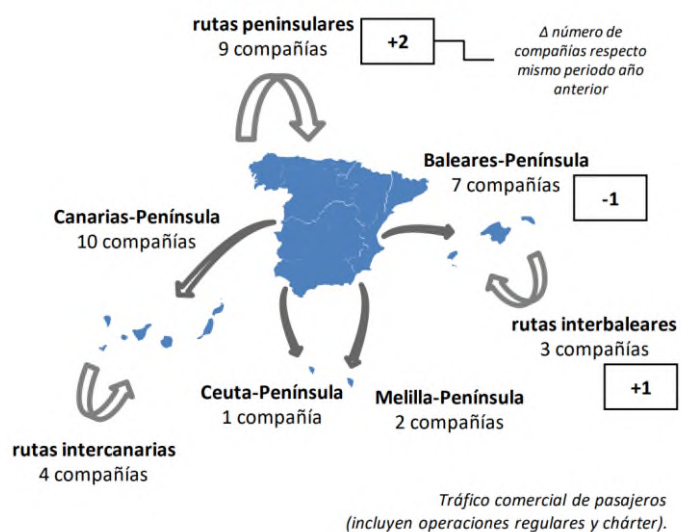


Ryanair, líder con 19,4 millones de pasajeros transportados en el mercado aéreo español, registró un crecimiento del 69,7% en su tráfico respecto al periodo enero-diciembre de 2020. Vueling, en segundo lugar, vio crecer su tráfico un 76,6% con 13,8 millones de viajeros transportados, mientras que Iberia transportó 7,7 millones de pasajeros, un 58,0% más que en 2020.

Tráfico y variación de las 5 principales compañías



Número de compañías que conectan los mercados



AESA supervisa a las Organizaciones, profesionales y aficionados que desarrollan su actividad dentro del sector aéreo nacional.



39 Compañías con certificado de operador aéreo español



259 Compañías de terceros países (no UE) acreditadas



142 Organizaciones de Mantenimiento



137 Escuelas de pilotos



30 Organizaciones de diseño y producción



64 Compañías de trabajos aéreos



19 Compañías certificadas para trabajos de lucha contra incendios y salvamento



51 Aeropuertos y **3** helipuertos abiertos al uso público y tráfico comercial



358 Aeródromos y helipuertos de uso restringido



5 Proveedores de servicios de navegación aérea en 62 centros y torres de control de tráfico



7 Organizaciones de formación de controladores aéreos



Más de **30.000** operadores de drones habilitados



9.350 Pilotos profesionales



3.000 pilotos privados y deportivos



27.000 Tripulantes de cabina de pasajeros



4370 Técnicos de mantenimiento



2.200 Controladores de tráfico aéreo

3. AESA

AESA es el organismo del Estado, adscrito a la Secretaría de Estado de Transporte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que vela para que se cumplan las normas de aviación civil en el conjunto de la actividad aeronáutica de España.

La Agencia tiene las misiones de Supervisión, Inspección y Ordenación del Transporte Aéreo, la Navegación Aérea y la Seguridad Aeroportuaria. Evalúa los riesgos en la seguridad del transporte y tiene potestad sancionadora ante las infracciones de las normas de aviación civil.

AESA trabaja para que se cumplan las normas de seguridad en el transporte aéreo en España, para promover el desarrollo, establecimiento y aplicación de legislación aeronáutica nacional e internacional de seguridad aérea y protección a los pasajeros.

Además, implantamos la cultura de seguridad en el sector y protegemos los derechos de los usuarios y los profesionales, con el objetivo de lograr un transporte aéreo seguro, eficaz, eficiente, de calidad, respetuoso con el medio ambiente, accesible y fluido.

Nuestro objetivo es ser una institución modelo para la sociedad, aportar seguridad, calidad y sostenibilidad al sistema de aviación civil nacional e internacional, ser una referencia en seguridad y eficiencia para Europa.

3.1. Régimen jurídico; Ley de Agencias. Estatuto

Actualmente la norma legal que regula las Agencias Estatales es la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público. En el Título II de esta ley, relativo a la organización y funcionamiento del sector público institucional estatal, en su del Capítulo III Sección 4ª se establece el régimen jurídico, económico financiero y presupuestario de las Agencias Estatales.

El Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea aprobado por el Real Decreto 184/2008 de 8 de febrero, desarrolla el objeto de AESA, y en él se plantean los cinco ejes principales en base a los cuales se desarrollan los objetivos de la Agencia.

1. Preservar la seguridad del transporte aéreo de acuerdo con los principios y normas vigentes en materia de aviación civil.
2. Promover el desarrollo y establecimiento de las normas aeronáuticas nacionales e internacionales en materia de seguridad aérea y protección al usuario del transporte aéreo, así como de los procedimientos para su aplicación.
3. Promover una cultura de seguridad en todos los ámbitos de la aviación civil.
4. Proteger y defender los intereses de la sociedad, y en particular de los usuarios, velando por el desarrollo de un transporte aéreo seguro, eficaz, eficiente, accesible, fluido, de calidad y respetuoso con el medio ambiente.
5. Desarrollar sus competencias atendiendo a las necesidades de la aviación civil, en términos de calidad, eficacia y eficiencia y competitividad.

3.2. Competencias

La Ley 21/2003, de 7 de julio “Ley de Seguridad Aérea” establece el reparto de competencias como Autoridad Aeronáutica Civil entre varios organismos de la Administración General del Estado.

En el Artículo 9 “Competencias”, Capítulo II del Estatuto de AESA, aprobado por el **Real Decreto 184/2008**, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, se detallan las competencias de AESA que ejerce a través de cada uno de los órganos operativos y de la Secretaría General. Estas competencias se desarrollan según las funciones que se especifican en los anexos de este Manual de cada una de las Direcciones y Secretaría General.

El 17 de febrero de 2017, la directora de AESA aprobó mediante Resolución, la delegación de competencias entre las distintas Direcciones de AESA, con el objetivo de reajustar el ejercicio de competencias entre las Direcciones de la Agencia, responder de forma más precisa a las demandas y necesidades y optimizar los recursos materiales y personales de la forma más idónea.

La Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se estableció el Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO), modifica la Ley de Seguridad Aérea y recoge las obligaciones de todos los organismos públicos y de los proveedores de productos y servicios aeronáuticos vinculados por el PESO. Las obligaciones de AESA en el marco del PESO se desarrollan en el RD 995/2013, de 13 de diciembre, por el que se desarrolla la regulación del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y, en concreto, en su artículo 5 se recogen las funciones de los organismos públicos supervisores, entre los que se encuentra AESA. Además, en los artículos 7, 8, 17, 18, 20 a 22 y 23 a 28 se establecen funciones adicionales para AESA. Las funciones de AESA como organismo público supervisor se reparten entre las distintas direcciones de la Agencia, mientras que las funciones de AESA como entidad responsable en España de coordinar la implantación y ejecución del Programa, corresponden a DESATI.

Por último, en relación al Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, establece para AESA las competencias de información del propio documento y sus modificaciones, supervisión del mismo y aplicación del régimen de infracciones y sanciones previstas en dicha ley.

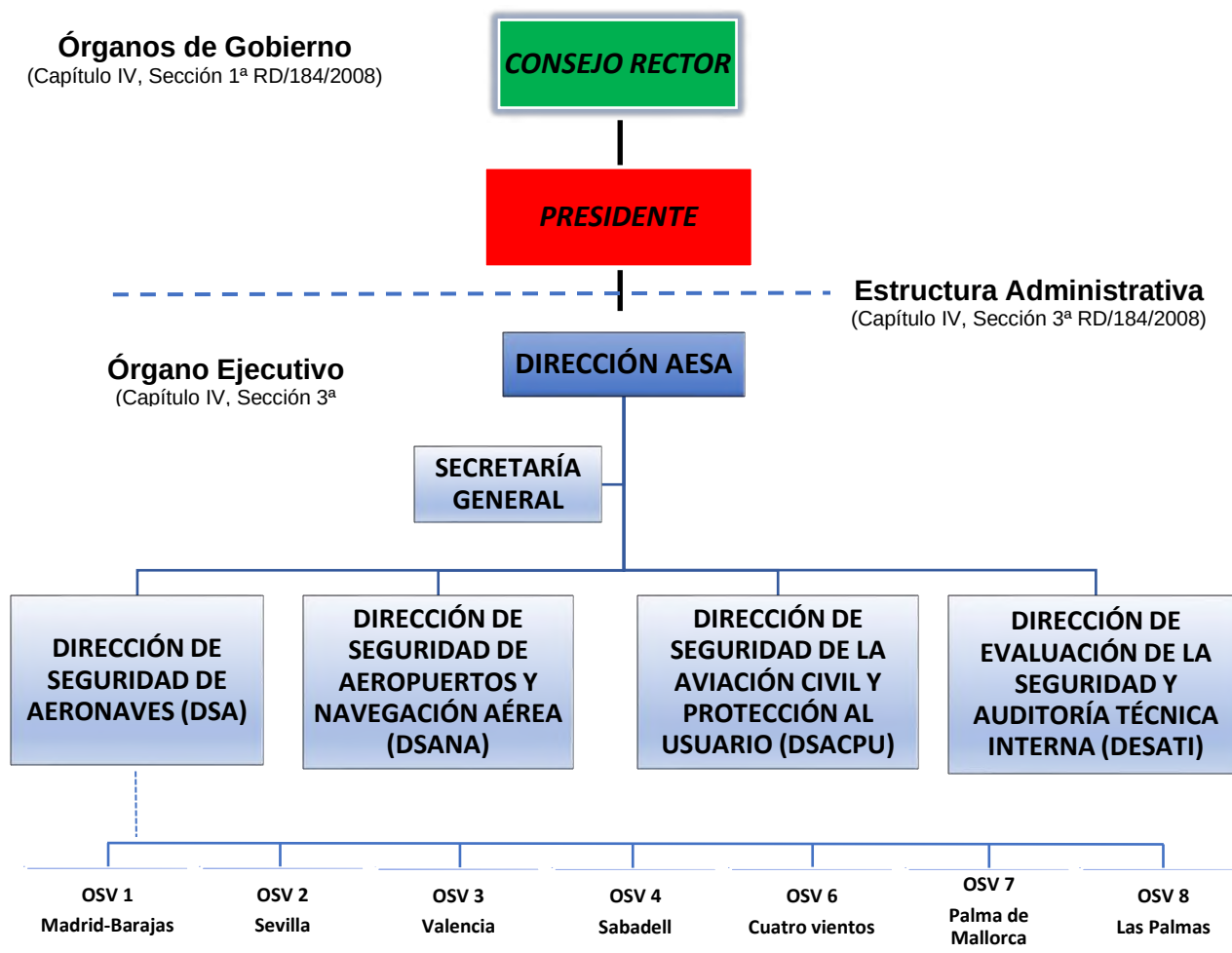
3.3. Organigrama, equipo directivo

Los órganos de gobierno de la Agencia son el presidente y el Consejo Rector y su composición y funciones se detallan en los artículos 14, 15, 16 y 17 del Estatuto de AESA, aprobado por el Real Decreto 184/2008.

De acuerdo al artículo 27, Capítulo IV, Sección 3ª del Estatuto de AESA, bajo la dirección del Director de la Agencia (Órgano Ejecutivo), la Agencia se estructura en los siguientes órganos:

- a) En función de su nivel jerárquico y ámbito geográfico: Direcciones y Oficinas de Seguridad en Vuelo (OSV).
- b) En función de la naturaleza de sus funciones: órganos operativos y la Secretaría General.

La estructura de AESA y su organigrama hasta nivel de Dirección y con características de Órgano es la siguiente:



3.4. Misión, Visión y Valores

Las funciones y los criterios de actuación para las que se crea AESA, se enuncian en el Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, en su artículo 8.

Sintetizando estas funciones y criterios de actuación, podemos definir la **Misión de AESA** como:

“Proteger la seguridad aérea. Velar por la seguridad aeronáutica, la calidad de los servicios y los derechos de los pasajeros”

AESA es el organismo facilitador de la seguridad, eficiencia y excelencia en la gestión en el ámbito de los servicios prestados por la Aviación civil. Sin embargo, en el largo plazo, debe ser también una institución de referencia en el ámbito de la Aviación civil, para la sociedad española, pero también en el ámbito europeo e internacional. Por ello, la **Visión de AESA**, se define como:

“Ser una institución que tenga la confianza de la sociedad y se la valore por su aportación al sistema de la Aviación Civil nacional e internacional en seguridad, calidad y sostenibilidad y que constituya una referencia en Europa.”

Los valores organizativos de AESA son una consecuencia de los “criterios de actuación” expuestos en el artículo 8.2 del RD 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de AESA.

“Para el cumplimiento de dicho objeto, la Agencia se guiará por los siguientes criterios de actuación:

- a) Preservar la seguridad del transporte aéreo de acuerdo con los principios y normas vigentes en materia de aviación civil.*
- b) Promover el desarrollo y establecimiento de las normas aeronáuticas nacionales e internacionales en materia de seguridad aérea y protección al usuario del transporte aéreo, así como de los procedimientos para su aplicación.*
- c) Promover una cultura de seguridad en todos los ámbitos de la aviación civil.*
- d) Proteger y defender los intereses de la sociedad, y en particular de los usuarios, velando por el desarrollo de un transporte aéreo seguro, eficaz, eficiente, accesible, fluido, de calidad y respetuoso con el medio ambiente.*
- e) Desarrollar sus competencias atendiendo a las necesidades de la aviación civil, en términos de calidad, eficacia y eficiencia y competitividad.”*

Estos criterios de actuación se pueden sintetizar en cuatro valores compartidos por todos los miembros de la organización y guiarán sus principios de actuación: Cultura de seguridad, Servicio público, Independencia y objetividad, y excelencia técnica.

