

Informe General de Actividad 2024

Contenidos

INTRODUCCIÓN	3	Licencias del Personal de Vuelo	54
RESUMEN EJECUTIVO	5	Medicina Aeronáutica	56
AESA en números	6	Navegación Aérea	57
Números del año 2024 en el sector	8	Aeropuertos	62
AESA	14	Drones	67
Régimen jurídico; Ley de Agencias. Estatuto	16	Ciberseguridad de la aviación civil	69
Competencias	17	Derechos de los pasajeros	71
Organigrama, equipo directivo	18	Actividad internacional	72
Estructura organizativa	19	ACTIVIDADES TRANSVERSALES	
Misión, Visión y Valores	20	Y GESTIÓN INTERNA	74
Plan Estratégico Plurianual (2024-2027)	22	Sistemas de información	75
Plan de Acción Anual 2024	26	Desarrollos normativos	76
ACTIVIDAD DE AESA	32	Convenios	78
PESO y Evaluación de la Seguridad	33	Expedientes sancionadores y recursos	78
Operaciones Aéreas	37	Profesionales de AESA	79
Aeronavegabilidad	40	Formación	81
Servicios Aéreos y Operadores Extranjeros	45	Otra actividad en la gestión interna de AESA	83
Formación del Personal de Vuelo	51	Auditorías internas	86
		INFORMACIÓN FINANCIERA	87



Introducción

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) fue creada en 2008 al amparo de la Ley 28/2006, de 18 de julio, de Agencias Estatales para la mejora de los servicios públicos. El Estatuto de la Agencia se aprueba mediante Real Decreto 184/2008 de 8 de febrero, modificado por el Real Decreto 1615/2008 de 3 de octubre, donde se autoriza su creación.

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

El Estatuto de la Agencia, en su Artículo 12, prevé que se elabore y eleve al Consejo Rector para su aprobación el informe general de actividad correspondiente al año inmediatamente anterior, con anterioridad al 30 de junio del año en curso.

En cumplimiento de esa previsión, se ha elaborado y sometido a la aprobación del Consejo Rector, en su reunión del día 2 de julio de 2025, el informe general de actividad de la Agencia correspondiente al año 2024.

El informe general de actividad se ha elaborado siguiendo los objetivos, programas y actividades contenidos en el Plan de Acción Anual de la Agencia para el año 2024, en el que se recogen los objetivos estratégicos de AESA y las acciones necesarias para su consecución.





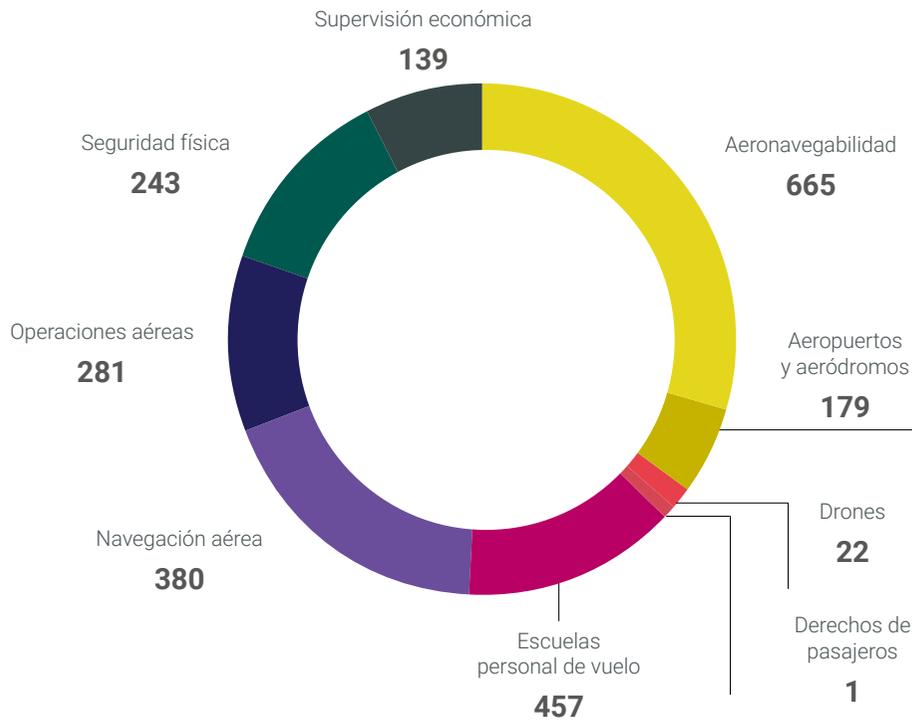
Resumen ejecutivo

AESA en números

La actividad de AESA durante el año 2024 se puede resumir en las siguientes cifras:

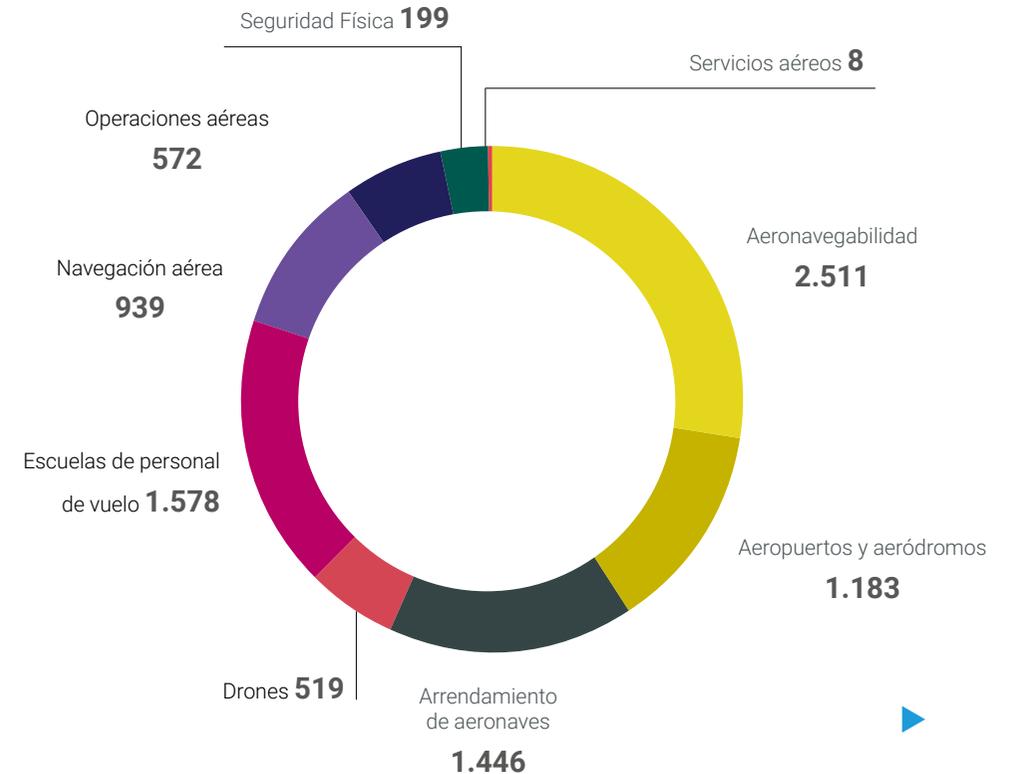
2.367

Inspecciones de control normativo de oficio



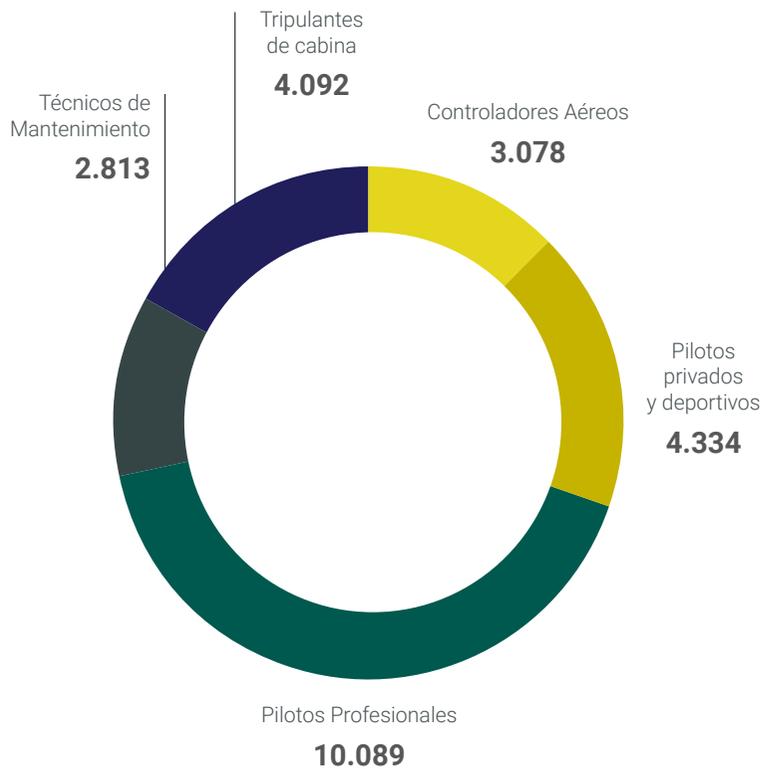
9.119

Aprobaciones y autorizaciones a demanda



24.406

Emisiones o modificaciones de Licencias al personal



2.341

Actuaciones en el registro de matrículas de aeronaves



59.686

Sucesos de aviación civil analizados



1.351

Expedientes sancionadores resueltos



1.426

Inspecciones de Aeronaves en Rampa



32.552

Reclamaciones de pasajeros tramitadas



2.619

Acciones preventivas de la seguridad realizadas



10

Proyectos de iniciativas normativas propias



7.551

Personal de Seguridad de Aeropuertos certificado



21.876

Pilotos de drones autorizados



10.766

Informes de servidumbres aeronáuticas emitidos



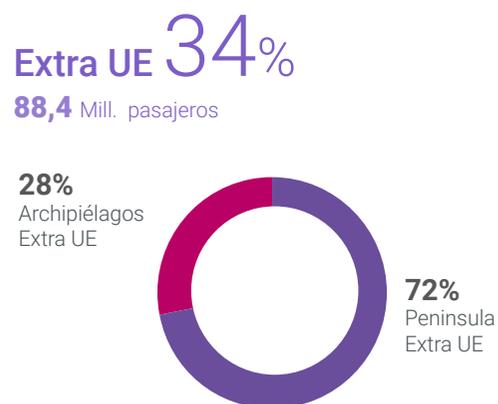
3.581

Permisos para vuelos comerciales

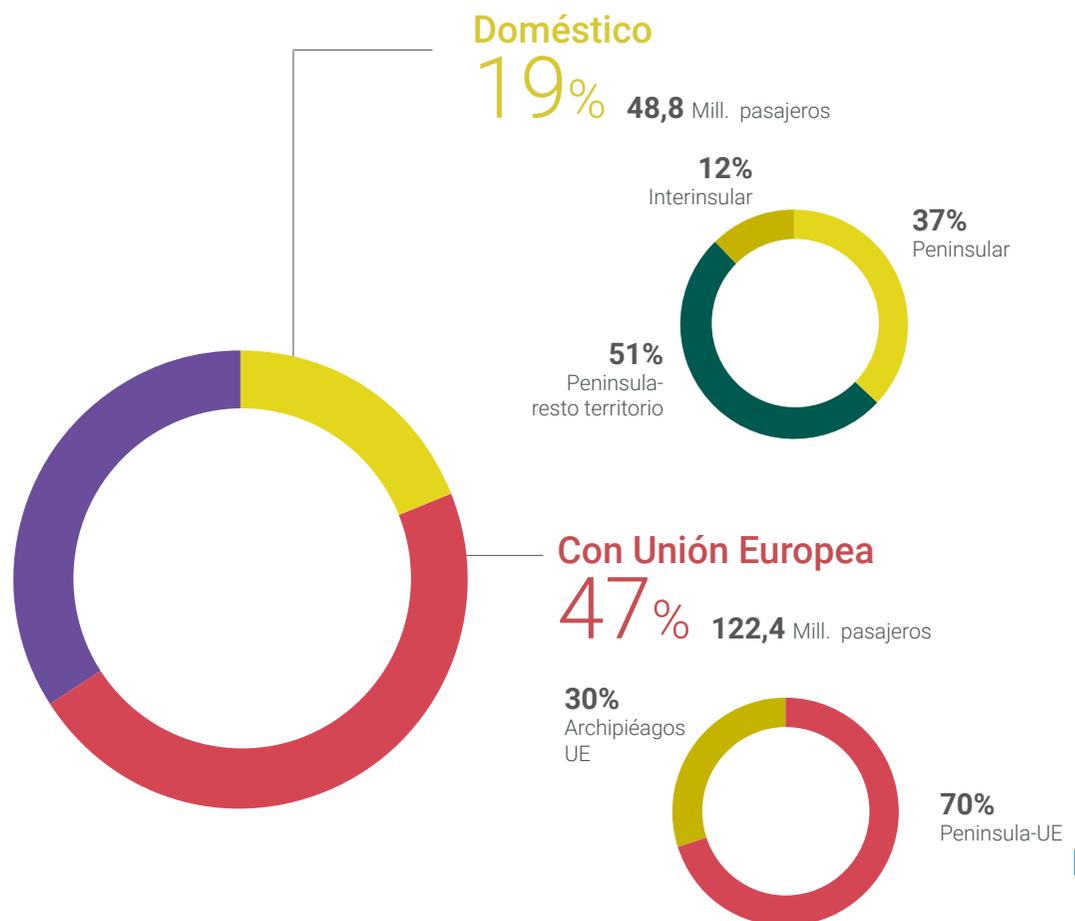
Números del año 2024 en el sector

Durante el año 2020 el sector aéreo se vio seriamente dañado por la pandemia del COVID-19 cuyas consecuencias continuaron siendo visibles durante el año 2021. Durante 2022 y 2023 y una vez eliminadas la mayoría de las restricciones, el mercado aéreo español creció de manera significativa. En 2024 se han superado los niveles de actividad de los años anteriores a 2020.

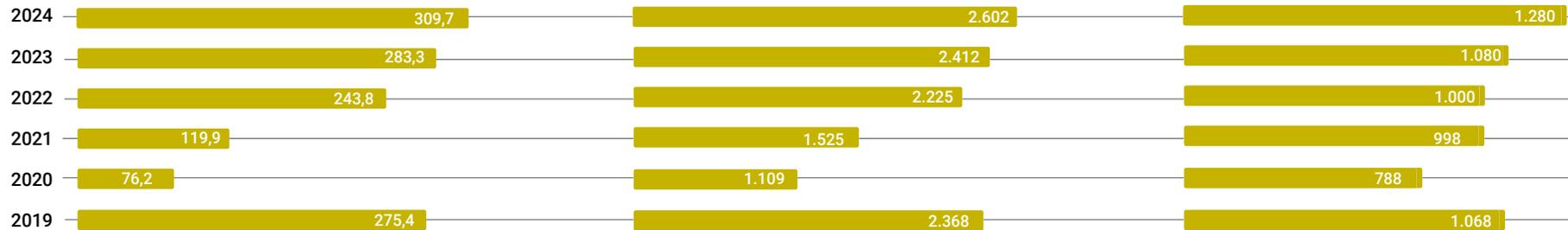
Entre enero y diciembre de 2024, el número de pasajeros en vuelos comerciales en el mercado aéreo español creció un 10,0% respecto a 2023, hasta los 259,6 millones.



Distribución del tráfico de pasajeros por mercado

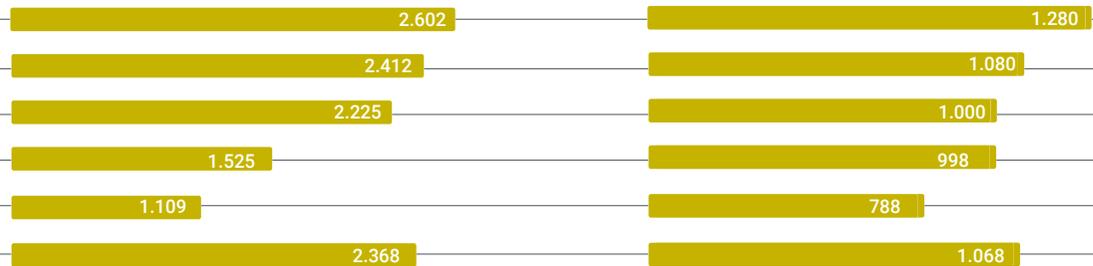


Movimiento de pasajeros (millones)



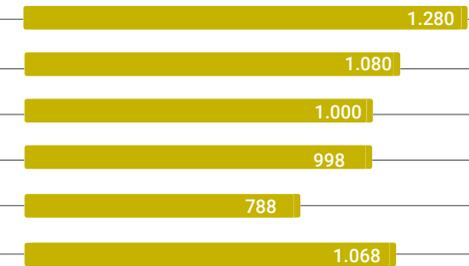
En 2024 se movieron en los aeropuertos españoles un total de 309,7 millones de pasajeros, lo que supuso un incremento del 9,3% respecto al año 2023, situándose un 12,5% por encima de los movimientos registrados en el año 2019, previos a la pandemia de COVID-19.

Operaciones



Las operaciones aumentaron un 7,9% con relación al año 2023 y un 9,9% respecto al año 2019

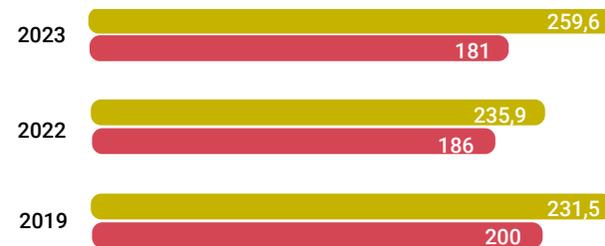
Carga Transportada (kg)



La carga en el tráfico comercial creció un 18,6% comparándola con 2023 con un incremento del 7,9% respecto a lo transportado en el año 2019.



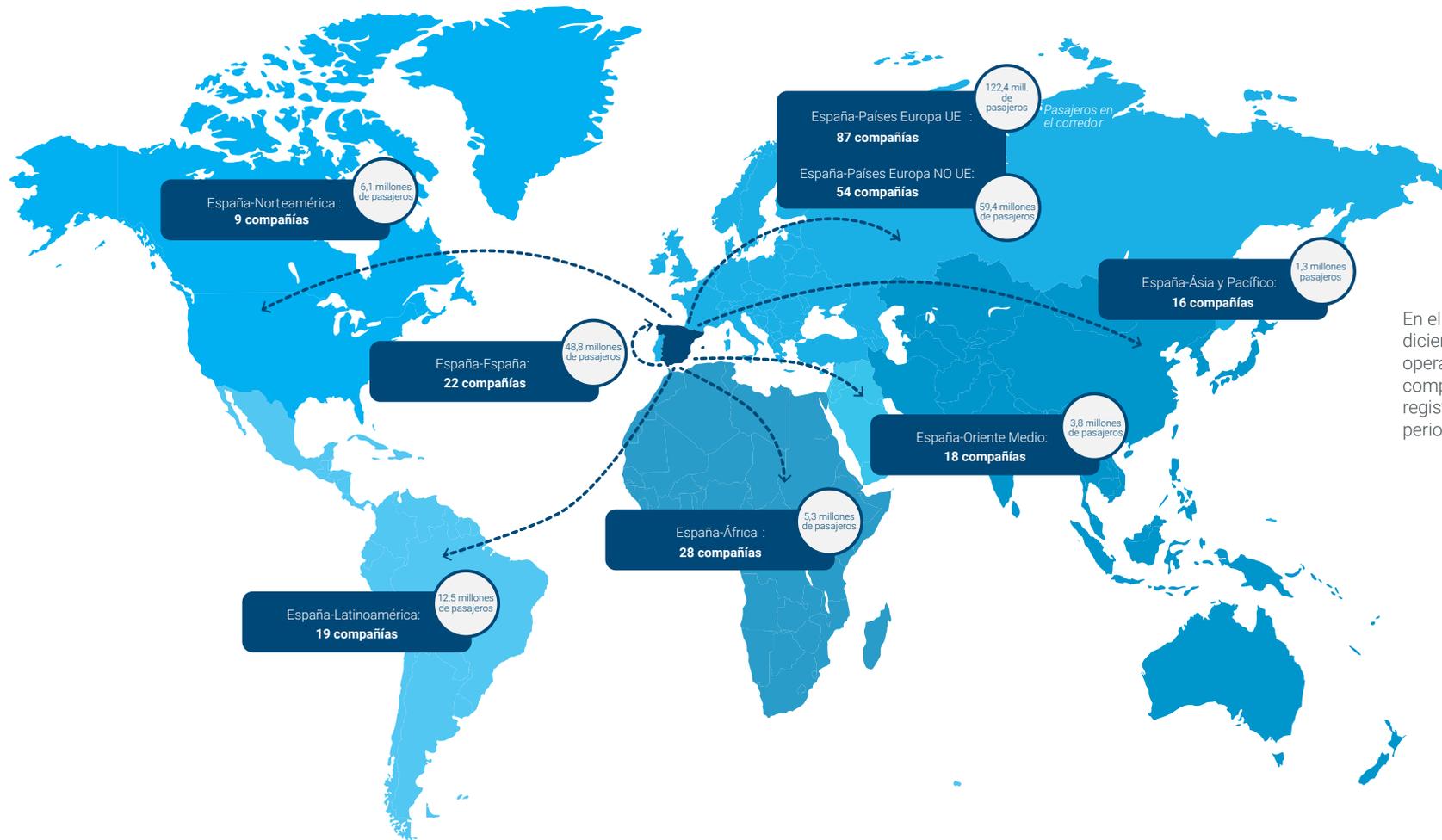
Pasajeros transportados y número de compañías



El tráfico aumentó en 26,4 millones de pasajeros respecto a 2023 y, lo que es más importante aún, se situó muy por encima de lo registrado en 2019 con 34,3 confirmando la total recuperación de la crisis producida por la pandemia de COVID-19.