3.5. Marco Estratégico Plurianual (2021-2023)

AESA clasifica sus objetivos estratégicos dentro de los tres tipos siguientes en función de su naturaleza:

- **Objetivos competenciales:** Son aquellos que guardan relación directa con el nivel de cumplimiento de las competencias definidas en el estatuto de creación de la Agencia (RD 184/2008 artículos 8 y 9) es decir, marcan las líneas de actuación en la actividad que la agencia ejecuta de forma recurrente como parte de su actividad natural.
- **Objetivos vinculados al Programa Estatal de Seguridad Operacional:** Son aquellos establecidos por el Acuerdo del Consejo de Ministros en el marco del Programa Estatal de Seguridad Operacional para lograr un sector aéreo más seguro.
- **Objetivos de mejora definidos por AESA:** Son los que se derivan de la visión de la Agencia que tiene la dirección. Complementan a los anteriores en aquellos aspectos necesarios para definir el rumbo de la Agencia en el período considerado.

Esta división de tipologías de objetivos se establece a efectos de que la Estrategia de AESA contemple de una forma ordenada y sistemática los principales aspectos que deben definir dicha Estrategia.

Dentro de cada uno de estos se han definido varios objetivos estratégicos, estructurados en 4 ámbitos principales de actuación:

- Ordenación, supervisión e inspección de seguridad del transporte aéreo
- Servicio al ciudadano
- Objetivos de gestión
- Objetivos de cooperación con otros organismos e instituciones

Objetivos Estratégicos			
	Objetivos Competenciales	Objetivos PESO	Objetivos de mejora
Ordenación, supervisión e inspección de la seguridad del transporte aéreo	• Contribuir a la seguridad operacional mediante supervisión • Contribuir al security mediante la supervisión • Proponer desarrollos normativos • Potestad sancionadora • Gestión de riesgos	• Mejora del nivel de seguridad operacional en el transporte aéreo • Mejora del nivel de seguridad operacional en aviación general y helicópteros • Promover desarrollo UAS • Fortalecimiento del sistema de supervisión del estado • Implantación de sistemas de gestión de seguridad operacional en administrados • Aplicación de cultura de seguridad en la industria	• Mejora del nivel de la capacidad de supervisión para seguridad operacional • Mejora del nivel de la capacidad de supervisión para el security
Servicio al ciudadano	• Derechos de los pasajeros		• Sostenibilidad y medio ambiente • Información, accesibilidad y digitalización
Objetivos de gestión			• Excelencia en la gestión, eficiencia y eficacia
Objetivos de cooperación con otros Organismos e instituciones	• Participar en principales organismos nacionales e internacionales		• Colaboración nacional e internacional

Por debajo de estos objetivos estratégicos se han definido una serie de objetivos tácticos indicados los cuales disponen debajo de cada uno de indicadores metas y acciones para asegurar su ejecución y control. Todo esto puede verse en el documento del MEP Cada objetivo táctico guarda relación con al menos un objetivo estratégico, pudiendo relacionarse con más de uno, pero no es posible que no dependa de ninguno.

3.6. Plan de Acción Anual 2021

El plan de acción anual lo componen los distintos planes que se elaboran internamente en AESA encaminados a planificar y estructurar la actividad de la Agencia. Los más destacados son los siguientes:

Plan de inspección: Aglutina todas aquellas inspecciones que pueden planificarse a priori como las que se ejecutan de oficio o las incluidas dentro de los programas de vigilancia continuada de la seguridad.

Plan de Inspección (PI)			
Dirección	Actividades planificadas 2021	Actividades Ejecutadas 2021	Porcentaje respecto al total anual
DSA – Aeronavegabilidad	781	783	100,26%
DSA - Operaciones Aéreas	288	339	117,71%
DSA - Servicios aéreos y operadores extranjeros	1.250	1665	133,20%
DSA - Aeronaves no tripuladas (UAS)	30	29	96,67%
DSANA - Navegación Aérea	415	390	93,98%
DSACPU - Aeropuertos y aeródromos	266	272	102,26%
DSACPU - Seguridad de la Aviación Civil	316	322	101,90%
DESATI - Licencias de personal aeronáutico	294	284	96,60%
DESATI - Calidad y protección al usuario	147	153	104,08%
TOTAL	3.787	4237	111,88%

Plan de Formación: encaminado a impartir la formación adecuada al personal de AESA para que estos puedan adquirir la cualificación adecuada para el desarrollo de sus actividades.

Plan de Formación (PF) interna			
Dirección	Acciones formativas planificadas	Acciones formativas	Porcentaje respecto al total anual
SG	9	6	66,7%
DSANA	44	40	90,9%
DSA	104	73	70,2%
DESATI	46	32	69,6%
DSACPU	38	34	89,5%
TOTAL	241	185	76,8%

Programa de Auditorías: Incluyen tanto las auditorías internas a los procesos de AESA como las que se reciben por parte de organismos externos.

Programa de auditorías (PA)			
Dirección	Auditorías planificadas	Auditorías Ejecutadas Año 2021	Porcentaje respecto al total anual
DSA	11	11	100,00%
DSANA	6	6	100,00%
DSACPU	4	4	100,00%
DESATI	5	5	100,00%
Secretaría General	4	4	100,00%
Estrategia Internacional	2	2	100,00%
DIRECCIÓN	1	1	100,00%
TOTAL	33	33	100,00%

Plan de Tecnologías de la Información y la Comunicación. Plan que recoge una serie de acciones/proyectos encaminados a la implantación de la administración electrónica en AESA y a la mejora de los sistemas TIC.

Plan TIC			
Dirección	Acciones planificadas	Acciones Ejecutadas	Porcentaje respecto al total anual
1. Nuevos servicios para la relación digital con el ciudadano	6	6	100,00%
2. Digitalización de procedimientos	10	10	100,00%
3. Infraestructura y seguridad	5	5	100,00%
4. Inteligencia de negocio y mejora de procesos	4	4	100,00%
5. Capacitación digital de los empleados públicos	4	4	100,00%
TOTAL	29	29	100,00%

Plan normativo: para el desarrollo de la iniciativa normativa que la Agencia tiene entre sus competencias.

Plan normativo			
Tipologías	Iniciativas planificadas	Iniciativas ejecutadas	Porcentaje respecto al total anual
1. Órdenes Ministeriales	4	4	100,00%
2. Reales Decretos	11	11	100,00%
4. Iniciativas fuera de AESA	6	6	100,00%
TOTAL	21	21	100,00%

Ejecución de tramitaciones a demanda: que no pueden ser planificadas, realizando una estimación en función del histórico de años anteriores

Tramitación de Solicitudes (TS)	
Tipo	Realizadas
Trámites de matriculación de aeronaves	1275
Certificación de tipo de aeronaves	109
Certificados de aeronavegabilidad y permisos aeronaves	822
Autorizaciones y aprobaciones a organizaciones de aeronavegabilidad inicial, producción y diseño; (POA, DOA nacional)	27
Autorizaciones y aprobaciones a organizaciones de gestión de la aeronavegabilidad continuada (CAMO, CAO, P145)	676
Arrendamientos de aeronaves	1.690
Autorizaciones y aprobaciones a organizaciones con Certificado de Operador Aéreo (AOC) y Licencias de explotación	592
Autorizaciones y aprobaciones a organizaciones de trabajos aéreos (operaciones especializadas)	138
Autorizaciones y aprobaciones en el sector de aviación general (incluye globos)	334
Permisos comerciales a compañías aéreas	3.665
Autorizaciones UAS (Drones)	20
Licencias de personal aeronáutico profesionales (Pilotos, TCPs y TMAs)	25.868
Licencias de personal aeronáutico NO profesionales	5.505
Autorizaciones a organizaciones de formación (Pilotos, TCPs, TMAs, ATC/AFIS)	344
Autorizaciones y aprobaciones a aeropuertos de uso público.	156

Gestión del cambio en ámbitos aeroportuarios	602
Servidumbres Aeronáuticas	11.800
Autorizaciones a operadores de handling	100
Autorizaciones para transportar carga desde terceros países	55
Certificación de Vigilantes de Seguridad	2.000
Autorizaciones y aprobaciones a proveedores de navegación aérea	17
Gestión de cambios funcionales y proyectos de espacio aéreo	342
Supervisión de declaraciones y planes de verificación de sist. de navegación aérea	77
Supervisión de transiciones operativas para navegación aérea	3

Expedientes sancionadores: Estimación en las distintas áreas de actividad de AESA en función de las sanciones impuestas en años anteriores.

Tramitación de Solicitudes (TS) (cont.)	
Tipo	Realizadas
Notificación de sucesos	52.948
Reclamaciones de pasajeros	60.000
Recursos administrativos y recursos contencioso-administrativos	169
Solicitudes del portal de transparencia	25
Solicitudes y comunicaciones a juzgados	236

4. ACTIVIDAD DE AESA

4.1. PESO y Evaluación de la Seguridad

El PESO es un sistema de gestión de seguridad operacional del Estado, que permite controlar de manera más eficiente, y de forma integrada, los riesgos asociados a la seguridad aérea a nivel estatal.

Tal y como se recoge en el artículo 11.5 de la Ley 21/2003, de seguridad aérea, AESA es la entidad competente para coordinar la implantación y ejecución del Programa Estatal de Seguridad

Operacional (PESO), así como para el seguimiento del cumplimiento de los objetivos de seguridad operacional fijados en él.

Como se establece en el artículo 25.2 del Real Decreto 995/2013, de 13 de diciembre, por el que se desarrolla la regulación del PESO, AESA elabora, en colaboración con los proveedores y el resto de los organismos públicos integrados en el Programa, el Plan de Acción de Seguridad Operacional (PASO) con el fin de alcanzar los objetivos de seguridad operacional establecidos en el Programa.

En 2021 fue necesario publicar un Plan de acción transitorio para adaptarlo a los nuevos objetivos del PESO establecidos en el Acuerdo de Consejo de ministros de 15 de diciembre de 2020. Ese documento solo ha tenido vigencia durante el año 2021 porque ha sido necesario revisar y adaptar las áreas prioritarias. Esa revisión integral del Programa, objetivos estatales y áreas se ha realizado durante 2021 con el objetivo de publicar en 2022 la edición del Plan 2021-2025, que contemplará las acciones de la primera edición y las nuevas áreas de seguimiento prioritario.

Se puede encontrar información detallada, tanto del Programa como del PASO vigente en la página web de AESA:

[Marco general del Programa Estatal de Seguridad Operacional PESO | AESA-Agencia Estatal de Seguridad Aérea - Ministerio de Fomento \(seguridadaerea.gob.es\)](https://seguridadaerea.gob.es)

En relación a la actividad de evaluación de la seguridad, se recoge en la tabla siguiente, la principal actividad ejecutada:

ACTUACIONES DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD	EJECUTADO 2021
GESTIÓN DE REPORTES E INFORMES DE SEGURIDAD	
Actividades de divulgación SNS	15
Respuestas a solicitudes de información	144
Seguimiento de sucesos relevantes	854
Tratamiento de notificaciones de aviación civil	33952
Gestión de recomendaciones SIA dirigidas a AESA	3
ANÁLISIS DE RIESGOS	
Informes de evaluación de riesgos - Comité AP	24
Informes de evaluación de riesgos - Comité NAV	20
Informes de evaluación de riesgos - Comité TAC	43
Informes de evaluación de riesgos - Comité TA-AVNC	34
PLAN DE ACCIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL	
Informes seguimiento áreas críticas	12
Memoria anual cumplimiento PASO	1
Informes de seguimiento y control del plan de inspección	4

Otras actividades adicionales a las recogidas en la tabla anterior que pueden destacarse en 2021 son las siguientes:

- En febrero se publicaron en el Boletín Oficial del Estado los nuevos indicadores de seguridad operacional aprobados por AESA e incluidos en el Portal de Indicadores de Seguridad Operacional (PISO).
- En abril, el Grupo de trabajo interno de AESA creado para abordar las infracciones de espacio aéreo cometidas por vuelos VFR, presentó un resumen del trabajo realizado y las conclusiones alcanzadas.
- CEANITA (Comisión de Estudio y Análisis de Notificaciones de Incidentes de Tránsito Aéreo) celebró el 19 de enero de 2021 su último pleno, ya que la aprobación del Real Decreto 1088/2020, recoge la supresión de esta Comisión a través de la derogación de su norma constitutiva, la Orden PRE/697/2012. AESA ha habilitado, en sustitución de CEANITA, otros mecanismos para articular la cooperación de las organizaciones y profesionales aeronáuticos en el análisis de sucesos.
 - Se ha firmado un protocolo ente el Estado Mayor del Ejército del Aire y AESA para establecer los procedimientos de cooperación entre ambas organizaciones para el análisis de los sucesos de la aviación civil en los que intervengan aeronaves militares, los sistemas aeroportuarios y de navegación aérea y los servicios, actividades e instalaciones adscritos a la defensa nacional, así como su personal. La primera reunión de coordinación se celebró el pasado 18 de noviembre de 2021.
 - Se ha constituido el Grupo de Trabajo de Expertos para la Cooperación en el Análisis de Sucesos, con el objetivo de articular de manera eficaz la cooperación de las organizaciones y profesionales aeronáuticos en el análisis de los sucesos o grupos de sucesos de la aviación civil que les conciernen y de las eventuales medidas que puedan contribuir a prevenir o mitigar los riesgos, cuando la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) estime necesario contar con dicha cooperación. La primera reunión se celebró el 8 de julio y la segunda, el 3 de diciembre.