■ Pasajeros (millones) ■ Compañías

Número de compañías que conectan España



En el periodo enero-diciembre de 2024, han operado 181 compañías, 5 compañías menos que las registradas en el mismo periodo del año anterior.

De las 181 compañías operando en el mercado aéreo en el periodo enero-diciembre de 2024, Ryanair, Vueling, Iberia y Air Europa superan los 10 millones de pasajeros. Otras 6 superan los 5 millones de pasajeros, entre las que se encuentran las españolas Air Nostrum e Iberia Express, y 29 compañías más superan el millón de pasajeros transportados.

Ryanair, líder con 57,4 millones de pasajeros transportados en el mercado aéreo español, registró un crecimiento del 9,8% en su tráfico respecto al periodo enero-diciembre de 2023. Vueling, en segundo lugar, vio crecer su tráfico un 4,6%, con 33,1 millones de viajeros transportados, mientras que Iberia, en tercer lugar, transportó 19,3 millones de pasajeros, un 7,5% más que en 2023.

Tráfico y variación de las 5 principales compañías



Número de compañías que conectan los mercados



**43**

Compañías con certificado de operador aéreo español

**326**

Compañías aéreas de terceros países (no UE) acreditadas

**92**

Organizaciones de Mantenimiento (84 Parte 145 y 8 Centros Nacionales)

**61**

Organizaciones de Gestión del Mantenimiento de Aeronavegabilidad (Parte CAMO)

**35**

Organizaciones de Aeronavegabilidad Combinada (CAO)

**30**

Organizaciones de diseño y producción

**15**

Organizaciones de Formación de Mantenimiento (Parte 147)

**234**

Escuelas de pilotos

**158**

Organizaciones de formación inicial de tripulantes de cabina de pasajeros

**11**

Centros evaluadores de competencia lingüística

**9**

Organizaciones con aprobación del Programa de instrucción de transporte sin riesgos de Mercancías Peligrosas por vía aérea

**14**

Centros Médicos Aeronáuticos

**40**

Compañías de trabajos aéreos

**22**

Compañías certificadas para trabajos de lucha contra incendios y salvamento

**8**

Compañías que realizan operaciones no comerciales con aeronaves motopropulsadas complejas

**42**

Operadores de Globos

**51** Aeropuertos y **3** helipuertos abiertos al uso público y tráfico comercial**389**

Aeródromos y helipuertos de uso restringido

**336**

Organizaciones autorizadas para realizar algún servicio de asistencia en tierra en aeropuertos españoles

**4**

Proveedores de servicios de navegación aérea en 51 centros y torres de control de tráfico



AESA supervisa a las organizaciones profesionales y aficionados que desarrollan su actividad dentro del sector aéreo



3

Proveedores de servicios de CNS a través de 381 Instalaciones de ayuda a la navegación CNS



5

Proveedores de Servicios de Diseño de Procedimientos Civiles de Vuelo



7

Organizaciones de formación de controladores aéreos



Más de **119.700** Operadores de drones habilitados



10.157

Pilotos profesionales



8.939

Pilotos privados y deportivos



815

Examinadores de vuelo



15

Examinadores de formación inicial de TCP



107

Médicos Examinadores Aéreos



37.939

Tripulantes de cabina de pasajeros



5.042

Técnicos de mantenimiento



2.123

Controladores de tráfico aéreo

The image features a solid blue background with intricate white geometric patterns. These patterns consist of interconnected lines and dots, forming a complex network that resembles a molecular structure or a data visualization. The patterns are arranged in a way that creates a sense of depth and movement, with some areas appearing more dense and others more sparse. The overall aesthetic is clean, modern, and technical.

AESA

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

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.



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.



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 y modificado recientemente por el Real Decreto 160/2023 de 7 de marzo de 2023, establece 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. ►





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”, del Estatuto de AESA antes indicado, se detallan las competencias de AESA que ejerce a través de cada uno de los órganos operativos y de la Secretaría General.

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 DGSPV.

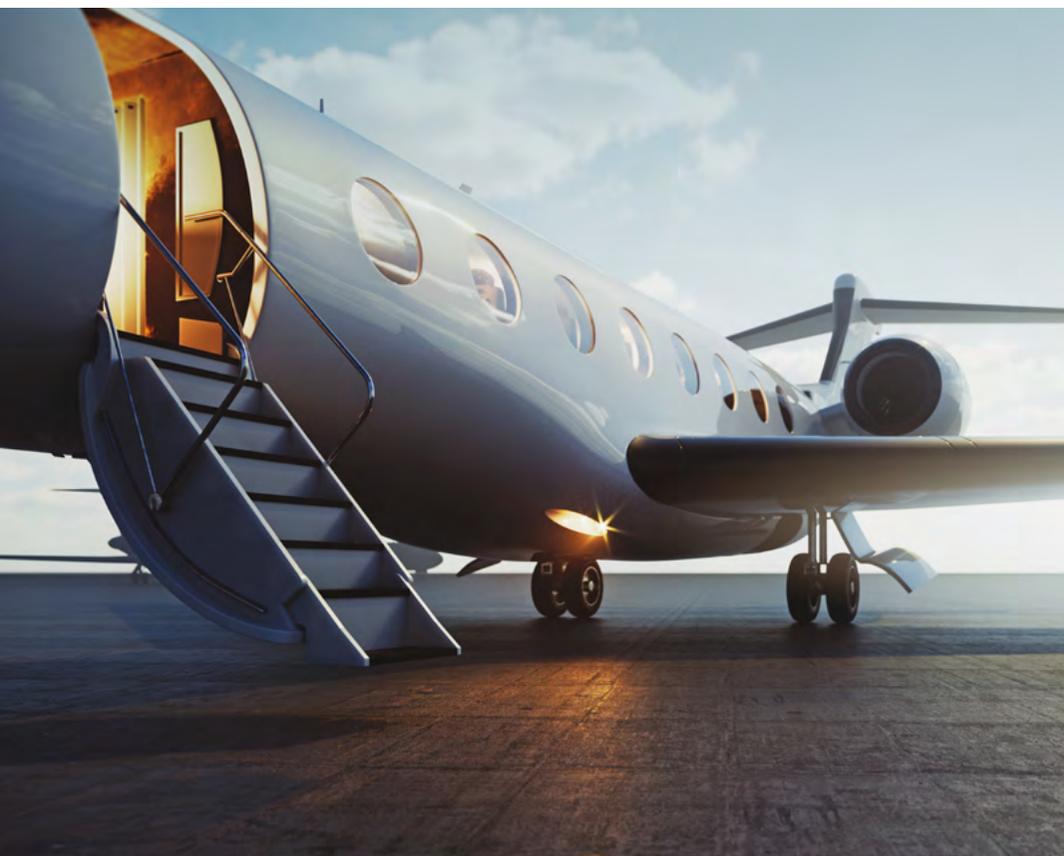
Por último, en relación al Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, establece para AESA las competencias de información del propio documento y sus modificaciones, supervisión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

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 y modificado recientemente por el Real Decreto 160/2023 de 7 de marzo de 2023.

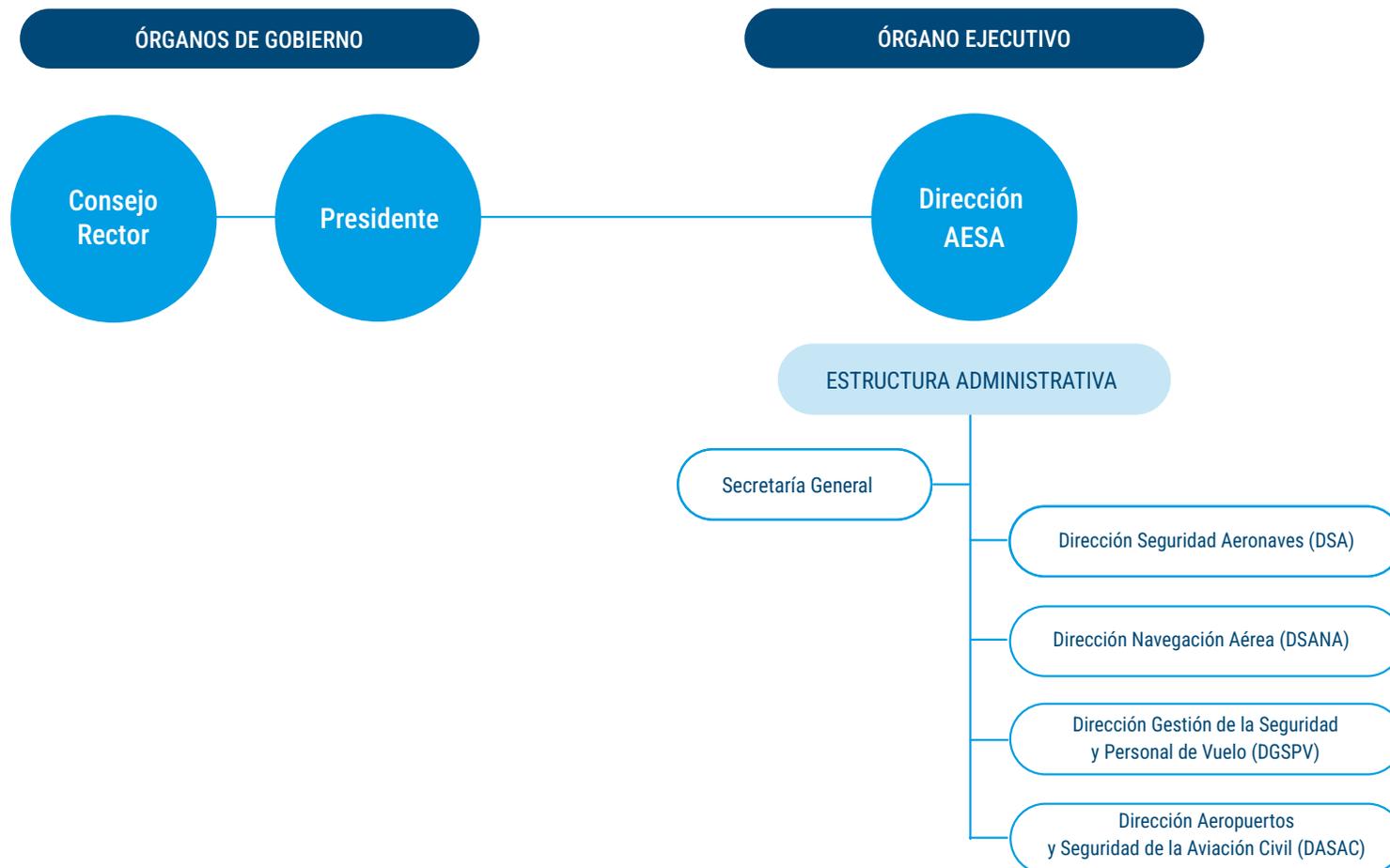
De acuerdo al artículo 27, Capítulo IV, Sección 3ª de dicho Estatuto de AESA, son Órganos ejecutivos:

- 1** La Dirección
- 2** La Secretaría General
- 3** Los órganos operativos establecidos en el artículo 28:
 - La Dirección de Seguridad de Aeronaves
 - La Dirección de Gestión de la Seguridad y Personal de Vuelo
 - La Dirección de Aeropuertos y Seguridad de la Aviación Civil
 - La Dirección de Navegación Aérea



Estructura organizativa

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



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:

Misión.

Contribuir al crecimiento, desarrollo y mejora de una aviación segura, eficiente y de calidad.

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:

Visión.

Ser una institución pública referente para la seguridad y sostenibilidad del sector de la aviación, tanto nacional como internacional.

Valores.

Los valores de AESA son aquellas características que la definen y que describen su cultura, su capital humano, su misión y su visión.

Estos valores tienen un alto impacto en los empleados de la Agencia, dado que son el punto de unión entre sus responsabilidades y cómo deben llevarlas a cabo. Conseguir una identificación de los equipos con los valores de la empresa es una poderosa palanca, por tanto, para alcanzar los objetivos estratégicos que se plantean.



Nuestros valores son nuestra esencia, reflejan nuestra cultura y capital humano



Compromiso

Nuestro compromiso con la sociedad, los usuarios e industria del transporte aéreo es fruto de la **vocación de servicio** del personal que trabaja por la **cooperación** y **apoyo** al sector para facilitar el desarrollo seguro del mismo.



Integridad

Actuamos con **objetividad e independencia** y siendo responsables para que nuestras acciones contribuyan al incremento de la **confianza y credibilidad** de los ciudadanos y a la mejora de la seguridad aérea.



Excelencia

Trabajamos para dar un servicio de **calidad** gracias al conocimiento, pasión y búsqueda de la **mejora continua** de nuestros profesionales, siendo responsables de la **eficiencia** de nuestros procesos.

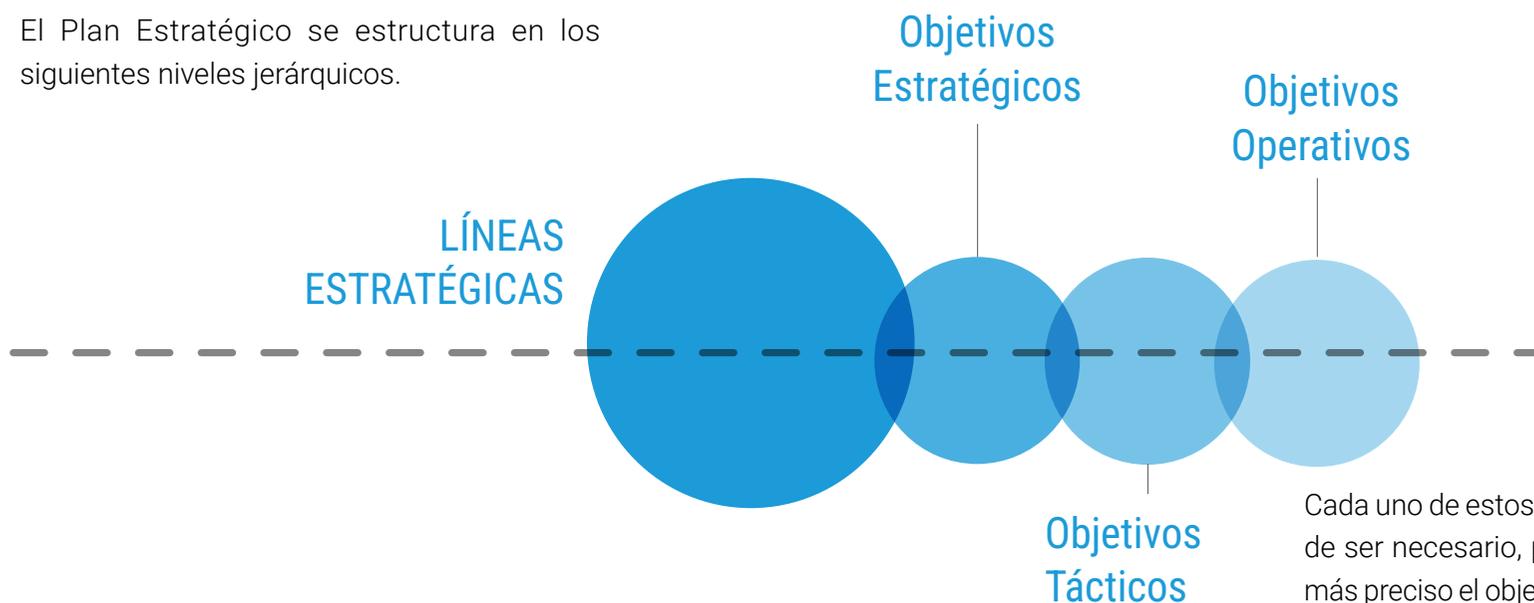


Innovación

Trabajamos con **profesionalidad**, dedicación y de manera **flexible** para fomentar la mejora continua, adaptándonos a los avances tecnológicos del sector. ■

Plan Estratégico Plurianual (2024-2027)

El Plan Estratégico se estructura en los siguientes niveles jerárquicos.



Cada uno de estos niveles es utilizado, en caso de ser necesario, para concretar de un modo más preciso el objetivo que se pretende cumplir. Los objetivos se consiguen con una serie de acciones planificadas en el tiempo, existiendo una serie de indicadores y metas que permiten verificar que dichas acciones han tenido éxito para el cumplimiento del objetivo definido.

Líneas Estratégicas de AESA

Las líneas Estratégicas de AESA marcan los pilares sobre los que se sustenta la Estrategia, definiéndose en función de estas líneas los objetivos Estratégicos en cada uno de sus niveles.

Línea Estratégica PERSONAS

La Agencia requiere contar, para poder cumplir con las tareas de su competencia, con un equipo humano altamente cualificado, motivado y alineado con los objetivos de la organización, y capaz de aportar valor profesional con un alto nivel de exigencia técnica.

En las actuales circunstancias, es imprescindible definir líneas de actuación dirigidas a conseguir un grupo humano con talento que pueda desarrollar su carrera profesional dentro de la Agencia. Igualmente, se considera necesario el diseño e implementación de herramientas de gestión de recursos humanos adecuadas para conseguir una plantilla eficiente y estable en el tiempo. La aspiración es que AESA cuente con un equipo humano muy preparado y sea percibida como un lugar donde profesionales de muy alta cualificación puedan desempeñar su carrera profesional.

Mapa Estratégico de Objetivos. PERSONAS

Estratégicos	Tácticos	Operativos
Incrementar el valor profesional de la Agencia	Atraer y conservar el talento	Desarrollar herramientas que permitan retener el conocimiento
		Desarrollo del área de Personas
		Incrementar la captación de talento
	Potenciar el desarrollo profesional	Mejorar los procesos de evaluación del desempeño
		Impulsar el talento en AESA
Fomentar el sentido de pertenencia	Impulsar la comunicación interna	

Línea Estratégica SEGURIDAD

La principal función de AESA relacionada con Seguridad (Safety+Security) requiere fortalecer las tareas de promoción de la seguridad aérea, así como la mejora continua en aquellas tareas que realiza la Agencia en donde se han detectado necesidades relevantes que deben formar parte de la estrategia de AESA en los próximos cuatro años. Entre estos aspectos cabe citarse: potenciar la coordinación interna para la identificación y gestión de riesgos para la seguridad, mejorar el seguimiento del desempeño en seguridad operacional a nivel estatal y organizacional, promover el desarrollo seguro y sostenible de la aviación general, impulsar la coordinación civil-militar y desarrollar e implantar un esquema de supervisión de la ciberseguridad en aviación global, único e integrado

Mapa Estratégico de Objetivos. SEGURIDAD (safety + security)

Estratégicos	Tácticos	Operativos
Fortalecer la promoción de la seguridad aérea	Definir los roles de las unidades en promoción de la seguridad/Definir la metodología de la promoción de la seguridad en AESA	
Contribuir la mejora continua en la seguridad aérea	Implantación de criterios de supervisión que garanticen la capacidad de supervisión	
	Potenciar la coordinación interna para la identificación y gestión de riesgos para la seguridad	
	Promover la integración de la aviación no tripulada con la tradicional.	Implementación de la hoja de ruta para el despliegue de los sistemas anti-dron
		Desarrollar la supervisión e implantación del U-Space
	Mejorar el seguimiento del desempeño en seguridad operacional a nivel estatal y organizacional	
	Promover el desarrollo seguro y sostenible de la aviación general	
	Impulsar la coordinación civil militar	
	Contribuir a la disminución del riesgo que representa la presencia de la avifauna y su interferencia con la aviación	
	Desarrollar e implantar un esquema de supervisión de la ciberseguridad en aviación global, único e integrado	



Línea Estratégica EXCELENCIA

La búsqueda de la excelencia en las diferentes actuaciones de AESA se ha convertido en una necesidad en las actuales circunstancias y debe ser tenida en cuenta de forma relevante para permitir a la agencia cumplir con su función como Autoridad Aeronáutica en nuestra sociedad. Esta línea desarrolla una serie de objetivos de nivel estratégico, táctico y, en su caso, operativo guardando relación con aspectos como la búsqueda de la eficiencia y eficacia de sus procesos, la orientación al usuario con la mejora en el desarrollo de las herramientas TIC, la facilitación del desarrollo del sector y la innovación tecnológica, así como contribuir al cumplimiento de la agenda de Desarrollo Sostenible.

Mapa Estratégico de Objetivos. EXCELENCIA

Estratégicos	Tácticos	Operativos
Mejorar la eficacia y la eficiencia de la actividad de la Agencia	Mejora de la eficiencia de los procesos de AESA	Desarrollar nuevos servicios de relación digital Excelencia en la prestación de servicios TIC Mejora la Infraestructura y seguridad TIC Implementar en AESA la gestión inteligente del dato
	Desarrollar herramientas para medir la eficacia de los Procesos de AESA	
	Mejora de la estructura y organización de AESA	
	Potenciar la mejora de los procesos TIC y la consolidación tecnológica de los sistemas de información	
Potenciar la orientación al usuario	Garantizar la capacidad de influencia para preservar los intereses de España en el ámbito de la aviación	
	Mejorar la percepción de la agencia por parte del sector	
	Mejorar el conocimiento de las necesidades de los usuarios	
Facilitar el desarrollo del sector y la integración de la innovación tecnológica	Supervisar/autorizar de la implantación de nuevas tecnologías ATM/ANS que garanticen un sistema nacional de navegación aérea más seguro y eficiente, en particular, el nuevo esquema ATM/ANS Conformity Assesment de los sistemas de navegación aérea y las torres de control remotas	Desarrollar la supervisión/implantación Marco regulador sobre la evaluación de la conformidad de los sistemas y componentes de GTA/SNA Desarrollar la Supervisión Implantación TWRs Remotas
	Impulsar la innovación mediante la propuesta y seguimiento de acciones regulatorias	
Contribuir al cumplimiento de la agenda de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas.	Desarrollar, facilitar y promover las propuestas de sostenibilidad medioambiental en el sector	
	Adaptar a AESA al nuevo esquema competencial de evaluación ambiental y supervisión del ruido	
	Fomentar la igualdad y diversidad en el sector aeronáutico	

Objetivos Estratégicos, Tácticos y Operativos

Estas líneas estratégicas se articulan a través de una serie de objetivos estratégicos desarrollados a su vez mediante unos objetivos tácticos y, si procede, objetivos operativos en un nivel inferior.