Por otra parte, AESA ha seguido teniendo una actividad intensa en el marco internacional, continuando con la participación activa en los principales foros de gestión de la seguridad operacional. Cabe destacar tanto el Panel de OACI dedicado a la gestión de la seguridad operacional, que se encuentra trabajando en la preparación de la siguiente edición del Anexo 19, como proyectos de EASA tales como Data4Safety, que busca la integración a nivel europeo de distintas fuentes de información de seguridad, y la implementación de ECCAIRS 2, que es el proyecto de mantenimiento operacional de las capacidades de gestión de las bases de datos nacionales de sucesos, interacción y compartición de información con el Repositorio Central Europeo (ECR) e incorporación de Recomendaciones de Seguridad por parte de las autoridades nacionales de investigación de accidentes e incidentes graves.

4.2. Operaciones Aéreas

4.2.1. Inspecciones

OPERACIONES AÉREAS	EJECUTADO 2021
OPERADORES DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL	
Auditoría global (AOC)	16
Auditoría parcial (AOC)	7
Inspección de Base (AOC)	25
Inspección de Operaciones (AOC)	68
Inspección de Registros (AOC)	15
Inspección de Entrenamiento (AOC)	81
TRABAJOS AÉREOS Y OPERACIONES ESPECIALIZADAS	
Auditoría global (COE)	14
Inspección de base LCI/SAR (COE)	30
Inspección de Entrenamiento (COE)	20
Auditoría global (SPO)	22
Inspección de Operaciones (SPO)	22
Inspección de Entrenamiento (SPO)	4
AVIACIÓN NO COMERCIAL	
Inspección de Operaciones (NCC)	1
Auditoría Global (BOP)	10
Inspección de Operaciones (BOP)	3
Inspección de Entrenamiento (BOP)	1
Auditoría Global (SAO)	0
Inspección de Operaciones (SAO)	0
Inspección de demostraciones aéreas civiles.	0

Durante el año 2021 cabe destacar el inicio de la supervisión de los operadores comerciales con globos en el ámbito del Reglamento (UE) 2018/395, así como la supervisión del sistema de gestión incluyendo a la aprobación CAMO en el ámbito del Reglamento (UE) 965/2012 y el Reglamento (UE) 1321/2014.

Adicionalmente, se ha iniciado la supervisión de los programas de entrenamiento de tripulaciones basado en la evidencia (EBT) para aquellos operadores de transporte aéreo comercial que han implementado estos programas de acuerdo al Reglamento (UE) 2020/2036.

4.2.2. Tramitación de licencias y autorizaciones

OPERACIONES AÉREAS	EJECUTADO 2021
OPERADORES DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL	
Inspecciones Específicas (AOC)	1
Emisión inicial AOC	6
Modificación AOC	31
Modificación Manual Operaciones (AOC)	227
TRABAJOS AÉREOS Y OPERACIONES ESPECIALIZADAS	
Inspecciones Específicas (COE)	0
Emisión inicial COE	4
Modificación COE	13
Modificación Manual Operaciones (COE)	50
Autorización de alturas mínimas - SERA.5005	36
Autorización de operaciones especializadas (SPO) de Alto riesgo	12
AVIACIÓN NO COMERCIAL	
Emisión/modificación de la Declaración de Conformidad Aeronáutica para demostraciones aéreas civiles	3
OTRAS ACTUACIONES EN EL ÁMBITO DE LAS OPERACIONES AÉREAS	
Aprobación inicial MEL	22
Aprobación revisiones MEL	131

Durante el año 2021 cabe resaltar la aprobación del primer programa europeo de entrenamiento de tripulaciones basado en la evidencia (EBT) para el operador Iberia; así como la implementación del Reporte estandarizado sobre las condiciones de la pista (GRF) de acuerdo con el Reglamento (UE) 2019/1387, que obliga a los operadores a incluir en sus procedimientos de operación y programas de entrenamiento de tripulaciones la información contenida en estos reportes.

Los operadores de transporte aéreo comercial ampliaron el alcance de sus operaciones gracias a la incorporación de 11 nuevas flotas y la aprobación de las operaciones específicas mediante las cuales realizan operaciones en el espacio del Atlántico Norte (5 aprobaciones NAT HLA); operaciones con separación vertical de 1000 ft (10 aprobaciones RVSM); operaciones de aproximación y despegue con visibilidad reducida (14 aprobaciones LVO); 3 aprobaciones ETOPS; operaciones con carteras de vuelo electrónicas para la gestión del vuelo (3 aprobaciones EFBs); operaciones de emergencia médica con helicópteros (1 aprobación HEMS) y operaciones para el transporte de mercancías peligrosas (4 aprobaciones DG).

En el 2021, se certificaron 4 nuevos operadores de transporte aéreo comercial. Uno para realizar operaciones de largo radio con A350; otro para vuelos turísticos y de taxi aéreo y otros dos para vuelos turísticos y locales.

Además de lo anterior, 3 nuevos operadores obtuvieron la certificación nacional COE para realizar operaciones de lucha contra incendios y rescate.

4.2.3. Interacción con el sector

A lo largo del 2021, desde la Coordinación de Operaciones Aéreas se han promovido diferentes actividades para aumentar la interacción con el sector. En primer lugar, se han llevado a cabo jornadas divulgativas destinadas a los operadores en relación al entrenamiento basado en evidencias (EBT) tras la publicación del Reglamento (UE) 2020/2036 y sobre los retos de las operaciones de lucha contra incendios (LCI) y salvamento y rescate (SAR) para operadores con certificado aéreo especial (COE).

Por otro lado, se ha publicado material guía referente al entrenamiento basado en evidencias (EBT), al programa de apoyo al tripulante de vuelo, a la realización de la evaluación psicológica y a la prevención y a la detección del uso abusivo de sustancias psicoactivas, para operadores de transporte aéreo comercial. También se ha publicado un tríptico informativo relativo al Reglamento (UE) 1207/2011 sobre la performance e interoperabilidad de vigilancia (SPI) para todos los usuarios del espacio aéreo europeo denominado Cielo único.

En el 2021, se actualizaron las preguntas frecuentes relativas a limitaciones de tiempo de vuelo que se estaban publicadas en la web.

4.3. Aeronavegabilidad

ORGANIZACIONES

258

▲ 1 % respecto al 2021

LICENCIAS DE TÉCNICOS DE MANTENIMIENTO

4.355

▲ 3 % respecto al 2021

4.3.1. Inspecciones

GESTIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD Y MANTENIMIENTO	EJECUTADO 2021
GESTIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD CONTINUADA	
Inspección ACAM - Avión	146
Inspección ACAM - Helicóptero	37
Inspección ACAM - Velero	9
Inspección ACAM - Globo	9
Organizaciones MG - Auditoría global	42
Organizaciones MG - Auditoría parcial	71
Organizaciones MG - Auditoría a subcontratista	10
Organizaciones Parte CAMO - Auditoría global	3
Organizaciones Parte CAMO - Auditoría parcial	3
Organizaciones Parte CAMO - Auditoría a subcontratista	0
Organizaciones CAO - Auditoría global	7
Organizaciones CAO - Auditoría parcial	2
ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO	

OM Parte 145 - Auditoría global	51
OM Parte 145 - Auditoría parcial	76
OM Parte 145 - Auditoría a Instalaciones Adicionales	31
OM Parte 145 - Auditoría a Estación de Línea	59
OM Parte 145 - Inspección de Mantenimiento	130
OM Parte 145 Extranjeros – Auditoría PVC	14
OM Parte M.F. - Auditoría global	3
OM Parte M.F. - Auditoría parcial	2
OM Parte M.F. - Inspección de Mantenimiento	3
OM Nacional - Auditoría global	6
OM Nacional - Auditoría parcial	5
OM Nacional - Inspección de Mantenimiento	5
Gestión Auditorías PVC/Cambios BASAs	10
ORGANIZACIONES DE FORMACIÓN DE PERSONAL TMA	
Auditoría global - Org. Formación TMA Parte 147	13
Auditoría parcial - Org. Formación TMA Parte 147	9
Inspección producto (exámenes/cursos) - Org. Formación TMA Parte 147	10

Para las inspecciones que se realizan desde la Coordinación de Aeronavegabilidad el reto ha consistido en mantener el número de inspecciones programadas con motivo de asegurar la seguridad.

La supervisión de las organizaciones de aeronavegabilidad continuada aprobadas ha transcurrido a lo largo de la crisis generada por la pandemia de la COVID 19, utilizando un equilibrio entre las técnicas de supervisión a distancia y las visitas in situ, cuando se han considerado necesarias. Aunque hemos mantenido un calendario de actividades para cumplir con la normativa, hemos sido conscientes de la necesidad de no saturar al sector con una carga de trabajo adicional. En otras actividades, como las inspecciones de aeronaves a efectos de la expedición de certificados de aeronavegabilidad, se han utilizado procesos de inspección documental para revisar los registros, y, la inspección física como parte de la supervisión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves (ACAM).

En este año 2021 tanto las organizaciones de aeronavegabilidad continuada como la Autoridad nos hemos visto inmersos en un cambio normativo de EASA en relación al Reglamento (UE) 1321/2014, por el cual desaparecen las organizaciones Parte M Subparte G y Subparte F, y a cambio aparecen las nuevas organizaciones Parte CAMO y Parte CAO.

Es por ello por lo que los datos de las inspecciones a las organizaciones de gestión de la aeronavegabilidad (Parte CAMO) y de aeronavegabilidad combinada (CAO) es menor, ya que se encontraban en un proceso de transición.

Como dato a destacar, debido a la asunción de supervisión de nuevas Organizaciones de Mantenimiento 145 extranjeras por parte de AESA, en nombre de EASA, ha aumentado el número de inspecciones en 2021

AERONAVEGABILIDAD INICIAL	EJECUTADO 2021
AUDITORÍAS A ORGANIZACIONES	
Organizaciones DOA - Control normativo	2
Organizaciones POA y otras organizaciones de producción - Control normativo	56

Aparte de las actividades habituales de supervisión de las organizaciones aprobadas, se destaca la vigilancia continuada de las Single POAs en el ámbito de las auditorías de Organizaciones de Diseño y Producción.

4.3.2. Solicitudes iniciales y modificaciones

GESTIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD Y MANTENIMIENTO	EJECUTADO 2021
GESTIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD CONTINUADA	
Organizaciones MG - Emisión inicial	3
Organizaciones MG - Modificación	129
Organizaciones Parte CAMO - Emisión inicial	15
Organizaciones Parte CAMO - Modificación	8
Organizaciones CAO - Emisión inicial	18
Organizaciones CAO - Modificación	9
Emisión ARC con recomendación	124
Emisión ARC con revisión de aeronavegabilidad (RA)	0
Emisión inicial Programas de Mantenimiento de Aeronaves	26
Modificación Programas de Mantenimiento de Aeronaves	100
ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO	
OM Parte 145 - Emisión inicial	5
OM Parte 145 - Modificación	179
OM Parte M.F. - Emisión inicial	0
OM Parte M.F. - Modificación	8
OM Nacional - Emisión inicial	1
OM Nacional - Modificación	8
ORGANIZACIONES DE FORMACIÓN DE PERSONAL TMA	
Emisión inicial - Org. Formación TMA Parte 147	0
Modificación - Org. Formación TMA Parte 147	45
EMISIÓN LICENCIAS	
Licencias Parte 66	1621
Licencias LNTM	5
ORGANIZACIONES DE FORMACIÓN DE PERSONAL TMA	
Transferencias a Otras Autoridades	37
Transferencias a España	5
AERONAVEGABILIDAD INICIAL	
EJECUTADO 2021	
AUDITORÍAS A ORGANIZACIONES	

Organizaciones POA y otras organizaciones de producción - Aprobación inicial	5
Organizaciones POA y otras organizaciones de producción - Aprobación cambios	19
Organizaciones DOA - Aprobación inicial	0
Organizaciones DOA - Aprobación cambios	3
CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD Y PERMISOS DE VUELO - DAI	
Emisión de autorización de vuelo - Parte 21	64
Certificado de aeronavegabilidad para exportación	37
Emisión de autorización de vuelo - No EASA	37
Emisión de certificado de aeronavegabilidad - Experimental	2
Tramitación de construcción de aeronaves por aficionados	27
Tareas de certificación de tipo bajo procedimiento nacional	4
CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD Y PERMISOS DE VUELO - OSVs	
Emisión de autorización de vuelo - Parte 21	173
Emisión de certificado de aeronavegabilidad y nivel ruido - Parte 21	154
Emisión de autorización de vuelo - No EASA	54
Emisión de certificado de aeronavegabilidad - No EASA	101
Tramitación de construcción de aeronaves por aficionados	142
Certificado de aeronavegabilidad para exportación	27
REGISTRO DE MATRÍCULAS	EJECUTADO 2021
Matriculaciones (Emisión y Duplicados)	385
Cambios de Titularidad	732
Cancelaciones de Matrícula y Oficio	590
Certificaciones Registrales	398
AERONAVEGABILIDAD	EJECUTADO 2021
Tramitación de Exenciones	53

Analizando las cifras del 2021, apreciamos un aumento considerable con respecto al año 2020 en el número de licencias parte 66 emitidas, lo que supone una tendencia al auge.

Igualmente, como dato a destacar, ha seguido en aumento el número de exenciones emitidas debido a la crisis generada por la pandemia de la COVID 19, principalmente en lo que respecta a la tramitación de exenciones de carga en cabina de pasaje.