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 Plan Estratégico 2024-2027 publicado en la página web de AESA

Durante el año 2024, se han llevado a cabo diversas iniciativas en el marco del Plan Estratégico, enfocadas en la mejora continua y la optimización de procesos. Estas acciones han permitido avanzar en múltiples áreas clave, contribuyendo al desarrollo sostenible y al fortalecimiento de nuestras capacidades operativas. A lo largo del año, se ha mantenido un enfoque proactivo y adaptativo, asegurando que cada proyecto se alinee con los objetivos estratégicos establecidos, y se han implementado medidas para garantizar la eficiencia y la efectividad en todas las etapas del plan.



Plan de Acción Anual 2024

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.

Dirección	Actividades Planificadas 2024	Actividades Ejecutadas 2024	Porcentaje respecto al total anual (%)
DSA - Aeronavegabilidad	660	665	100,8%
DSA . Operaciones Aéreas	328	281	85,7%
DSA- Servicios aéreos y operadores extranjeros	135	139	103,0%
DSA - Inspecciones de Rampa	1450	1426	98,3%
DSA - Aeronaves no tripuladas (UAS)	22	22	100,0%
DNA - Navegación Aérea	392	380	96,9%
DASAC - Aeropuertos y aeródromos	186	179	96,2%
DASAC - Seguridad de la Aviación Civil	243	243	100,0%
DGSPV - Licencias de personal aeronáutico	470	457	97,2%
DGSPV - Calidad y protección al usuario	2	1	50,0%
TOTAL	3888	3793	97,6%



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.

Dirección	Acciones formativas planificadas	Acciones formativas	Porcentaje respecto al total anual (%)
SG	25	17	68,0%
DNA	36	34	94,4%
DSA	87	70	81,4%
DGSPV	47	32	68,1%
DASAC	75	61	81,3%
DAESA	5	1	20,0%
TOTAL	275	215	78,47%

Programa de Auditorías

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

Dirección	Auditorías planificadas	Auditorías Ejecutadas Año 2024	Porcentaje respecto al total anual
DSA	17	18	105,9%
DNA	9	7	77,8%
DASAC	8	8	100,0%
DGSPV	6	7	116,7%
TOTAL	40	40	100,0%



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: Proyectos previstos iniciar 2024

Líneas de Actuación	Acciones planificadas	Acciones Ejecutadas	Porcentaje respecto al total anual (%)
Nuevos servicios para la relación digital	2	2	100,0%
Excelencia en la prestación de servicios TIC	6	4	66,7%
Infraestructura y seguridad	11	11	100,0%
Gestión Inteligente del dato	2	2	100,0%
TOTAL (Proyectos finalizados)	21	19	90,5%

Plan TIC: Proyectos previstos Finalizar 2024

Líneas de Actuación	Proyectos previstos Finalizar en 2024	Proyectos Finalizados en 2024	Porcentaje cumplimiento
Nuevos servicios para la relación digital	1	1	100,0%
Excelencia en la prestación de servicios TIC	9	4	44,4%
Infraestructura y seguridad	9	9	100,0%
Gestión Inteligente del dato	1	1	100,0%
TOTAL	20	15	75,0%

Plan Normativo

Para el desarrollo de la iniciativa normativa que la Agencia tiene entre sus competencias.

Tipologías	Iniciativas planificadas	Iniciativas ejecutadas	Porcentaje respecto al total anual (%)
Leyes	2	1	50,0%
Reales Decretos	6	8	133,3%
Órdenes Ministeriales	2	1	50,0%
Iniciativas fuera de AESA	-	1	-
TOTAL	10	11	110,0%

Ejecución de tramitaciones a demanda

Que no pueden ser planificadas. En el plan de acción anual se realiza una estimación en función del histórico de años anteriores. La actividad desarrollada en este tipo de tramitaciones arroja los datos que se muestran a continuación:



Tramitación de Solicitudes (TS)

Tipo	Realizadas
Tramites de matriculación de aeronaves	2.341
Certificación de tipo de aeronaves	10
Certificados de aeronavegabilidad y permisos de aeronaves	1.173
Autorizaciones y aprobaciones a organizaciones de aeronavegabilidad inicial, producción y diseño; (POA, DOA nacional)	32
Autorizaciones y aprobaciones a organizaciones de gestión de la aeronavegabilidad continuada (CAMO, CAO, P145)	628
Autorizaciones a organizaciones de formación de personal de mantenimiento (TMAs)	41
Licencias de personal de mantenimiento (TMAs)	2.813
Otras tramitaciones en materia de Aeronavegabilidad	498
Autorizaciones y aprobaciones a organizaciones con Certificado de Operador Aéreo (AOC)	422
Autorizaciones y aprobaciones operacionales de trabajos aéreos	144
Autorizaciones y aprobaciones a organizaciones de aviación general	6
Arrendamientos de aeronaves	1.446
Autorizaciones y aprobaciones a organizaciones con Licencias de explotación	8

Tramitación de Solicitudes (TS)

Tipo	Realizadas	Tipo	Realizadas
Permisos comerciales a compañías aéreas	3.581	Tramitaciones medioambientales en aeródromos	110
Autorizaciones operaciones UAS (Drones)	211	Supervisión de proveedores aeroportuarios (SDP y AVSAF)	46.360
Gestión de Aeronaves UAS	884	Aprobaciones y certificaciones Security	7.840
Formación y certificación de pilotos UAS	35.128	Autorizaciones y aprobaciones a proveedores de navegación aérea	44
Gestión de Operadores UAS	27.323	Gestión de cambios funcionales y proyectos espacio aéreo	697
Licencias de personal aeronáutico de vuelo profesionales (Pilotos y TCPs)	30.650	Supervisión de declaraciones y planes de verificación de sistemas de navegación aérea	56
Licencias de personal aeronáutico NO profesionales	7.015	Supervisión de Transiciones operativas para navegación aérea	1
Autorizaciones a organizaciones de formación de pilotos y TCPs	1.528	Autorizaciones a organizaciones de formación (ATC/AFIS)	116
Aprobaciones relacionadas con simuladores de vuelo	50	Licencias de personal de control aéreo (ATC/AFIS)	3.078
Gestión de exámenes y examinadores (Pilotos y TCPs)	21.003	Tramitaciones en materia económica y de performances de navegación aérea	25
Autorizaciones, aprobaciones y certificados de medicina aeronáutica	5.092	Actividades dentro del contrato de colaboración con EASA (Partnership Agreement)	159
Autorizaciones y aprobaciones a aeropuertos de Uso Público	62	Notificación de sucesos	59.686
Gestión del cambio en ámbitos aeroportuarios	592	Reclamaciones de pasajeros	32.552
Autorizaciones y aprobaciones en aeropuertos de uso restringido	70	Recursos administrativos y recursos contencioso-administrativos	177
Servidumbres Aeronáuticas	10.766	Solicitudes del portal de transparencia	33
Autorizaciones a operadores de handling	185	Solicitudes y comunicaciones a juzgados	146
Gestión de fauna en aeropuertos	80		
Supervisión del DORA y slots aeroportuarios	40		

Expedientes sancionadores

Durante 2024 se resolvieron **1.351** expedientes sancionadores en las distintas áreas de actuación de la Agencia.



ACTIVIDAD DE AESA

PESO y Evaluación de la Seguridad

El PESO es el 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 2024 se publicó la cuarta edición del PASO 2021-2025. Para cada una de las áreas prioritarias de seguridad operacional identificadas en el PASO, se han constituido grupos de trabajo específicos para el seguimiento de su evolución, la identificación de nuevas acciones para el control del riesgo y la evaluación de la eficacia de las medidas adoptadas con anterioridad.

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**

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

Actuaciones de Gestión de la Seguridad	Ejecutado 2024
Gestión de reportes e informes de seguridad	
Actividades de divulgación SNS	17
Respuestas a solicitudes de información	1.364
Seguimiento de sucesos relevantes	1.238
Tratamiento de notificaciones de aviación civil	59.686
Análisis de riesgos	
Informes de evaluación de riesgos - Comité AP	20
Informes de evaluación de riesgos - Comité NAV	17
Informes de evaluación de riesgos - Comité TAC	17
Informes de evaluación de riesgos - Comité TA-AVNC	44

Otras actividades adicionales a las recogidas en la tabla anterior que pueden destacarse en 2024 son las siguientes:

- Celebración el 23 de enero de la Jornada Divulgativa de Seguridad Operacional y Notificación de Sucesos para Organizaciones de Formación Aprobadas (ATO). La jornada estuvo centrada en ser un punto de encuentro para divulgar la normativa y mejorar la cultura de seguridad en las Organizaciones de Formación Aprobadas.
- Finalización de la fase de recogida y análisis de datos del programa piloto para la evaluación de la cultura de la seguridad en los operadores aéreos basado en la herramienta desarrollada dentro del Libro Blanco de Cultura de Seguridad para operadores aéreos.
- Reuniones en junio y noviembre del Grupo de Trabajo de Expertos para la Cooperación en el Análisis de Sucesos con participación de representantes de COPAC, APROCTA y de los proveedores de servicios de navegación aérea SAERCO, ENAIRE y SKYWAY.
- AESA firma procedimiento de colaboración y coordinación con la Autoridad de Supervisión de los Servicios Meteorológicos para la Navegación Aérea (ANSMET) en materia de sucesos e incidentes de aviación civil.
- Participación en otras jornadas sectoriales de promoción de la cultura de seguridad, dando a conocer el Sistema de Notificación de

Sucesos, los procesos estatales de gestión de riesgos y la promoción de la seguridad. Concretamente, en las jornadas para operadores de globos y organizaciones de producción.

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:

- Panel de Gestión de la Seguridad de OACI, para el desarrollo del Anexo 19 de Gestión de la Seguridad Operacional: durante el año 2024 el Panel y sus grupos de trabajo han trabajado en la preparación de la siguiente edición del Anexo 19 y en el desarrollo de un nuevo Manual de Inteligencia de Seguridad
- Safety Management International Collaboration Group (SM ICG). Asistencia a la reunión plenaria del grupo celebrada en Dallas, Texas (EEUU) en mayo. Colaboración en el proyecto denominado "Guidance on SMS and SSP interfaces". Este grupo está formado por representantes de las autoridades de aviación de los países más avanzados en gestión de seguridad (FAA, EASA, DGAC France, CAA, CASA, ANAC Brasil, ENAC Italia, AESA España, etc.).
- Safety Tool User Group (STUG) de EUROCONTROL. Asistencia en febrero y octubre a las reuniones plenarias de este grupo creado por Eurocontrol, celebradas en Bruselas. AESA tiene una representante en este grupo para estar al día del uso y desarrollo de herramientas de

análisis de riesgos (eTOKAI, RAT) y las nuevas versiones, así como participar en acuerdos y criterios de estandarización del uso de RAT para la evaluación de los incidentes de tránsito aéreo.

■ European Action Plan for Airspace Infringement Risk Reduction (EAPAIRR) Task Force. Asistencia a la reunión anual celebrada en febrero en Manchester, en la que los Estados participantes presentaron la situación de las infracciones de espacio aéreo en sus territorios. El EAPAIRR Task Force es el instrumento utilizado para la puesta en práctica de la iniciativa de CANSO y EUROCONTROL para hacer frente al problema que suponen las infracciones de espacio aéreo en la Unión Europea.

■ Red de Analistas (NoA). El grupo principal mantuvo dos reuniones plenarias y 3 reuniones intermedias de seguimiento Asistencia en marzo a la reunión plenaria de este grupo. En 2024 la atención se focalizó especialmente en la presentación de los principales riesgos estatales de los miembros, incluyendo una reunión extraordinaria ad-hoc para este fin. La Red de Analistas es un grupo europeo creado por el Reglamento (UE) 376/2014 de notificación de sucesos y su cometido es proporcionar un mecanismo para apoyar el análisis de datos de seguridad para el EPAS y ayudar a los Estados a evaluar sus prioridades para los Programas Estatales de Seguridad (SSP). El NoA tiene varios grupos de trabajo en los que participa AESA:

▶ SPI Working Group: participación en cinco reuniones telemáticas de este grupo de trabajo del NoA (Red de Analistas) para la

elaboración de una batería de indicadores de rendimiento de seguridad (SPI) a partir de los datos de sucesos registrados en el Repositorio Central Europeo (ECR) de sucesos. Durante 2024 se ha estado trabajando en identificar las áreas de riesgo clave y las categorías de sucesos a priorizar, así como en cuestiones relacionadas con la calidad e integridad de los datos disponibles, la definición de métricas a emplear y su representación en cuadros de mando.

▶ ERCS Working Group del NoA: participación en seis reuniones telemáticas de este grupo de trabajo del NoA (Red de Analistas) para analizar la implementación del ERCS por los estados, análisis de casos con el objetivo de publicar un material guía que favorezca la estandarización del uso de la metodología de asignación de riesgos ERCS entre los estados miembros y proponer modificaciones en la reglamentación de dicha metodología

▶ Data Quality & Taxonomy Working Group: participación en reuniones bisemanales telemáticas de este grupo de trabajo para contribuir a la mejora de la calidad de datos introducidos en el ECR por parte de las autoridades, así como para la actualización continua de la taxonomía de trabajo con la incorporación de nuevos atributos y listas de valor. También se forma parte de los subgrupos específicos para la implementación de las nuevas taxonomías de UAS y ciberseguridad sobre la taxonomía ADREP.

■ Data4Safety: programa voluntario de colaboración promovido por EASA cuyo objetivo es identificar riesgos a nivel europeo y sus posibles

mitigaciones. El programa busca elevar significativamente la capacidad de inteligencia en seguridad en Europa. AESA es miembro fundador del programa y participa activamente tanto en la junta directiva como en la junta técnica. En ellas se proponen ideas de mejora en el ámbito de inteligencia de datos para aviación, se detectan riesgos emergentes, se deciden soluciones tecnológicas para el análisis de dichos datos y se busca ampliar el número de participantes para tener una mayor base de datos con información de diversas fuentes. Además, dentro de D4S, AESA participa en grupos de trabajo específicos que buscan soluciones concretas, como por ejemplo el grupo de sanitización de la base de datos centralizada de sucesos, para poder realizar análisis más precisos.

■ SafeTeam: proyecto de colaboración financiado por la Comisión Europea cuyo objetivo es el desarrollo de los factores humanos en el uso de asistencias digitales en aviación, incluyendo la adopción y la integración de la inteligencia artificial en las operaciones, ampliando las habilidades cognitivas humanas y explorando también una potencial automatización. Dentro del proyecto se estudian varios casos de uso que puedan ser aplicables a la aviación. Se proponen asimismo tecnologías para la evaluación y monitorización de los sistemas, con especial énfasis en la seguridad. AESA participa dando apoyo en la parte regulatoria, acerca de los requisitos necesarios para la certificación de las herramientas que proporcionan automatización o asistencias digitales en aviación.

■ ECCAIRS 2: E2 es una plataforma digital establecida para asistir al sector de la aviación europea para la recolección, compartición y análisis de información de seguridad operacional, centrado en los sucesos e incidentes de aviación civil y las recomendaciones de seguridad emitidas por parte de autoridades de investigación. AESA participa activamente en los grupos técnicos y de gestión de la plataforma, colaborando en la puesta a punto y las mejoras del sistema. ▶



Operaciones Aéreas

Inspecciones

En 2024 se han realizado todas las auditorías planificadas para el año, teniendo un peso importante en la supervisión de todos los operadores. Resaltar además que los años pares tienen mayor carga inspectora en cuanto a auditorías.

Este año ha estado marcado por el cese de varios operadores no comerciales con aeronaves moto-propulsadas complejas (NCC) o por la integración de estas operaciones en algunos AOCs.



Operaciones Aéreas	Ejecutado 2023
Operadores de transporte aéreo comercial	
Auditoría (AOC)	33
Auditoría sistema de Gestión (AOC)	27
Inspección de base de operaciones (AOC)	20
Inspección de producto Flight Crew (AOC)	74
Inspección de producto Cabin Crew (AOC)	15
Inspección de producto IOPS-CARGO (AOC)	2
Inspección de registros (AOC)	13
Trabajos aéreos y operaciones especializadas	
Auditoría (SPO)	4
Inspección de producto (SPO)	14
Auditoría (COE)	15
Inspección de base de operaciones (COE)	15
Inspección de producto Flight Crew (COE)	21
Auditoría (BOP)	10
Inspección de producto (BOP)	12
Aviación no comercial	
Auditoría (NCC)	5
Inspección de demostraciones aéreas civiles	1

Tramitación de aprobaciones y autorizaciones

Operaciones Aéreas	Ejecutado 2024
Operadores de transporte aéreo comercial	
Emisión inicial del certificado AOC	6
Modificación del certificado AOC	18
Modificación Manual Operaciones (AOC)	252
Trabajos aéreos y operaciones especializadas	
Autorización de operaciones especializadas (SPO) de Alto riesgo	17
Emisión inicial COE	2
Modificación COE	4
Modificación Manual Operaciones (COE)	79
Autorización de alturas mínimas - SERA.5005	13
Aviación no comercial	
Emisión/modificación de la Declaración de Conformidad Aeronáutica para demostraciones aéreas civiles	11
Otras actuaciones en el ámbito de las operaciones aéreas	
Aprobación listas de equipo mínimo (MEL)	177

Durante el año 2024 se han tramitado un 14% más de solicitudes con respecto a las previstas para este año.

Entre dichas solicitudes, cabe resaltar 5 nuevas certificaciones de operadores, de las cuales 3 corresponden a certificados de operadores aéreos (AOC), 2 de avión y 1 de helicóptero, incluyendo el primer operador con CAMO única dentro de un grupo de operadores, y 2 certificados de operadores aéreos especiales (COE), dedicados a la lucha contra incendios y búsqueda y salvamento.

Además, se han aprobado nuevas flotas para todo tipo de operadores, lo que supone un 10% más con respecto a 2023, incluyendo algunas relevantes como el Airbus 321XLR. La aerolínea Iberia es el primer operador que realizará operaciones de largo radio con una aeronave de pasillo único.

Por otro lado, se han aprobado nuevas operaciones específicas, entre las que cabe destacar 4 aprobaciones para realizar operaciones con carteras de vuelo electrónicas para la gestión del vuelo (EFBs); 1 aprobación para poder realizar operaciones en las que la aeronave puede alejarse más de 120 minutos de un aeropuerto en su ruta de vuelo (ETOPS); 3 aprobaciones para operar con separación vertical de 1000 ft (RVSM); 5 aprobaciones para operaciones de aproximación y despegue con visibilidad reducida (LVO) y 5 aprobaciones para poder operar en el espacio aéreo del Atlántico Norte (NAT HLA).

Igualmente, se ha llevado a cabo la emisión de exenciones que han permitido la continuidad de las operaciones de nuestros operadores en el ámbito de la lucha contra incendios y en el transporte aéreo comercial en lo que se refiere a entrenamiento y equipamiento, suponiendo un total de 18 exenciones. Del mismo modo, se han concedido 6 AltMocs (Medios Aceptables de cumplimiento).

Por último, destacamos la aprobación concedida a un operador de helicópteros para llevar a cabo la grabación de la Copa América de Vela en Barcelona.



Interacción con el sector

A lo largo del 2024, desde la Coordinación de Operaciones Aéreas se han promovido diferentes actividades para aumentar la interacción con el sector. En total 3 actividades:

- Jornada de divulgación para operadores de Helicópteros y Trabajos Aéreos, incluido lucha contra incendios y búsqueda y salvamento.
- Jornada de divulgación para operaciones no comerciales con aeronaves complejas (NCC).
- Jornada de divulgación para operadores de Globos.

Otros hitos destacables del año han sido:

- Aprobación para colaborar por primera vez en el panel de operaciones vuelo de OACI.
- Posicionamiento internacional por la presencia y participación de expertos de Operaciones en los grupos de trabajo relevantes (EASA y OACI).
- Cierre de la propuesta del Proyecto del Real Decreto 750, incluyendo requisitos de limitación de tiempo de vuelo (FTL) para tripulaciones de lucha contra incendios.
- Avance en la propuesta del Proyecto del Real Decreto de aeronaves Anexo I, que incluye operaciones comerciales con ultraligeros.

Aeronavegabilidad

Inspecciones

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.

A destacar que, en general, se ha cumplido con los objetivos de supervisión de organizaciones a pesar de la falta de inspectores, siendo muy positivo para ello la reasignación de organizaciones entre las distintas unidades con el fin de mantener el nivel de supervisión.

Aparte de las actividades habituales de supervisión de las organizaciones aprobadas, se destaca la vigilancia continuada de las Single POAs y de las organizaciones 145 extranjeras asignadas a AESA.