Otro aspecto importante para destacar son los trabajos incluidos dentro del Partnership Agreement en lo que respecta a las actividades de certificación. En este sentido durante todo el 2021 se estuvieron tramitando 45 proyectos de certificación de organizaciones con sede principal en España o fuera y entre los que destacan principalmente tramitación de STCs, modificaciones mayores, modificaciones menores y reparaciones.

Durante este año se han realizado las siguientes mejoras en nuestros medios y en las relaciones internacionales:

- Implementación de la herramienta informática SIPA para la gestión y supervisión de las Organizaciones de formación de mantenimiento Parte 147
- Migración a la herramienta informática SIPA para la gestión y supervisión de las Organizaciones POA.
- Presentación relativa a firma y documentación electrónica en el 3rd MOAP meeting de EASA.
- Participación en varios Special TeB EASA.

Asistencia como observadores a auditorías realizadas en España por otras autoridades.

4.3.3. Interacción con el sector

Desde la Coordinación de Aeronavegabilidad, como venimos haciendo años anteriores, buscamos tener un acercamiento con la industria a través de diferentes herramientas, entre ellas las Jornadas Informativas con la industria.

En este 2021 se han celebrado las siguientes jornadas informativas de forma telemática como consecuencia de las medidas adoptadas a raíz de la Covid-19:

- II Jornada Informativa de Técnicos de Mantenimiento.
- II Jornada Informativa Organizaciones de Formación Parte 147.
- II Jornada Informativa Organizaciones POA.
- I Jornada Informativa de Certificados y permisos de vuelo.

Además, y como novedad, se ha colaborado con la industria para la elaboración de la guía de Documentación Electrónica en el Entorno de la Aeronavegabilidad a través de una reunión celebrada de forma telemática con los Centros de Mantenimiento.

También se ha llevado a cabo un acercamiento a través de las redes sociales publicando en twitter y en la web de AESA todas las novedades relativas a procedimientos, celebración de eventos, novedades EASA, etc. A destacar, se ha creado un miembro virtual de la Coordinación en YouTube llamada Isaura, cuyo objetivo es divulgar el mundo de la aviación y promover la seguridad, a través de historias interesantes que permitirán fortalecer el conocimiento en el sector y mejorar la experiencia de los usuarios con la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Por último, como datos a destacar, se han atendido un total de 2.584 consultas a los diferentes buzones que componen la coordinación. Entre los buzones a destacar se encuentra el buzón aesa.parte66@seguridadaerea.es con un total de 1.591 consultas atendidas.

4.4. Servicios Aéreos y Operadores Extranjeros

La División de Servicios Aéreos y Operadores Extranjeros tiene un carácter transversal que afecta toda la actividad de la COAA e incluso a la División de Licencias de la DESATI, y ello, tanto en el área de gestión de solicitudes de los operadores como de inspección de los mismos, ya sean estos nacionales o extranjeros.

4.4.1. Inspecciones

Se realizaron dos tipos de inspecciones, las de rampa, tanto a operadores nacionales como extranjeros, y las de supervisión económica a los operadores con licencia de explotación. En 2021 se gestionado un 33 % más de inspecciones en rampa¹, hasta las 1.452.

Nº	INSPECCIONES / EVALUACIONES	2020	2021	%
1	Inspecciones RAMPA	1.084	1.452	33,94 %

El desglose por tipo de operación asociada se detalla a continuación.

SERVICIOS AÉREOS	EJECUTADO 2021
INSPECCIONES EN RAMPA	
SAFA - Todos	841
SANA - Todos	614
SAFA - Control alcoholemia	232
SANA - Control alcoholemia	122
SANA - Operador TAC	288
SANA - Operador COE	129
SANA - Operador SPO	16
SANA - Escuela ATO	144
SANA - Operador NCC	12
SANA - Operador NCO	16
SANA - Aeronave ULM	8
SANA - Planeador	1
Inspección rampa - Avión	1209
Inspección rampa - Helicóptero	137

Cabe destacar que en febrero de 2021 se iniciaron los controles de alcoholemia durante las inspecciones en rampa, siendo uno de los primeros países en poner en marcha.

Además, hay también que destacar el esfuerzo en la gestión de las alertas y alarmas recibidas desde Eurocontrol. En concreto, para las más relevantes, las alarmas de vuelos no autorizados o prohibidos se han gestionado alrededor de 250 alarmas, en coordinación con ENAIRE y Aena, muchas de ellas en fin de semana y fuera del horario laboral habitual.

En cuanto a las inspecciones relativas a la supervisión económica², en la siguiente tabla se muestra el número de actuaciones realizadas.

¹ Debe tenerse en cuenta que en 2020 no se realizaron inspecciones durante dos meses y que el equipo de inspectores se vio enormemente reducido, recuperándose parcialmente en 2021.

² A partir de 2022, y con la implantación del modelo de Vigilancia Continuada, las inspecciones relativas a las licencias de explotación serán respecto a los requisitos económicos y los corporativos.

SERVICIOS AÉREOS	EJECUTADO 2021
SUPERVISIÓN ECONÓMICA	
Supervisión económica compañías aéreas	210

El impacto económico tan negativo del COVID-19 en las compañías aéreas bajo supervisión de AESA, ha requerido un control exhaustivo de la situación financiera de todas ellas como nunca se había producido, llegando a realizarse durante todo el año informes mensuales con un estudio detallado de la situación financiera de cada operador. Se ha producido además un notable incremento en otras actividades como son las evaluaciones de datos corporativos de usuarios (domicilio social, representantes legales, cambios societarios...) y la devolución de avales.

4.4.2. Tramitación de licencias y autorizaciones

SERVICIOS AÉREOS	EJECUTADO 2021
LICENCIAS DE EXPLOTACIÓN	
Emisión de nuevas licencias	2
ARRENDAMIENTO DE AERONAVES	
Aprobaciones	354
Notificaciones	506
OPERADORES AÉREOS DE TERCEROS PAÍSES	
Emisión de Acreditaciones	37
OPERACIONES COMERCIALES DE COMPAÑÍAS	
Programas regulares	527
Operaciones no programadas	3101
Sobrevuelos con CdA restringido	57
INSPECCIÓN EN RAMPA	
Organizaciones de formación de inspección en rampa Españolas (RITO)	0

En la División de Servicios Aéreos y Operadores Extranjeros se gestionan 7 tipos diferentes de aprobaciones de las que se han emitido un total de 4.078, un 16,84% más que las realizadas el año anterior. Se emitieron dos nuevas licencias de explotación y se autorizaron cerca de un 25 % más de arrendamientos de aeronaves. La actividad en operaciones no programas ha aumentado, partiendo de una situación ya importante pues, durante el confinamiento de 2020, este tipo de operaciones no decayó significativamente. La salida efectiva del Reino Unido de la Unión Europea (Brexit) ha tenido un impacto importante en la actividad de la División, especialmente en lo que se refiere a la autorización de los operadores británicos operando en España. El aumento en las autorizaciones de sobrevuelos refleja el posicionamiento y vuelta a la operación de aeronaves que quedaron paradas a raíz del estallido de la pandemia.

El número de notificaciones de arrendamientos (modalidades no sujetas a aprobación) sí ha decrecido de manera importante (más de un 40% respecto a las notificadas el año anterior)



4.5. Licencias del Personal Aeronáutico

4.5.1. Inspecciones

FORMACION DEL PERSONAL AERONAUTICO	EJECUTADO 2021
CENTROS DE FORMACIÓN DE PERSONAL DE VUELO	
Escuelas ATO Piloto Profesional - PVC	29
Escuelas ATO PPL - PVC	8
Escuelas DTO PPL - PVC	2
Escuelas Habilitación de Tipo - PVC	44
Escuelas ATO Aeroestación - PVC	1
Escuelas ATO Vuelo a Vela - PVC	0
Escuelas DTO Aeroestación - PVC	0
Escuelas DTO Vuelo a Vela - PVC	2
Escuelas ULM - PVC	8
Programas Transporte Sin Riesgo MMPP - PVC	20
Centros Evaluadores Competencia Lingüística - Control Normativo	0
Centros Formación TCP - Control Normativo	3
EXAMINADORES DE VUELO	
Examinador de Vuelo (FE) - Supervisión aleatoria	7
Examinador Habilitación Tipo - Avión (TRE/SFE) - Supervisión aleatoria	22
Examinador Habilitación Tipo - Helicóptero (TRE/SFE) - Supervisión aleatoria	7
Examinadores FCL (BPL y SPL) - Control Normativo	5
Examinadores ULM - Control Normativo	5
Examinadores TCP - Control Normativo	3
MEDICINA AERONÁUTICA	
Centros Médicos - PVC	5
SIMULADORES DE VUELO	
Auditoría CMS operador FSTD	30
Inspección de dispositivo FSTD	87

En materia de PVC, se consiguieron los objetivos del plan de inspección focalizando la situación de las organizaciones tras el covid y las secuelas que el parón de actividad pudiera haber ocasionado, así como los aspectos relevantes de seguridad que se detectaron en los Comités de Seguridad.

Se hizo hincapié en la realización del vuelo SOLO por parte de las organizaciones, desde el punto de vista de la planificación y ejecución del mismo, siendo este aspecto importantísimo de cara a la calidad de la formación recibida por el alumno, ya que es en ese vuelo, donde el candidato se enfrenta por primera vez a un vuelo completo sin su instructor, y la enseñanza recibida cobra toda la relevancia

En materia de Simuladores (FSTD) se inició en el 2021 el acuerdo de colaboración con EASA para la supervisión de simuladores. Este acuerdo marco (Partnership Agreement) establece que AESA inspecciona dispositivos autorizados por EASA, y le reporta los informes correspondientes para que se pueda seguir utilizando los simuladores en el entrenamiento de los pilotos.

4.5.2. Tramitación de licencias y autorizaciones

FORMACION DEL PERSONAL AERONAUTICO	EJECUTADO 2021
CENTROS DE FORMACIÓN DE PERSONAL DE VUELO	
Escuelas ATO Piloto Profesional - Aprobación inicial y cambios	248
Escuelas ATO PPL - Aprobación inicial y cambios	69
Escuelas Habilitación de Tipo - Aprobación inicial y cambios	81
Escuelas ATO Aeroestación - Aprobación inicial y cambios	0
Escuelas ATO Vuelo a Vela - Aprobación inicial y cambios	0
Escuelas ULM - Autorización inicial y cambios	7
Centros Evaluadores Competencia Lingüística - Aprobación inicial y cambios	0
Centros Formación TCP - Aprobación inicial y cambios	0
Programas Transporte Sin Riesgo MMPP - Aprobación inicial y cambios	0
EXAMINADORES DE VUELO	
Examinador de Vuelo (FE) - Aprobación inicial y renovación	73
Examinador Habilitación Tipo - Avión (TRE/SFE/CRE) - Aprob. Inicial y cambios	52
Examinador Habilitación Tipo - Helicóptero (TRE/SFE/CRE) - Aprob. Inicial y cambios	9
Examinadores FCL (BPL y SPL) - Aprobación inicial	0
Examinadores ULM - Aprobación inicial	0
Examinadores TCP - Aprobación inicial y cambios	0
MEDICINA AERONÁUTICA	
Centros Médicos - Aprobación inicial y cambios	12
Médico Examinador - Renovación	32
Médico Examinador - Autorización inicial	4
SIMULADORES DE VUELO	
Emisión inicial del Certificado FSTD	16
Modificación Mayor del dispositivo FSTD	9
LICENCIAS AL PERSONAL DE VUELO	
ATPL	4410
CPL	3936
PPL	1454
ULM	2209
BPL	59
SPL	151
TCP	2767

A partir de marzo de 2021 comenzó a emitirse el formato de licencia del que actualmente se hace uso que, al firmarse y remitirse por medios electrónicos, resultó innovador y sumamente útil para los pilotos y tripulantes de cabina de pasajeros.

Durante el 2021 se han llevado a cabo la implementación de sistemas de licencias contemplados en los reglamentos de aplicación. En concreto como novedosos:

- La implantación del sistema Evidence based training (EBT) para las revalidación y renovación de las habilitaciones de tipo e IR en licencias de pilotos que trabajan en las compañías de IBERIA y VUELING.

La finalidad de este entrenamiento radica en mejorar las capacidades de los pilotos al identificar las competencias y desarrollar el entrenamiento que potencia el manejo y gestión de las situaciones en las que podrían encontrarse durante la operación.

- Preparación del Servicio de Licencias Profesionales para la emisión de las primeras licencias MPL, que llegarían en marzo de 2022, nacidas del convenio de colaboración entre la ATO FTE Jerez y el Operador VUELING. La licencia MPL, si bien se estableció en reglamentos anteriores, no ha sido hasta el 2021 que se ha materializado un convenio entre una escuela española y un operador español. Esta ha derivado en la emisión de las primeras licencias MPL íntegramente desarrolladas en España

El acuerdo firmado entre la FAA y EASA (BASA) desarrollo es sistema de convalidación de licencias de la FAA (EEUU) para obtención de licencias EASA y viceversa. Este convenio, permite la obtención de licencias Europeas, basadas en los requisitos de obtención de licencias en EEUU, bajo unas premisas dentro del vuelo del piloto privado. Esto obligó, durante el año 2021, a la elaboración de unas guías para las escuelas, instructores, examinadores, así como un procedimiento para solicitar dichas licencias amparadas en el convenio BASA, explicando los documentos y requisitos de debería aportar el interesado para poder tramitar su solicitud.