A destacar también la realización de dos auditorías no anunciadas durante 2024 en cooperación con el Servicio de Inspección en Rampa, debido a los pobres resultados de estas organizaciones en las inspecciones SAFA y SANA.

Tramitación de licencias, aprobaciones y autorizaciones

A lo largo de 2025 y 2026 se producirá un aumento importante en el número de solicitudes de organizaciones 145 y POA para incorporar los nuevos requisitos normativos relativos al Sistema de Gestión de Seguridad de la Información (ISMS).

Durante 2024 para organizaciones de 145 y en 2025 para POA se ha completado el proceso de aprobación de los nuevos sistemas de gestión.

Se ha apreciado un aumento en las solicitudes de modificaciones de certificados de ruido desde la OSV 4 y OSV 7, por la problemática con los motores Pratt & Whitney de los A320 NEO.

Ha habido también un aumento de la carga de trabajo debido al aumento de la flota de algunas compañías (Vueling, Binter).

Igualmente, se aprecia la tendencia al alza del número de licencias parte 66 emitidas, que ha venido aumentando y manteniéndose en los últimos años.

También se ha incrementado especialmente en el trabajo derivado de los acuerdos 83 bis, las matrículas reducidas y los tramites derivados de las auditorías intermedias de los acuerdos bilaterales FAA de las organizaciones parte 145, que han superado las estimaciones previstas basadas en las cargas de trabajo históricas.

Gestión de Aeronavegabilidad	Ejecutado 2024
Gestión de la aeronavegabilidad continuada	
Inspección ACAM - Avión	137
Inspección ACAM - Helicóptero	42
Inspección ACAM - Velero	9
Inspección ACAM - Globo	14
Inspecciones ULM	5
Organizaciones Parte CAMO – Auditoría/Inspección	56
Organizaciones Parte CAMO - Auditoría SMS	58
Organizaciones de mantenimiento y combinadas	
OM Parte 145 – Auditoría/Inspección	171
OM Parte 145 – Auditoría SMS	27
OM Nacional – Auditoría/Inspección	8
Organizaciones CAO – Auditoría/Inspección	47
Organizaciones de formación de mantenimiento (OFM)	
Auditoría global - OFM Parte 147	20
Inspección producto OFM Parte 147 (exámenes/cursos)	12
Aeronavegabilidad inicial	
Organizaciones POA - Control normativo	54
Organizaciones POA Nacional - Control normativo	3
Organizaciones DOA Nacional - Control normativo	2

Gestión de la aeronavegabilidad y mantenimiento	Ejecutado 2024
Gestión de la aeronavegabilidad continuada	
Organizaciones Parte CAMO - Emisión inicial	2
Organizaciones Parte CAMO - Modificación	92
Emisión ARC con recomendación	114
Emisión inicial Programas de Mantenimiento de Aeronaves	28
Modificación Programas de Mantenimiento de Aeronaves	67
Aprobación de Variaciones puntuales de intervalo de programas de Mantenimiento de Aeronaves	50
Organizaciones de mantenimiento y combinadas	
OM Parte 145 - Emisión inicial	8
OM Parte 145 - Modificación	278
OM Nacional - Modificación	3
Organizaciones CAO - Emisión inicial	11
Organizaciones CAO - Modificación	24
Aprobaciones FAA/TCAA/ANAC para Organización de Mantenimiento Parte 145	57
Organizaciones de formación de mantenimiento (OFM)	
Modificación - OFM Parte 147	35
Emisión y transferencias de licencias	
Licencias Parte 66	2.573
Transferencias a Otras Autoridades	15
Licencias nacionales de mantenimiento	11

Aeronavegabilidad inicial	Ejecutado 2024
Auditorías a organizaciones	
Organizaciones POA - EASA - Aprobación cambios	25
Organizaciones POA - EASA - Aprobación inicial	3
Organizaciones POA - Nacional - Aprobación cambios	5
Partnership DOA - EASA - Aprobación cambios	2
Certificados de aeronavegabilidad y permisos de vuelo	
Autorización de vuelo - EASA	139
Autorización de vuelo - No EASA	50
CdA exportación - EXPORT (EASA + No EASA)	72
CdA no EASA – (AFIS, Experimental, Histórico y ULM)	534
CdA y CNR - Parte 21	178
Inspección de construcción de aeronaves por aficionados (AFIS)	76
Certificado de Tipo Nacional	2
Aprobaciones especiales (ETOPS)	9
Tramitación y autorización de solicitudes de ampliación de potencial de motores alternativos	1
Actualización de Certificado de Ruidos	144
Matrículas Reducidas	12
Licencias de Estación - Emisión / Actualización	276
Matrícula de pruebas - Emisión	46

Registro de matrículas	Ejecutado 2024
Matriculaciones (provisionales y definitivas)	377
Cambios de Titularidad	883
Cancelaciones de Matrícula	115
Certificaciones Registrales	730

En general se observa un aumento de la carga de trabajo a demanda y de solicitudes iniciales.

Respecto a los NO EASA, el conflicto en Ucrania ha tenido como una de sus consecuencias que los helicópteros del fabricante Kamov no puedan operar y, por ello, no ha habido solicitudes de este tipo.

Interacción con el sector

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

- Introducción de la nueva Parte 21 Light como nueva reglamentación de aeronavegabilidad inicial para aeronaves EASA, para organizaciones de diseño y producción.
 - Webinar P&CA TeB sobre la NPA 2023-10 (Parte 147), 7 de febrero de 2024. Enfocado en la actualización de los requisitos de formación y certificación de personal técnico.
 - Webinar Support staff in Base Maintenance (MOAP), 8 de marzo 2024.
 - Production and Continuing Airworthiness (P&CA) TeB- Meeting en EASA, Colonia. 15 y 16 de mayo de 2024.
 - Joint FAA-EASA Additive Manufacturing Workshop, 17 de septiembre de 2024, donde se discutieron las aplicaciones y regulaciones de la fabricación aditiva en la industria aeronáutica.
 - Grupo de trabajo de la 81th General Assembly del EAMTC, 29 y 30 de octubre, donde se discutieron mejoras en la formación y certificación de personal técnico en el ámbito de la aviación.
 - Workshop EASA sobre la nueva parte IS, 7 y 8 de noviembre, centrado en la implementación de nuevos estándares de seguridad y operación para aeronaves.
 - Panel OACI, 4 y 8 de noviembre, enfocado en la revisión y actualización de las normativas internacionales de licencias y formación del personal.
 - Se completó la transición del SMS Parte 145 en 2024, y la de POA en 2024-2025, asegurando la implementación de sistemas de gestión de seguridad en las organizaciones de mantenimiento de aeronaves y organizaciones de producción aprobadas.
 - Se implementó el Reglamento (UE) n° 2023/989 sobre la nueva Parte 66 OJT, estableciendo requisitos para la formación en el trabajo de técnicos de mantenimiento de aeronaves.
 - Se implementaron los nuevos requisitos de la Parte 26 según el Reglamento (UE) 2015/640, enfocados en la seguridad adicional de aeronaves.
 - Participación en el proyecto One Business Group de Level.
- 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 2024 se han celebrado las siguientes:
- Webinar POA SMS, 21 de marzo de 2024, para organizaciones de Producción POA. Objeto: Transición a SMS, próxima implantación del ISMS y criterios de AESA sobre el manual de la organización.

- Webinar Parte 66, 10 de abril de 2024, para Organizaciones de Mantenimiento Parte 145 y Parte CAO. Jornada destinada a Informar sobre el cambio normativo, publicación de la Decisión 2023/019/R donde se modifican los AMC y GM del Reglamento (UE) 1321/2014 con respecto a la publicación del Reglamento (UE) 2023/989, donde se hace una revisión de la Parte 66 y que será aplicable a partir del 12 de junio de 2024.

- III Jornada Informativa Organizaciones de Mantenimiento, 28 de mayo de 2024, para organizaciones de mantenimiento. Jornada informativa para tratar los nuevos Sistema de gestión, cambios normativos EASA (firma electrónica, parte 21 light), áreas de mejora, acciones pendientes, novedades y procedimientos.

- III Jornada Informativa Construcción de Aeronaves por Aficionados, 25 de junio de 2024, para Propietarios de Aeronaves de Construcción por Aficionados. Jornada centrada principalmente en trámites telemáticos. Renovaciones declarativas. Modificaciones posteriores a la construcción. Nueva sección Boletines Informativos.

- IV Jornada Informativa Organizaciones de Gestión de la Aeronavegabilidad, 31 de octubre de 2024, para organizaciones de gestión de la Aeronavegabilidad. Objeto: Cambios normativos EASA parte 21 light, áreas de mejora, acciones pendientes y novedades, procedimiento CAMO.

- V Jornada Informativa Organizaciones de Formación Parte 147, 12 de noviembre de 2024, para Organizaciones de Formación parte 147. Objeto: Acciones pendientes, novedades. Cambios normativos EASA: NPA Nueva Parte 147 y New Air Mobility. Nuevo procedimiento Parte 147 y Guía de Elaboración de TNA

- Webinar POA Sistema de Notificación de Sucesos, 10 de diciembre de 2024, para organizaciones de producción POA. Información sobre Notificaciones de sucesos de Organizaciones de Producción y Diseño. También se han publicado documentos en la web de AESA como material guía para los administrados, entre ellos:

- Directiva de Aeronavegabilidad 01/2024, para Asociaciones que engloban aeronaves ULM. PRODUCTO AFECTADO: Aeronaves Ultraligeras TECNAM P92, con Certificado de Tipo AESA N° 231-I/1. Válvulas de corte de combustible.

- Boletín Informativo BIS 01-2024, para Asociaciones que engloban aeronaves ULM. Aeronaves equipadas con motor ROTAX de dos tiempos y con las bujías hacia abajo. Posible instalación errónea del sistema de lubricación.

- Igualmente, se ha llevado a cabo un acercamiento a través de las redes sociales publicando en twitter, LinkedIn y en la web de AESA todas las novedades relativas a procedimientos, celebración de eventos, novedades EASA, etc.

Servicios Aéreos y Operadores Extranjeros

La División de Servicios Aéreos y Operadores Extranjeros tiene un carácter transversal que afecta toda la actividad de la Coordinación de Operaciones Aéreas y Aeronavegabilidad (COAA) de la DSA e incluso a la División de Licencias de la DGSPV, 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.

Inspecciones

Se realizaron dos tipos de inspecciones, las de rampa, tanto a operadores nacionales como extranjeros, y las de supervisión a los operadores con licencia de explotación, de índole económica y societaria.

En 2024 se gestiona un 8,4% más de inspecciones en rampa que en 2023, hasta las 1426 realizadas a 426 usuarios (operadores), de los cuales 382 corresponden a operadores extranjeros, siendo las restantes, 44, a operadores SANA.