A su vez, durante en aplicación de una enmienda del reglamento 1178, se modificaron los objetivos de aprendizaje de la obtención de licencias profesionales. Se actualizaron todos los syllabus, se unificaron materias, y se incluyó de una nueva asignatura de cálculo mental denominadas 100KAS. Esto obligó a todas las organizaciones de formación que impartían cursos de licencias profesionales a modificar sus manuales de instrucción y operaciones para adecuarlos a los nuevos objetos de aprendizaje. También fue necesario incorporar un nuevo banco de preguntas Europeo (ECQB) con los cambios en las nuevas parametrías de las materias, así como actualizar guías y procedimientos de exámenes.

4.5.3. Interacción con el sector

Durante el año 2020, debido al Covid y al Brexit, la actividad de DLPA se vio incrementada exponencialmente en lo relativo a la información y comunicación al sector.

Fue necesario extender la validez de las licencias y certificados hasta, máximo, noviembre del año 2020 lo que generó a lo largo del 2020 y del 2021 el incremento de dudas e inquietudes del sector. La transición de la licencia en papel, a la licencia puntual emitida en período COVID y su evolución al formato actual, que se firma y remite por medios electrónicos, suscitó el incremento de consultas y la elaboración de material guía explicativo.

Esto se traduce en atención directa al ciudadano, tanto telefónica como a través de los buzones de consulta, de la División de Licencias al Personal Aeronáutico, siendo el volumen total de consultas gestionadas por correo electrónico de 15.245 y 2.462 llamadas telefónicas durante el año 2021.

Durante el 2021 también se han mejorado los procedimientos, formatos, guías, notas informativas, etc. que sirven para explicar al sector de una manera más clara como deben ser sus solicitudes, que documentación aportar, etc. Se citan, entre otros, la publicación de los siguientes procedimientos de gran volumen de documentación asociada:

- Procedimiento de Inspección realización exámenes teóricos electrónicos FCL
- Procedimiento Conversión licencias FAA en aplicación Anexo 3 BASA
- Procedimiento Certificado de examinador
- Procedimiento para Trámites licencias FCL habilitaciones certificados

También se ha trabajado en la mejora de los contenidos de la DLPA en la nueva WEB de AESA, en materia de licencias e información.

Para fomentar la interrelación con el sector se han mantenido diferentes reuniones con las asociaciones implicadas, así como con EASA y OACI. Reseñable por ámbitos:

En materia de Aviación General y deportiva, se han mantenido charlas con el sector:

- Desarrollo de grupos de trabajo con las asociaciones que representan al sector de la aviación en ultraligero para consensuar el borrador del Proyecto del Real Decreto de Aeronaves Anexo I.
- Charlas de orientación para los examinadores de globo y planeador.

En materia de Mercancías Peligrosas:

- Participación en la Subcomisión de Transportes de Mercancías Peligrosas por vía aérea, para la implantación del nuevo programa CBTA (Competency based training and assessment)

En materia de Medicina Aeronáutica:

- Panel Academia Internacional de Medicina de Aviación y del Espacio: “COVID-19 and the practice of Aerospace Medicine: Perspectives of practicing Flight Surgeons and AMEs”,
- Con OACI “Grupo de Trabajo sobre Salud Mental en Aeronáutica”
- Sociedad Europea de Medicina Aeronáutica: “Grupo de Trabajo sobre Oftalmología Aeronáutica”
- EASA: “COVID 19: pautas y recomendaciones para el AME”.
- European Aviation Medical Assessors Council (EAMAC):
- Centro de Excelencia en FFHH

4.6. Navegación Aérea

4.6.1. Inspecciones

SISTEMA DE NAVEGACIÓN AEREA	EJECUTADO 2021
PROVEEDORES DE SERVICIOS	
Inspecciones de control de la conformidad con los requisitos de certificación ATS	21
Inspecciones de vigilancia continuada a los centros de actividad ATS	103
Inspecciones a los sistemas ATS	23
Inspecciones de control de la conformidad con los requisitos de certificación CNS	21
Inspecciones de vigilancia continuada a los centros de actividad CNS	56
Inspecciones de control de la conformidad con los requisitos de certificación ATFM	7
Inspecciones de vigilancia continuada a los centros de actividad ATFM	7
Inspecciones de control de la conformidad con los requisitos de certificación AIS	7
Inspecciones de vigilancia continuada por productos/centro de actividad AIS	5
Inspecciones de control de la conformidad con los requisitos de certificación ASM Nivel 3	7
Inspecciones de vigilancia continuada a los centros de actividad ASM Nivel 3	14
PROVEEDORES DE FORMACIÓN ATC/AFIS	
Inspección a organizaciones de formación inicial ATC	20
Inspecciones a organizaciones de formación inicial AFIS	4
Inspecciones de control de la conformidad con los requisitos de certificación a organizaciones de formación de unidad/continua ATS	30
Inspecciones de vigilancia continuada a los centros de actividad de organizaciones de formación de unidad/continua ATS	36
PERFORMANCE Y ECONÓMICO	
Supervisión de requisitos de rendimiento y tarifarios ATM/ANS	2
Supervisión de requisitos económicos y financieros a los proveedores ATM/ANS	3
Supervisión de requisitos económicos, financieros y de seguros a organizaciones de formación AFIS	3
Supervisión de requisitos económicos, financieros y de seguros a organizaciones de formación ATC	5
Supervisión de requisitos organizacionales a los proveedores ATM/ANS	9
ESPACIO AÉREO	
Supervisión del diseño de procedimientos de vuelo (FPD)	0
CAMBIOS FUNCIONALES	
Supervisión de cambios funcionales - Safety assessment	4
Supervisión de cambios funcionales - Safety support assessment	3

Durante el año 2021 se ha mantenido la actividad de supervisión continuada del sector de la navegación aérea en España, llevando a cabo 390 actuaciones inspectoras en sus diversos ámbitos: 271 relativas a Proveedores de Servicios de Navegación Aérea, 90 a Organizaciones de Formación ATC/AFIS, 22 en el ámbito de la supervisión económica y del Esquema Nacional de Rendimientos y 7 en el ámbito de cambios en los sistemas funcionales de la navegación aérea, garantizando el control normativo de las organizaciones certificadas por AESA conforme a los reglamentos sectoriales comunitarios, las cuales acumulan un total de 18 certificados.

En relación a las dos torres de control noruegas en las que presta servicio un proveedor certificado por AESA, se han consolidado los procesos de supervisión en todos los ámbitos de la navegación aérea, incluyendo las tareas de coordinación con la autoridad noruega.

4.6.2. Tramitación de licencias y autorizaciones

SISTEMA DE NAVEGACIÓN AEREA	EJECUTADO 2021
PROVEEDORES DE SERVICIOS	
Emisión/modificación de certificados proveedores ATM/ANS	2
Supervisión de Declaraciones de Verificación de sistemas ATM/ANS	58
Supervisión de las transiciones operativas (cambio de proveedor y/o inicio del servicio)	5
PROVEEDORES DE FORMACIÓN ATC/AFIS	
Aprobación de cursos y planes de formación ATS	149
Emisión/modificación de certificados de organizaciones de formación de unidad/continua	10
Emisión/modificación de certificados de organizaciones de formación inicial ATC	1
Emisión/renovación/modificación de certificados de organizaciones de formación inicial AFIS	1
ESPACIO AÉREO	
Revisión de maniobras para su aprobación en CIDETMA	208
CAMBIOS FUNCIONALES	
Revisión de cambios funcionales de navegación aérea	20
Revisión de notificaciones de cambios funcionales	94
TRAMITACIÓN ANOTACIONES DE LICENCIAS	
Controlador de Tránsito Aéreo	2.865
Alumno Controlador de Tránsito Aéreo	124

Durante el año 2021 se ha continuado con la supervisión inicial y la certificación de nuevas organizaciones en el ámbito de la navegación aérea, tanto de Proveedores de Servicios de Navegación Aérea como de Organizaciones de Formación ATS, así como con la emisión de autorizaciones a la actividad de las organizaciones certificadas en virtud de la normativa comunitaria y con las actuaciones correspondientes de revisión de los procedimientos civiles de vuelo en el marco de CIDETMA. En concreto, se han realizado 548 actuaciones de supervisión con el siguiente desglose: 65 relativas a Proveedores de Servicios Navegación Aérea; 161 a Organizaciones de Formación ATC/AFIS, 208 en el ámbito de espacio aéreo y 114 en relación a la autorización de cambios en los sistemas funcionales de la navegación aérea. Entre estas actividades cabe destacar:

- La supervisión con éxito de las 5 transiciones operativas y los cambios de Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo en las torres de control de Sevilla, Jerez, Vigo, A Coruña y Cuatro Vientos, garantizando la seguridad de las operaciones.
- La ampliación del certificado del principal proveedor nacional de servicios de navegación aérea para permitir la operación ADS-B en España.
- La revisión de los argumentos de seguridad asociados a la futura implantación de las aproximaciones independientes en el aeropuerto de Madrid-Barajas, a la Fase I del plan de implantación del Free Route (proyecto HISPAFRA) en España y a la modernización de las herramientas de control de tránsito aéreo (desde nuevas funcionalidades del Sistema

Automático de Control de Tráfico Aéreo (SACTA) hasta nuevas aplicaciones como la operativa con ficha electrónica de progresión de vuelo o los Sistemas Avanzados de Control y Guiado de Movimiento en Superficie (ASMGCS-2)), con el fin de permitir una operación más eficiente y segura.

- La revisión y aprobación de los argumentos de seguridad asociados a la implantación de nuevas maniobras RNP-APCH en el marco de la implantación del Plan Nacional de Navegación Basada en Prestaciones PBN, como es el caso del Aeropuerto de San Sebastián, además de la supervisión en el seno de CIDETMA del diseño de las maniobras de vuelo conforme al Doc. 8168 PANS-OPS de OACI.
- La preparación del esquema de supervisión de la implantación de torres remotas en los emplazamientos de Vigo y Menorca en estrecha coordinación con los proveedores de servicios implicados, elaborándose listas de comprobación y realizando el seguimiento de los cronogramas y planes de implantación.

Por otro lado, cabe destacar las actuaciones de supervisión para la emisión, revalidación y renovación de licencias de controladores de tránsito aéreo y de alumno controlador de tránsito aéreo, habiéndose realizado un total de 2.989 trámites.

4.6.3. Interacción con el sector

Se ha trabajado estrechamente con el sector en el Plan para la implantación del Reglamento de Ejecución (UE) 2020/469, de aplicación a partir del 27 de enero de 2022, con la creación de grupos de trabajo con los proveedores de servicios navegación aérea para su implantación armonizada a nivel nacional, del mismo modo que se hizo con la implantación de Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 (de aplicación desde el 2 de enero de 2020 y posteriormente modificado por el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/469) en una apuesta por un esquema colaborativo que debe tener en cuenta las necesidades del sector desde el inicio.

En particular, se ha colaborado con el sector en la implantación de los requisitos de diseño de procedimientos civiles de vuelo, de los nuevos requisitos de calidad de datos y de los requisitos adicionales aplicables a los Proveedores de Servicios de Tránsito Aéreo.

De acuerdo al Reglamento de Ejecución (UE) 2020/469, la provisión de los servicios de Diseño de Procedimientos de Vuelo (Flight Procedures Design, FPD en sus siglas en inglés) está sujeta al requisito de certificación por la autoridad de supervisión nacional, en este caso AESA, desde el 27 de enero de 2022. En este sentido, se participaron en foros comunitarios, se crearon grupos de trabajo con las empresas interesadas en certificarse como Proveedor FPD y se elaboró material guía y cuestionarios de detalle de certificación que fueron publicados en la web de AESA, como apoyo al proceso de certificación.

También se ha trabajado en la preparación de la implantación del Reglamento U-Space, en particular la certificación de Proveedores de Servicios Comunes de Información (CISP) y Proveedores de Servicios de U-Space (USSP). Ha habido una colaboración muy estrecha con ENAIRE y DGAC en la revisión y realización de propuestas normativas en el marco europeo previas a la publicación del Reglamento de ejecución (UE) 2021/664.

Asimismo, se ha **participado en validaciones de SESAR** en relación a proyectos con previsión de implantarse en España relacionados con aeronaves no tripuladas y la digitalización de sistemas ATM.

Por otro lado, se ha trabajado en la **mejora y automatización de los procesos de supervisión** llevados a cabo por la Dirección de Seguridad de Navegación Aérea (DSANA) mediante el desarrollo de aplicaciones y bases de datos que facilitan la interacción con los administrados. Asimismo, se han elaborado procedimientos detallados de todos los nuevos procesos de supervisión a lo que obliga los nuevos reglamentos comunitarios de aplicación a partir de enero de 2022 y se ha formado al personal adecuadamente.

En noviembre se superó con éxito la **auditoría de estandarización de EASA**, de la que se obtuvieron resultados satisfactorios y en la que también fueron auditados los proveedores de servicios de navegación aérea, en particular SAERCO y ENAIRE.

Desde DSANA se ha continuado con la labor de participación en numerosos **grupos de trabajo internacionales**, creados en el marco de EASA, EUROCONTROL y otras organizaciones comunitarias, al objeto de favorecer la armonización de requisitos a nivel comunitario y participar en la evolución del marco reglamentario de navegación aérea.

En el ámbito económico y de performance también se ha llevado a cabo la elaboración del **Plan de Rendimientos** revisado para el 3^{er} periodo de referencia, motivado por el impacto adverso de la emergencia sanitaria provocada por la COVID-19 en el sector de transporte aéreo. En el transcurso del proceso se llevaron a cabo dos consultas a usuarios en los días 31 de julio y 12 de noviembre de 2021.

4.7. Aeropuertos

4.7.1. Inspecciones

AEROPUERTOS Y AERÓDROMOS	EJECUTADO 2021
AEROPUERTOS CERTIFICADOS	
Aeropuertos Certificados - Control Normativo	116
AEROPUERTOS VERIFICADOS	
Aeropuertos Verificados - Control Normativo	3
AERÓDROMOS DE USO RESTRINGIDO	
Aeródromos Uso Restringido - Control Normativo	22
SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS	
Servidumbres Aeronáuticas - Control Normativo	56
SUPERVISIÓN ECONÓMICA	
Inspección DORA	20
SLOTS AEROPORTUARIOS	
Slots Aeroportuarios - Control Normativo a Coordinador	2
Slots Aeroportuarios - Supervisión Económica a Coordinador	1
AGENTES DE ASISTENCIA EN TIERRA	
Agentes de Asistencia en Tierra - Control Normativo	52

Tras las inspecciones realizadas en 2021, todos los aeropuertos certificados han terminado al menos un ciclo completo de inspección de 4 años, en cumplimiento con el Reglamento (UE) 139/2014.

Es de destacar que todos los procesos administrativos de inspección en el ámbito Safety (tanto en los aeropuertos certificados, como en los verificados y los de uso restringido), así como en el ámbito de supervisión de calidad y capacidad conforme al DORA y en el ámbito de supervisión de los agentes de asistencia en tierra, se han llevado a cabo mediante la aplicación transversal de inspección de AESA (ARIADNA), cuya total implantación en DSACPU se ha completado en el año 2021 y ha constituido un paso muy importante hacia la digitalización total de la organización.

SECURITY Y FACILITACIÓN	EJECUTADO 2021
SUPERVISIÓN Y CONTROL NORMATIVO EN INTERFERENCIA ILÍCITA	
Auditorías de Seguridad de Aeropuerto	16
Inspecciones de Seguridad a Aeropuertos	48
Inspecciones de Seguridad a Compañías Aéreas	77
Inspecciones de Seguridad a Otras Entidades	159
Inspecciones de Formación en Seguridad	9
Cielo Único - Control Normativo	13

4.7.2. Tramitación de licencias y autorizaciones

AEROPUERTOS Y AERÓDROMOS	EJECUTADO 2021
AEROPUERTOS CERTIFICADOS	
Aeropuertos Certificados - Certificación	0
Aeropuertos Certificados - Aprobación del cambio	251
AEROPUERTOS VERIFICADOS	
Aeropuertos Verificados - Verificación	0
Aeropuertos Verificados - Aprobación del cambio	46
AERÓDROMOS DE USO RESTRINGIDO	
Aeródromos Uso Restringido - Supervisión y Autorización	112
SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS	
Servidumbres Aeronáuticas - A demanda	0
AGENTES DE ASISTENCIA EN TIERRA	
Agentes de Asistencia en Tierra - Autorizaciones y aprobación del cambio	95
SECURITY Y FACILITACIÓN	EJECUTADO 2021
SUPERVISIÓN Y CONTROL NORMATIVO EN INTERFERENCIA ILÍCITA	
Agentes acreditados y expedidores conocidos de Carga Aérea - RAKCs	10
Proveedores Acreditados de Suministros de a bordo	0
Certificación Equipos de Perros Detectores Explosivos - EPDE	94
Aprobación ACC3	20
Proveedores Conocidos de Suministros de Aeropuerto	0
Programas de Aeropuertos y Compañías Aéreas	19

A destacar las actuaciones del Plan de Regularización de Infraestructuras Aeronáuticas (PRIA), que se viene desarrollando desde el Servicio de Supervisión de Aeródromos y Helipuertos con la finalidad de autorizar todas aquellas instalaciones de uso sanitario y de lucha contra incendios ubicadas en Comunidades Autónomas en las que AESA ejerce las competencias de manera subsidiaria, que hasta la fecha estaban siendo utilizadas sin supervisión de AESA y sin que esta hubiera verificado su idoneidad desde el punto de vista de compatibilidad de espacio aéreo, medioambiental o de seguridad operacional. El PRIA, iniciado en 2019, prevé la regularización, de forma coordinada con las CCAAs afectadas que han planificado la adecuación de dichas instalaciones para cumplir con los requisitos normativos, de más de 100 instalaciones del citado uso en un plazo de 4 años (hasta-2023). habiéndose ya emitido un 20% de Resoluciones de apertura al tráfico.

En cuanto a la gestión de cambios en aeropuertos certificados bajo el reglamento (UE) nº 139/2014 cabe destacar un considerable aumento en este tipo de tramitaciones en 2021, al que se suman las gestiones de cambios relativas a la implantación del *Global Reporting Format* (GRF) y del sistema de monitorización del cumplimiento (*Compliance monitoring*) por parte de todos estos aeropuertos.

En el año 2021 en el ámbito AVSEC tuvo lugar la ejecución del proceso de certificación del personal que aplica controles de seguridad en aeropuertos y entidades de carga (vigilantes de seguridad privada). AESA emitió más de 5.000 certificados a lo largo del año.

Se aprobó en el Comité Nacional de Seguridad para la Aviación Civil de diciembre de 2021 la inclusión en el Programa Nacional de Seguridad de requisitos de protección de ciberseguridad que deben cumplir todos los operadores y aeropuertos sujetos a dicho programa, como parte de los trabajos de adaptación al *Reglamento de Ejecución (UE) 2019/1583 de la Comisión de 25 de septiembre de 2019* que entró en vigor el 31 de diciembre de 2021.

En el ámbito de seguridad de la aviación civil debe señalarse que en el año 2021 se produjo un significativo incremento de tramitación de expedientes en el ámbito de la carga aérea, en particular: número de aprobaciones/certificaciones de entidades autorizadas por AESA para tratar la carga aérea que se embarca en las aeronaves, número de autorizaciones a operadores para transportar carga a la Unión Europea desde terceros países. La tendencia se prevé continúe al alza en los próximos años.

Por último, en relación con el rol que AESA hace como Autoridad Competente en materia de Seguridad de la aviación civil, señalar que desde el año 2021 de manera regular se ofrece el servicio de emitir informes / Notas Informativas y/o propuesta de publicación en el AIS España de recomendaciones, a tener en cuenta por las compañías aéreas españolas, que incluyen posibles limitaciones para el sobrevuelo de regiones de espacio aéreo pertenecientes a países con zonas de conflicto (p.e en 2021 Afganistán, Yemen, Etiopía, Sahara Occidental etc).

En el ámbito del DORA, en el primer trimestre del año se emitió el informe de supervisión técnica aeroportuaria quinquenal que recogía, entre otros, el valor propuesto de la Base de Activos Regulados de Aena y el valor del parámetro IRRa, cuyo valor es tenido en cuenta para la definición

de los ingresos regulados requeridos del siguiente quinquenio que determinan en ingreso máximo anual por pasajero (IMAP) a lo largo del período.

Así mismo, AESA informó sobre la propuesta del DORA presentada por Aena para la elaboración del Documento de Regulación Aeroportuaria en lo relativo a sus competencias, tal y como establece la Ley 18/2014.

4.7.3. Interacción con el sector

Durante 2021 se ha trabajado principalmente en el desarrollo normativo y en la potenciación de los grupos de trabajo de los distintos ámbitos:

- Proyecto legislativo para la redacción de un nuevo Real Decreto 862/09 para flexibilizar los procesos de verificación de aeródromos y para modificar el Real Decreto 1070/15 que permitirá la realización operaciones de transporte comercial de pasajeros en aeródromos de uso restringido.

En 2021 se creó un Grupo de trabajo con la participación del sector sobre operaciones comerciales en aeródromos de uso restringidos.

- Proyecto de desarrollo de normas técnicas para hidroaeródromos de uso restringido e hidroaeródromos de uso público verificados.

Durante 2021 se creó un Grupo de trabajo de hidroaeródromos con el sector y se mantuvieron diversas reuniones para crear dos borradores de normativa, uno para aeródromos de uso restringido y otro para aeródromos de uso público.

- Proyecto legislativo para la redacción del “Proyecto de Real Decreto regulador de las Servidumbres Aeronáuticas de protección de la Navegación Aérea.
- Participación en los grupos de trabajo con Aena para la elaboración del material guía de criterios de cumplimiento del Documento de Regulación Aeroportuaria 2022-2026.

4.8. Drones

En relación con los UAS (Unmanned Aircraft System) por sus siglas en inglés, comúnmente conocidos como drones, las actividades de AESA hasta 2021 consistían en:

- Habilitación, autorización y supervisión de operadores de drones.
- Supervisión de organizaciones de formación de pilotos remotos de drones.

Desde el 31 de diciembre de 2020 es de aplicación la nueva normativa europea de drones. Con la adopción del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil, la Unión Europea amplió sus competencias para regular todos los sistemas de aeronaves no tripuladas. La Comisión Europea dictó un paquete normativo común para todos los Estados Miembros, a través de los siguientes reglamentos de ejecución:

- Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 de la Comisión, de 24 de mayo de 2019, relativo a las normas y procedimientos aplicables a la utilización de aeronaves no tripuladas.
- Reglamento Delegado (UE) 2019/945 de la Comisión, de 12 de marzo de 2019, sobre los sistemas de aeronaves no tripuladas y los operadores de terceros países de sistemas de aeronaves no tripuladas.
- Reglamentos de ejecución (UE) 2021/664; 2021/665; 2021/666, de la Comisión de 22 de abril de 2021 sobre un marco regulador para el U-Space.

En la normativa española, destaca la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea y el Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, por el que se regula la utilización civil de las aeronaves pilotadas por control remoto.

Todo ello ha conducido a una importante transformación del sector de los drones en España³, ya que la nueva normativa que entró en aplicación el 31 de diciembre de 2020, y con un período de transición, recientemente extendido, de seis años, obliga como novedad a los operadores y titulares de este tipo de aeronaves a registrarse como operadores, solicitar la conversión de los certificados existentes de piloto a títulos EASA, contar con un mínimo de formación acreditable en función de la categoría operacional en la que se opere, disponer de un seguro obligatorio de responsabilidad civil, y en general, a cumplir las reglas de vuelo de este tipo de aeronaves.

4.8.1. Inspecciones

DRONES	EJECUTADO 2021
OPERADORES UAS	
Demostraciones aéreas UAS	1
Inspecciones a operadores UAS – LUC	0
Inspecciones a operadores UAS – Registro	6
Inspecciones a operadores UAS (OPS) – Autorización	2
Inspecciones a operadores UAS (OPS) – Declaración OPS	9
Inspecciones a operadores UAS (OPS) – Declaración TRAINING	5
Inspecciones de organizaciones de formación designadas-Declaración	0
Inspecciones y organizaciones de formación reconocidas - Declaración	6

³ El sector de los Drones en España constituye uno de los ámbitos más boyantes del conjunto de la aviación civil. Actualmente lo integran 45.818 operadores y se estima que en 2035 la flota de drones de uso profesional alcance los 51.400, el volumen de negocio anual 1.220 millones de euros y supongan 11.000 puestos de trabajo (fuente: SESAR). Además, su regulación y supervisión afecta a otros sectores fundamentales de la actividad económica como la distribución y transporte, turismo, agricultura, sector audiovisual, seguridad, innovación y desarrollo, etc.

4.8.2. Tramitación de licencias y autorizaciones

DRONES	EJECUTADO 2021
OPERADORES UAS	
Inspecciones de supervisión de solicitudes de autorización (NO EASA)	2
Inspecciones de supervisión de solicitudes de autorización (EASA)	23
Inspecciones de supervisión de solicitudes de LUC	0
Inspecciones de supervisión de solicitudes de reconocimiento (transfronteriza)	1
PILOTOS DE UAS	
Emisión de pruebas de superación A1/A3	36.968
Emisión de certificados teóricos A2	15.334
Emisión de certificados teóricos STS-ES	10.390
Conversión de certificados conformes a la norma nacional previa	4.980

A continuación, se muestran una serie de datos que evidencian el volumen de trabajo asociado durante el año 2021:

A. Operadores EASA

- Número de anotaciones en el Registro operadores UAS: 45.818
 - Declaraciones operacionales presentadas: 3.431
 - Solicitudes de autorización gestionadas: 253
 - Expedientes sancionadores: 400, aproximadamente el doble que en 2020.
- NOTA: El expediente sancionador se desarrolla de acuerdo con el procedimiento administrativo

B. Operadores no sujetos a normativa comunitaria (extinción de incendios, búsqueda y salvamento, etc.)

- Operadores declarados: 5.495

C. Certificados de pilotos

- En total, más de 61.000 certificados emitidos, dentro de una variada tipología (A1/A3, A2, STS teórico, conversión de certificados y entidades reconocidas). Las entidades de formación han comunicado 7.235 alumnos formados en categoría específica.
 - La fecha límite para el registro de solicitudes de títulos “convertibles” fue el 01/01/2022, ascendiendo a más de 15.500 las solicitudes. De ese total, 11.000 se van a tramitar en 2022.
- NOTA: La conversión de titulación es un proceso manual necesario para la verificación de la licencia, no admite automatización.

D. Drones:

- Los drones de categoría específica (riesgo medio), declarados por los operadores, se registran. En 2021 se han registrado 5.740 drones

NOTA: Este registro lleva aparejado la verificación de la aeronave y del fabricante de manera manual.

4.8.3. Interacción con el sector

- Atención ciudadanía:
 - Centralita propia solo para atender llamadas relacionadas con la nueva regulación: se dispone de 11 técnicos y 5 administrativos atendiendo consultas telefónicas (40 horas/semana) lo que ha supuesto la respuesta aproximada de 6.000 llamadas.
 - Buzón de drones: se han respondido 13.239 correos.
 - Buzón de formación de drones: 15.019 correos respondidos.
- Grupos de trabajo nacionales e internacionales (OACI, EASA, JARUS, etc.). Participación en más de 30 grupos de trabajo con reuniones online y evaluación y preparación de documentos de trabajo.
- Eventos de divulgación del nuevo marco normativo y su preparación online. En 2021 se realizaron 20 eventos.
- Implementación, mantenimiento y desarrollo de toda la infraestructura TIC asociada, acarreando 15 aplicaciones informáticas especializadas.

4.9. Derechos de los pasajeros

Desde el año 2020 se viene publicando en la web de AESA (<https://www.seguridadaerea.gob.es/>) tanto el Informe Anual de Actividad en Derechos de los Pasajeros como el Estudio Anual de Satisfacción de los Usuarios con los servicios prestados por AESA. En ellos se puede consultar de modo detallado el resumen de las actividades realizadas por AESA y su valoración en este campo, incluyendo los datos más relevantes del ejercicio 2021 con una evolución comparada de los últimos años.

4.9.1. Inspecciones

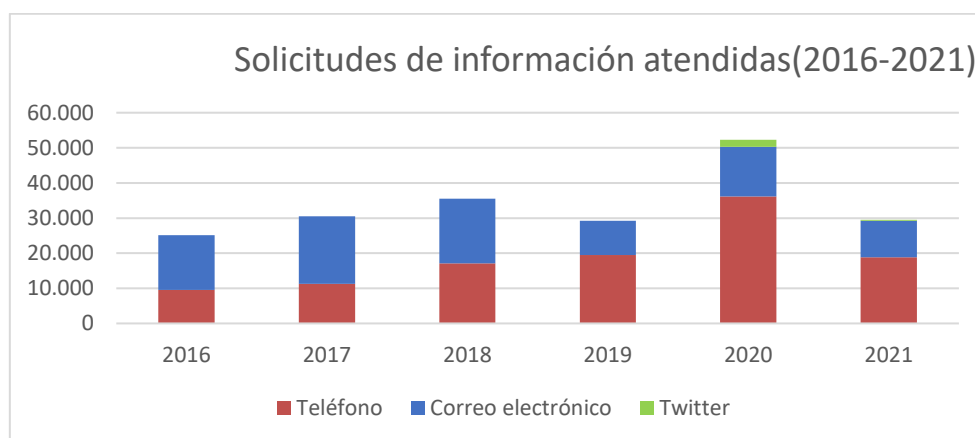
CALIDAD Y PROTECCIÓN AL USUARIO	EJECUTADO 2021
DERECHOS DE PASAJERO	
Inspección derechos pasajeros - Caso práctico presencial	6
Inspección derechos pasajeros - Caso práctico documental	40
Inspección derechos pasajeros - Caso práctico documental - Múltiples vuelos	5
Inspección derechos pasajeros - PMR compañía	25
Inspección derechos pasajeros - PMR gestor aeroportuario	11
Inspección información a pasajeros	61
Inspección contrato de transportes	5
Inspección planes de asistencia a víctimas de accidentes de la aviación y a sus familiares	0

En el año 2021, AESA realizó 153 inspecciones sobre los reglamentos de derechos de los pasajeros de las cuales 36 inspecciones lo fueron en exclusiva sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo.

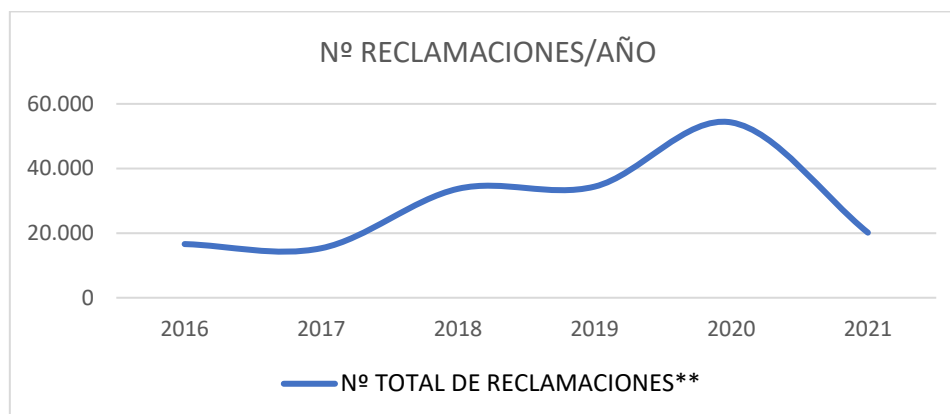
Señalar que 2021 representó un descenso en vuelos inspeccionados respecto al año anterior ya que en el año 2020 se habían llevado a cabo un número excepcional de inspecciones por el alto impacto que supuso la crisis por la pandemia del COVID-19 en los derechos de los pasajeros. Sin embargo, en términos relativos, la proporción de inspecciones se ha mantenido estable en relación a la conflictividad a lo largo durante los últimos años, con una ratio prácticamente constante de inspecciones realizadas respecto al número de reclamaciones recibidas.

4.9.2. Asesoramiento y Reclamaciones

AESA atendió durante 2021 29.471 solicitudes de asesoramiento sobre incidentes en el transporte aéreo tanto por vía telefónica, correo electrónico o en su canal oficial de Twitter. Representa una caída respecto a la actividad del año anterior en el que se registró una actividad sin precedentes por la alta conflictividad generada por las cancelaciones motivadas por la crisis del COVID-19.

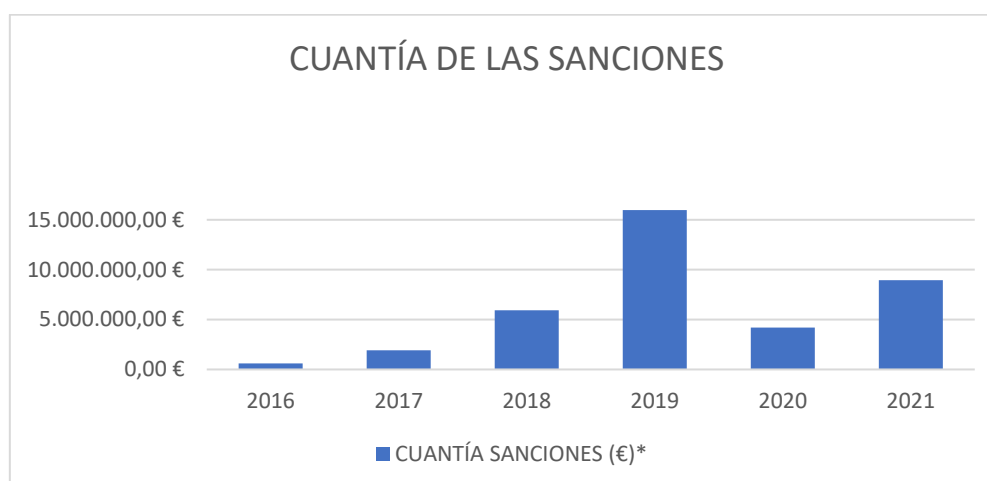


En cuanto a reclamaciones después del incremento del año 2020, en 2021 se volvieron a alcanzar, con 20.145 reclamaciones recibidas, valores similares a los obtenidos en situación pre-COVID:



4.9.3. Sanciones

En este último año 2021 se incluyen las sanciones derivadas por la falta de reembolsos de los vuelos cancelados por la pandemia mundial COVID-19 durante el primer estado de alarma:



4.9.4. Satisfacción de los pasajeros con AESA

AESA realiza anualmente desde hace 4 años una encuesta entre los pasajeros que en ese año han recibido por AESA una resolución sobre su incidente. Continuando con las buenas valoraciones de años anteriores, en 2021 la mayoría de los usuarios aportan valoraciones elevadas (iguales o superiores al valor 7,00) en los distintos aspectos de calidad.

Entre otros resultados, destaca también el relativo a la utilidad del servicio que presta AESA. En este servicio -a pesar de no ser vinculante- indican los pasajeros que en 8 de cada 10 reclamaciones efectuadas ante AESA, las compañías atendieron sus peticiones bien durante el proceso de resolución por AESA o al final de este.

4.10. Actividad internacional

En el ámbito de la actividad internacional desarrolladas por AESA, ésta se puede agrupar en tres ámbitos:

- Cooperación Técnica Internacional (CTI)
- Actividades de supervisión y certificación en el marco del Acuerdo suscrito con EASA (*Partnership Agreement*)
- Participación en grupos y foros internacionales por parte de expertos de AESA.

En lo que respecta a la **Cooperación Técnica Internacional**, en 2021, la mayor parte de las actividades se han desarrollado bajo uno de los dos contratos marco establecidos con EASA (EASA.2020.FC.13), con máximo presupuesto 9.4 M€ y 5 años desde 07.07.2020, para la ejecución de actividades dentro de los proyectos financiados con fondos de la Comisión Europea e implementados por EASA. En 2021, bajo este contrato marco EASA ha lanzado 25 solicitudes de servicio, bajo un proceso de reapertura de competición. AESA se ha presentado a 14 de las que se le han adjudicado 11 (79%). Cabe destacar que en las 3 licitaciones en las que AESA se ha presentado y no ha resultado adjudicataria, 2 las ha ganado Croacia que compite con tarifas muy bajas, inasumibles para los costes de AESA y resto de Autoridades.

El segundo contrato marco firmado con EASA (EASA.2020.FC37), AESA participa en un consorcio liderado por Egis Avia (máximo presupuesto 21.6 M€ y 4 años desde 09.12.2020).

Existen otras actividades CTI desarrolladas por AESA el margen de estos contratos marco, destacando el proyecto SAFER-U, de apoyo a la Autoridad de Aviación de Ucrania (SAAU) en el refuerzo de sus competencias en Operaciones Aéreas (OPS) y Licencias de Tripulación de Vuelo (FCL), y en el que AESA participa en consorcio con CAA UK y FIIAPP. El proyecto tenía prevista una duración de tres años (febrero de 2019 – febrero de 2022) aunque, derivado de los retrasos en la implementación de las actividades por la situación de pandemia, la Comisión aprobó una extensión del proyecto hasta agosto de 2022. Actualmente, se encuentra suspendido por el conflicto bélico con la Federación Rusa. Este ha supuesto una dedicación total, entre técnicos de AESA y de CAA UK, de 1.640 días de trabajo; de los cuales 906,25 días corresponden a expertos de AESA.

Adicionalmente, en 2021 y consorcio con APAVE, AESA firmo un contrato marco (ASSESS III), con presupuesto máximo de 1,5 M€ y vigente durante 4 años desde 24.08.2021. Este contrato marco busca dar asistencia a EASA en todo el proceso de producción normativa siguiendo las “mejores prácticas” establecidas por la Comisión Europea en materia de regulación (*Better Regulation Agenda*).

En lo que se refiere a las actividades de supervisión y certificación en el marco del Acuerdo (*Partnership Agreement* -PA) suscrito con EASA (EASA.2017.PA.ES.001), durante el año 2021 AESA ha consolidado e incrementado las áreas en las que ya se venía colaborando en materia de aeronavegabilidad inicial y continuada (DOAs, POAs, STCs, AMOs..etc), y se ha iniciado un nuevo ámbito de colaboración relacionado con la evaluación de simuladores de vuelo (FSTDs) operadores por terceros países. Toda esta actividad ha supuesto una dedicación global de 2.320 horas invertidas

(a pesar de que apenas se pudo viajar debido a las limitaciones COVID) realizadas por 21 expertos (13 de AESA y 8 de Senasa) de entre los aceptados por EASA para estas tareas, para un total de 321.618 € facturados a EASA (unos 249.000€ correspondientes a las horas dedicadas y otros 72.800 € correspondientes a los gastos de viajes reembolsados por EASA).

En el año 2022 se espera seguir ampliando la colaboración en organizaciones de formación de técnicos de mantenimiento (Parte 147), escuelas de formación de pilotos (ATOs) y drones (UAS). Además, durante 2021 se ha aprobado un procedimiento de colaboración con SENASA por parte de la Comisión Mixta que hace un seguimiento del convenio específico establecido entre ambas entidades para la concreción de sus obligaciones derivadas de la participación en el acuerdo de colaboración con EASA (Resolución de 24 de julio de 2020).

Por último, respecto a la Participación en grupos y foros internacionales por parte de expertos de AESA, se ha mantenido una muy alta participación centrada principalmente en los grupos técnicos de EASA (MAB, TeBs, ECCAIRS, Data4Safety, SAFA..etc.), Comisión Europea (Comité EASA, Grupo de Expertos de Seguridad, Comité AVSEC..etc.), OACI (Panel de Aeropuertos, de Licencias y Formación, AVSEC, RPAS, mercancías peligrosas y Anexo 19 -SMP, Mental Health, CAEP, EASPG..etc.), CEAC (EuroCAEP, ANCAT, Ciberseguridad, facilitación, Security...etc.), JARUS (UAS) y Eurocontrol (Network Operations, CNS, AIM/SWIM, LSSIP, CER, SCF, SGR, RAT,...etc.). También destaca la celebración de la Conferencia de Alto Nivel de la OACI sobre el COVID (12-22/10/2021), en la que España (y en particular los expertos de AESA) tuvieron una participación muy activa. Además, se siguieron manteniendo reuniones periódicas con el departamento de transporte (DoT) y Autoridad (UK CAA) de Reino Unido, y se firmó un Memorando de Entendimiento (MoU) en octubre de 2021.

4.10.1. Sistemas de información

4.10.2. Sistemas, comunicaciones y atención a usuarios

La Coordinación de Sistemas de Información (CSI) da soporte técnico tanto a los empleados de AESA como a los ciudadanos a través del Centro de Atención a Usuarios (CAU). En 2021 se atendieron 22.521 solicitudes de ciudadanos en el CAU, así como 36.667 peticiones de servicio e incidencias internas.

A lo largo de 2021 se han implantado mejoras en la gestión de la atención al usuario (a través del portal de atención a usuarios *Easyvista* y de la herramienta *Redmine*, mediante un control con indicadores y cuadros de mando y un análisis de causa real). Además, en 2021 se arrancó el proyecto de *Easyvista en la nube*.

Como oficina de registro para la emisión de los certificados electrónicos de empleado público, se emitieron o renovaron 328 certificados de empleado público en 2021.

El nuevo CPD de AESA es back-up del MITMA. En 2021 ha incrementado su capacidad, de 226 TB a 261 TB instalados.

4.10.3. Administración electrónica

La Coordinación de Sistemas de Información (CSI) ha liderado la digitalización de procedimientos administrativos en AESA (a través de los proyectos del Plan TIC, y de los PNR - Gestión electrónica de procedimientos no reglados).

La tramitación de expedientes se realiza casi en su totalidad de forma electrónica. En 2021 el 98% de los procesos de inspección se pueden hacer sin papel. Se realizaron 248.272 notificaciones electrónicas y 1.839.887 documentos electrónicos. En el nuevo Plan de Formación se priorizará la formación on-line.

A lo largo del 2021 se ha puesto en marcha la nueva sede electrónica de AESA, la nueva web corporativa, así como la carpeta ciudadana.

4.11. Desarrollos normativos

La Secretaría General, a través de la Coordinación de Asesoría Jurídica (CAJ), elabora el Plan Normativo Anual de AESA y la normativa necesaria en los ámbitos de actuación de la Agencia.

En 2021 se elaboraron 14 proyectos de iniciativas normativas propias en el ámbito de la aviación civil (en 2020 fueron 13), lo que supone un incremento del 7,69%.

INICIATIVA NORMATIVA PROPIA		
2019	2020	2021
7	13	14

Esos proyectos de iniciativas normativas propias se dividen por un lado en 4 proyectos de Órdenes Ministeriales (destacando los relacionados con la resolución alternativa de litigios de los usuarios de transporte aéreo y requisitos esenciales de aeronavegabilidad en ultraligeros) y por otro en 10 proyectos de Reales Decretos vinculados a distintos ámbitos como son; acreditación de compañías aéreas de terceros países, aeronavegabilidad, operaciones aéreas, aeropuertos verificados y UAS (sistemas de aeronaves no tripuladas)

Añadido a lo anterior AESA ha colaborado en el 2021 en 7 proyectos normativos externos en ámbitos muy variados.

Además, se atendieron 504 consultas en el buzón de normativa (participación en proyectos normativos de otros organismos y elaboración de informes que afecten al ámbito de las competencias de AESA).

PARTICIPACIÓN EN PROYECTOS NORMATIVOS DE OTROS ORGANISMOS (buzón normativa)		
2019	2020	2021
426	569	504

4.12. Expedientes sancionadores y recursos

La Secretaría General, a través de la Coordinación de Asesoría Jurídica (CAJ), gestiona los expedientes sancionadores y los recursos administrativos.

En 2021 se tramitaron 1.177 expedientes sancionadores (en 2020 fueron 797), lo que supone un incremento del 47,67%.

EXPEDIENTES SANCIONADORES		
2019	2020	2021
1328	797	1177

En la siguiente tabla se especifica el número de expedientes incoados en 2021, por tipología:

EXPEDIENTES SANCIONADORES INCOADOS (por tipología)	
PSUS (Seguridad de Aeronaves)	744
PSPM (Desvío de trayectoria)	51
PSNV (Navegación)	6
PSAR (Aeródromos)	32
PSSA (Servidumbres)	4
PSAVSEC (Security)	205
PSCPU (Derechos de pasajeros)	130
PSLIC (Licencias)	5
TOTAL	1177

Además, se gestionaron 144 recursos administrativos (en 2020 fueron 105), lo que supone un incremento del 37,14%.

RECURSOS ADMINISTRATIVOS			
	2019	2020	2021
ALZADA	46	31	39
REPOSICIÓN	37	60	84
REVISIÓN	0	6	5
APREMIO	17	8	16
RESP. PATRIMONIAL	5	0	0
TOTAL	108	105	144

4.13. Recursos humanos

La Secretaría General (SG), a través del Servicio de Recursos Humanos (RRHH) dependiente de la División de Recursos Humanos y Formación, es la responsable de dotar a las Direcciones Operativas de AESA de los medios humanos necesarios para llevar a cabo su actividad, y de realizar la administración del personal.

A 31 de diciembre de 2021 la Agencia contaba con 394 empleados (382 funcionarios y 12 de personal laboral). El 31 de diciembre de 2020 contaba con 415 empleados, lo que supone una disminución del 5,06%.

Nº DE PERSONAL (funcionario y laboral a 31/12)		
2019	2020	2021
409	415	394

El Servicio de RRHH ha tramitado 10.608 solicitudes y certificados de personal en 2021 (licencias, permisos e incidencias). Además, ha colaborado en la emisión de 268 carnés de inspección en 2021.

En el ámbito de la gestión de acción social, se gestionaron 164 ayudas de acción social, 181 solicitudes de Abono Transporte, 161 de aparcamiento del MITMA, 9 plazas en la Escuela Infantil del MITMA y 11 de actividades culturales.

Respecto a la Prevención de Riesgos Laborales, en 2021 se aprobó e implantó un nuevo Plan de autoprotección y evaluación de riesgos. Además, se elaboraron y difundieron las medidas extraordinarias de prevención y protección derivadas de la situación sanitaria: Resoluciones de adaptación de las modalidades de trabajo y jornada, elaboración de protocolos de actuación y medidas frente al Covid-19, y medidas extraordinarias de prestación del servicio. Se realizó una evaluación del personal vulnerable y una provisión de medios de prevención y protección (mascarillas, gel desinfectante, pruebas PCR y de antígenos, etc.). Además, se realizaron 190 reconocimientos médicos.

4.14. Encargos a medios propios

AESA gestiona encargos a diferentes sociedades instrumentales de la administración, como son Senasa, Isdefe, Ineco y Tragsa para prestar diferentes servicios requeridos por la Agencia. En estos encargos hay involucradas alrededor de 500 trabajadores de estas sociedades.

4.15. Formación

La Secretaría General, a través del Servicio de Formación dependiente de la División de Recursos Humanos y Formación (RRHH-FOR), elabora el Plan de Formación de AESA, gestiona las acciones formativas y realiza el control de la cualificación.

En 2021 se realizaron 223 cursos (185 internos y 38 externos). Al estar planificadas 241 acciones formativas internas, supone una ejecución del 77% sobre las acciones formativas planificadas.

FORMACIÓN			
	2019	2020	2021
Acciones formativas planificadas	172	191	241
Acciones formativas ejecutadas	160	132	185
% Acciones ejecutadas sobre planificadas	93%	69%	77%

En 2021 el porcentaje de personal habilitado fue del 91%. Hay que tener en cuenta el impacto que tiene sobre el estado de cualificación del personal la incorporación de nuevo personal funcionario, así como la redefinición de perfiles o la incorporación de perfiles nuevos.

CUALIFICACIÓN DEL PERSONAL		
2019	2020	2021
81%	77%	91%

4.16. Otras actividades de la Secretaría General

4.16.1. Asesoramiento jurídico en materia aeronáutica

La Coordinación de Asesoría Jurídica (CAJ) realiza asesoramiento jurídico en materia aeronáutica a lo largo de todos los procesos operativos de AESA (en 2021 se atendieron 139 consultas jurídicas).

4.16.2. Tramitación de convenios

La Secretaría General, a través de la Coordinación de Asesoría Jurídica (CAJ), tramitó 8 convenios en 2021.

4.16.3. Registro de entrada/salida

La SG, a través del Servicio de Asuntos Generales (AAGG), gestiona además el Registro de entrada/salida. En 2021 se realizaron 424.057 registros, de los cuales 400.246 se realizaron de manera electrónica. El 94% de los registros se realizó en formato electrónico.

REGISTRO			
	2019	2020	2021
Registros electrónicos	67.050	134.818	400.246
Registros en papel	129.966	53.892	23.811
Asientos registrales totales	197.016	188.710	424.057
% Registros electrónicos	34%	71%	94%

4.16.4. Gestión de la sede de Castellana 112

En 2021 se realizó una nueva Instrucción sobre normas de régimen interior.

La Secretaría General, a través del Servicio de Asuntos Generales (AAGG), atendió 744 incidencias del ámbito de AAGG.

4.16.5. Atención a los ciudadanos y las organizaciones del sector

La Secretaría General, a través del Servicio de Asuntos Generales, presta el servicio de información y atención al público de AESA. En 2021 se atendieron en centralita 105.404 llamadas, lo que supone un incremento del 35,44% respecto al 2019. Sólo el 1,8% de las llamadas no fueron atendidas, al estar todas las líneas ocupadas.

LLAMADAS RECIBIDAS (centralista de AESA)		
2019	2020	2021
77.820	44.312	105.404

4.16.6. Portal de Transparencia

La Secretaría General gestionó 25 expedientes de transparencia en 2021 (solicitudes de acceso a la información del Portal de Transparencia, lo que supone un incremento del 13,63%.

EXPEDIENTES DE TRANSPARENCIA		
2019	2020	2021
11	22	25

4.17. Auditorías internas

El sistema de auditorías de AESA, realiza un programa anual de auditorías internas, así como hace seguimiento de los resultados de las auditorías externas recibidas. El objetivo de las auditorías es asegurar el cumplimiento de la norma, comprobar la adaptación a los cambios; así como evaluar el desempeño los procesos de AESA. Todo ello se traduce en una mejora en la actuación de AESA.

Para elaborar el programa se tiene en consideración las auditorías externas que se van a recibir, las auditorías internas previas y los cambios que se han producido.

En el año 2021 se ha incluido en el alcance de las auditorías, la actividad realizada por Estrategia Internacional, relacionada con los contratos que AESA firma con EASA.

Durante el año 2021 se llevaron a cabo 30 auditorías internas; cumpliendo al 100% con el programa previsto. Se recibieron 3 auditorías externas, dos de EASA y una de ISO.

Se han abierto 50 no conformidades, de las cuales se encuentran cerradas 49 (98%) y 1 pendiente de establecer un plan de acción.

Se han establecido 46 planes de acción de los cuales se han implementado 39 acciones (84%) y 7 acciones están pendiente de implementarse.

Como puede comprobarse la respuesta a las no conformidades está siendo muy elevada; habiendo mejorado en el año 2021 notablemente respecto de años anteriores.

5. INFORMACION FINANCIERA

La Secretaría General, a través de la División Económico-Financiera (DEF), dota a la Agencia de los medios económicos necesarios para llevar a cabo su actividad.

La SG realiza la planificación económico-financiera de AESA, elabora el presupuesto (incluidas las modificaciones presupuestarias) y realiza el seguimiento de la ejecución presupuestaria y el control económico, además del inventario.

Teniendo en cuenta el gran impacto que la pandemia de Covid-19 ha tenido en el sector aéreo, es muy destacable que en 2021 se ha logrado una estabilización de la situación económico-financiera de AESA, logrando un cierre positivo del año 2021 (21,3 millones de € de saldo), y un 92,6% de ejecución del presupuesto en 2021 (gastos e inversiones).

La auditoría de las cuentas anuales (IGAE) se realizó sin discrepancias.

Para mejorar la planificación, la DEF ha implantado en 2021 nuevos planes de contratación y encargos.

La DEF realiza la tramitación de documentos contables y la elaboración de las Cuentas Anuales de AESA y su contabilidad analítica. Gestiona también la recaudación de tasas y sanciones (21.011 tasas recaudadas en 2021, un incremento del 19%; 16,84 millones de € procedentes de sanciones en 2021; 200 devoluciones de ingresos gestionadas en 2021).

En 2021 se tramitaron 117 expedientes de contratación y 49 encargos a medios propios. Se ha mantenido el volumen de expedientes, aunque se ha ampliado la media del plazo de pago a proveedores (de 10 días a 21), por la transición de plantilla: pérdida de puestos clave en 2021 (incluyendo Cajera Titular y Suplente, que se han cubierto ocho meses después), varias bajas y formación de las nuevas incorporaciones.

En 2021 se recupera el volumen de pagos: Pagos a empleados (nóminas, comisiones de servicio, acciones formativas, etc., donde se gestionaron 1.458 comisiones de servicio y 4.153 justificantes

de gasto en 2021), pagos a proveedores y medios propios, y seguimiento de la facturación (733 facturas gestionadas en 2021) y anticipos de caja fija y pagos a justificar.

5.1. Ingresos

INGRESOS DE AESA 2021 (€)	
Tasa de navegación aérea de ruta	2.152.593,00
Tasa de aproximación	722.695,00
Tasa por prestación servicios navegación aérea	2.538.550,68
Tasa de Seguridad Aérea (Factor F)	27.327.997,24
Sanciones	16.842.472,52
Otros ingresos	431.618,37
Devoluciones de ingresos	-109.801,41
TOTAL	49.906.125,40

5.2. Gastos

GASTOS DE AESA 2021 (€)	
Presupuesto de gastos	75.235.760,00
Gasto ejecutado	65.103.856,01
% Ejecución del gasto	86,53%

5.3. Resultado financiero

RESULTADO FINANCIERO AESA 2021 (€)	
Remanente real de saldo cierre 2020	36.529.170,38
Ingresos	49.906.125,40
Pagos	-65.103.856,01
Remanente real de saldo (en bancos y caja)	21.331.439,77