Las inspecciones SAFA/SACA a operadores extranjeros han aumentado un 6,6% con respecto a 2023, cumpliéndose el objetivo fijado por EASA a principios de año e incluso tras la actualización llevada a cabo a mitad

de año (Mid-Year Update) que se realiza en el mes de junio y donde los objetivos se ajustan en función de la evolución del sector en el primer semestre del año.

Durante 2024 se han realizado alrededor de 50 inspecciones SANA más que en el año anterior (2023) y 150 más que en el año 2022, guardando una proporcionalidad con el aumento de tráfico aéreo en nuestro país, y de acuerdo con las cifras planificadas.

Tras un incremento cercano al 30% de las inspecciones SANA realizadas a aeronaves de Transporte Aéreo Comercial durante 2024, el crecimiento del tráfico aéreo durante el año 2024 requirió de un esfuerzo de los equipos inspectores para aumentar las inspecciones en consonancia con dicho aumento de tráfico, amortiguando el impacto en el equipo de las diferentes bajas que se produjeron en el año 2024.

Por otra parte, se ha continuado la tendencia de consolidar las inspecciones a la aviación general, especialmente en ultraligeros y veleros. Estas inspecciones en aeropuertos menos transitados suponen un uso más extendido de tiempo, y, por tanto, de recursos por inspección donde es necesario considerar la forma de operar de este tipo de administrados y la idiosincrasia y perfil del inspeccionado.

La inspección SANA de globos se inició en la primavera de 2024.

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

Servicios Aéreos	Ejecutado 2024
Inspecciones en Rampa	
Inspección en Rampa SAFA	935
Inspección en Rampa SANA	491
SANA - Operador TAC	243
SANA - Operador COE	17
SANA - Operador SPO	18
SANA - Escuela ATO	107
SANA - Operador NCC	5
SANA - Operador NCO	27
SANA - Aeronave ULM	60
SANA - Planeador	7
SAFA que incluyeron control alcoholemia	190
SANA que incluyeron control alcoholemia	70

En cuanto a las inspecciones relativas a la supervisión de las Licencias de Explotación, se gestionan un total de 139 inspecciones económicas y societarias en el año 2024, un 15,24% inferior respecto al año 2023.

Servicios Aéreos	Ejecutado 2024
Supervisión Económica	
Supervisión económica de compañías aéreas	108
Supervisión societaria de compañías aéreas	31

Tras el COVID, se implementó en diciembre de 2023 una nueva metodología para adecuar el sistema de supervisión al riesgo económico-financiero, que se implantó en 2024 a fin de ajustar y reducir las actuaciones a compañías con menor riesgo económico-financiero y derivar los recursos para aquellas compañías que presentan mayores dificultades.

El incremento de inspecciones (2,95%) respecto a las programadas inicialmente (135), pese a ser 2024 un año en general de grandes beneficios para el sector, se ha debido principalmente a que algunas compañías siguen afectadas por las pérdidas producidas en los años de pandemia y están tardando más en sanear su situación.

En 2024, ya se ha implementado una única inspección societaria por ciclo realizándose inspecciones “ad-hoc”, únicamente, en caso de haber sido necesario.

Tramitación de licencias, aprobaciones y autorizaciones

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 5.075, un 17,97% superiores a las realizadas el año anterior. Quedan al margen de este total las notificaciones, desistimientos y renunciaciones de la operativa de arrendamientos.

En el ámbito de nuevas licencias de explotación, se han realizado 4 actuaciones relativas a aprobaciones iniciales (tanto económicas como societarias) de las que se han resuelto 2, siguiendo el resto en trámites, dadas las dificultades actuales para la obtención de aeronaves.

Servicios Aéreos	Ejecutado 2024
Licencias de explotación	
Aprobación inicial y modificaciones - Parte Económica	4
Aprobación inicial y modificaciones - Parte Societaria	4
Arrendamiento de aeronaves	
Aprobaciones	839
Notificaciones	565
Desistimientos y renunciaciones	42
Operadores aéreos de terceros países	
Emisión de Acreditaciones	23
Modificaciones Reposiciones y Revocaciones de Acreditaciones	717
Operadores comerciales de compañías	
Programas regulares, no regulares y código compartido	576
Operaciones no programadas	2.194
Autorizaciones de sobrevuelos	71



Por la parte de arrendamientos, cabe destacar el considerable aumento respecto al año anterior y a lo planificado previamente con un incremento de las autorizaciones y notificaciones del 41,25% y del 7,56% respectivamente, indicativos del gran dinamismo y crecimiento del sector, pero a su vez de otro gran problema: la escasez de aeronaves que limita la capacidad de las compañías. Así las notificaciones se han elevado a 839, frente a las 700 planificadas y a 564 autorizaciones frente a las 400 inicialmente planificadas. Ello se ha debido a varios factores, entre los que caben destacar tres:

- 1.** Las directivas de aeronavegabilidad y recomendaciones de los fabricantes que han llevado a parte de la flota a mantenerse en tierra, afectando especialmente a algunas motorizaciones.
- 2.** La elevada demanda de servicios aéreos que se ha consolidado tras la salida de la pandemia, que se ve reflejado en el crecimiento del tráfico en España
- 3.** El uso de las Listas previas para operaciones con carácter urgente cuya utilización todavía está limitada por el ajuste de flota iniciado ya en el pasado ejercicio que tiene su reflejo también en el aumento de aprobaciones.

Este ajuste ha afectado también en el número de renunciaciones y desistimientos, siendo la reducción del 30% sobre las planificadas inicialmente (60).

Un total de 64 organizaciones españolas han solicitado la aprobación o notificado algún arrendamiento de sus aeronaves durante 2024.

Nuevo Portal para la Gestión de Usuarios de la Dirección de Seguridad de Aeronaves (DSA) y de la DGSPV.

Este nuevo portal entró en funcionamiento el 10 de diciembre de 2024 y se ha desarrollado para optimizar y agilizar el proceso de incorporación de los datos de los usuarios en los sistemas de administración electrónica, permitiendo a estos gestionar numerosos trámites de forma más ágil.

Todas las funcionalidades de esta nueva herramienta se presentaron el pasado 14 de noviembre en una sesión informativa online con el sector con más de 120 usuarios conectados, que se grabó y está disponible en el canal de Youtube de la Agencia.

Además, AESA elaboró una serie de materiales guía para facilitar al usuario su uso, que se encuentran disponibles en la web de AESA. (T4)

En cuanto a las solicitudes de altas/bajas/modificación de usuarios del Sistema Integrado de Procesos Aeronáuticos (SIPA) estas se han incrementado en un 15,07% (771 actuaciones) respecto a las inicialmente previstas. Hay que indicar que en diciembre de 2024 entró en funcionamiento el nuevo portal de usuarios a todas las personas físicas y jurídicas registradas en el Sistema Integral de Procesos Aeronáuticos

(SIPA), por lo que se estima que, en un corto plazo, parte de estos trámites se realizarán por parte de los propios usuarios y la labor del Servicio quedará limitada a la verificación en algunos casos de la documentación aportada.

El número de usuarios que han realizado altas o modificaciones de sus datos, de representación o de contactos se ha elevado a 328, de las cuales 159 han sido organizaciones y 169 particulares.

Respecto a las autorizaciones de Permisos Comerciales, la actividad en operaciones no programadas ha disminuido respecto los años anteriores. Esto puede ser debido a las ONPs de bloque que ya se autorizan cada 6 meses, a que muchas operaciones que se solicitaban como operaciones sueltas, han pasado a ser solicitudes de programas de vuelo, ya que cumplían con la definición de programa de vuelos que se ha formalizado en el servicio y a la desaparición de algunos operadores serbios del mismo grupo empresarial, que solicitaban una cantidad significativa de vuelos y siempre por triplicado, ya que no estaban seguros de que operador realizaría el vuelo. La guerra en Ucrania también ha hecho disminuir los vuelos no programados, y sigue teniendo un impacto en la actividad del Servicio, por el control de las sanciones impuestas por la Unión Europea a vuelos de aeronaves bajo el control de ciudadanos rusos.

Las autorizaciones de sobrevuelos han disminuido ligeramente, pero se mantiene en el rango de los últimos años. Se siguen posicionando aeronaves que habían quedado inmovilizadas durante la pandemia y

que regresan a las bases de las compañías, normalmente mediante una autorización especial "Permit to Fly".

El número de expedientes de programas de vuelo ha aumentado. Un motivo, junto al mencionado incremento de tráfico en España en 2024, puede ser la facilidad para realizar solicitudes que otorga el uso de la sede electrónica para que los operadores aéreos realicen varias solicitudes de programa a lo largo de la temporada, a los vuelos que han pasado a ser programas de vuelo como se ha explicado anteriormente y a que los operadores están empezando a solicitar los programas de vuelo según categoría, como regulares, no regulares, exclusivos de carga o códigos compartidos, que en muchos casos se solicitaban en años anteriores con una única solicitud para todos los tipos. Por último, se continúa empleando recursos para el soporte al desarrollo informático de la nueva versión de la herramienta SOTA, que esperamos sea una mejora para las compañías de terceros países, usuarios externos de AESA.

Interacción con el sector

A lo largo del 2024, desde la División de Servicios Aéreos y Operadores Extranjeros se han llevado a cabo diferentes actividades para mejorar la interacción con el sector. A continuación, se establecen los más relevantes:

- Publicaciones de actualizaciones de varios procedimientos y guías.
- Lanzamiento del portal de Usuarios, con material didáctico, video de la jornada realizada al efecto, una nueva versión de la guía a los usuarios y FAQs.
- Acumulación de actuaciones en una única inspección societaria de los requisitos para la obtención y mantenimiento de la Licencia de Explotación, redundando en una menor carga administrativa a los operadores.
- Emisión de informe favorable para la constitución de la CAMO única (Single CAMO) de los varios grupos empresariales:
 - ▶ Revisión e informe para la primera CAMO única asociada a la nueva compañía FLY LEVEL BARCELONA.
 - ▶ Grupo Swiftair
 - ▶ Grupo Gestair
- Jornada Rampa con los Operadores de Transporte Aéreo Comercial (TAC), impulsando el programa de Inspección en Rampa entre dichos operadores para la mejora de los resultados en las inspecciones, así como estableciéndose encuentros individuales con los mismos para el análisis detallado de los resultados obtenidos.
- Realización de Cursos de Formación en el Puesto de Trabajo (OJT) para la certificación de inspectores de otras autoridades nacionales participantes en el Programa: Autoridad de Aviación Civil de Islandia (en Barcelona en el mes de noviembre) y la Autoridad de Aviación Civil de Georgia (en el mes de octubre).
- Participación los grupos de trabajo de EASA de PDFs (discrepancias predefinidas) y NextGen, así como en el Grupo de Expertos IDEA.
- Se atendieron 1.319 consultas a través de buzones.
 - ▶ SAETA: 1328 (arrendamientos 294, usuarios 912, licencias 88, supervisión eco-fin 34)
 - ▶ Permisos Comerciales: 239 consultas
 - ▶ Inspección en Rampa: 300

Formación del Personal de Vuelo

Inspecciones

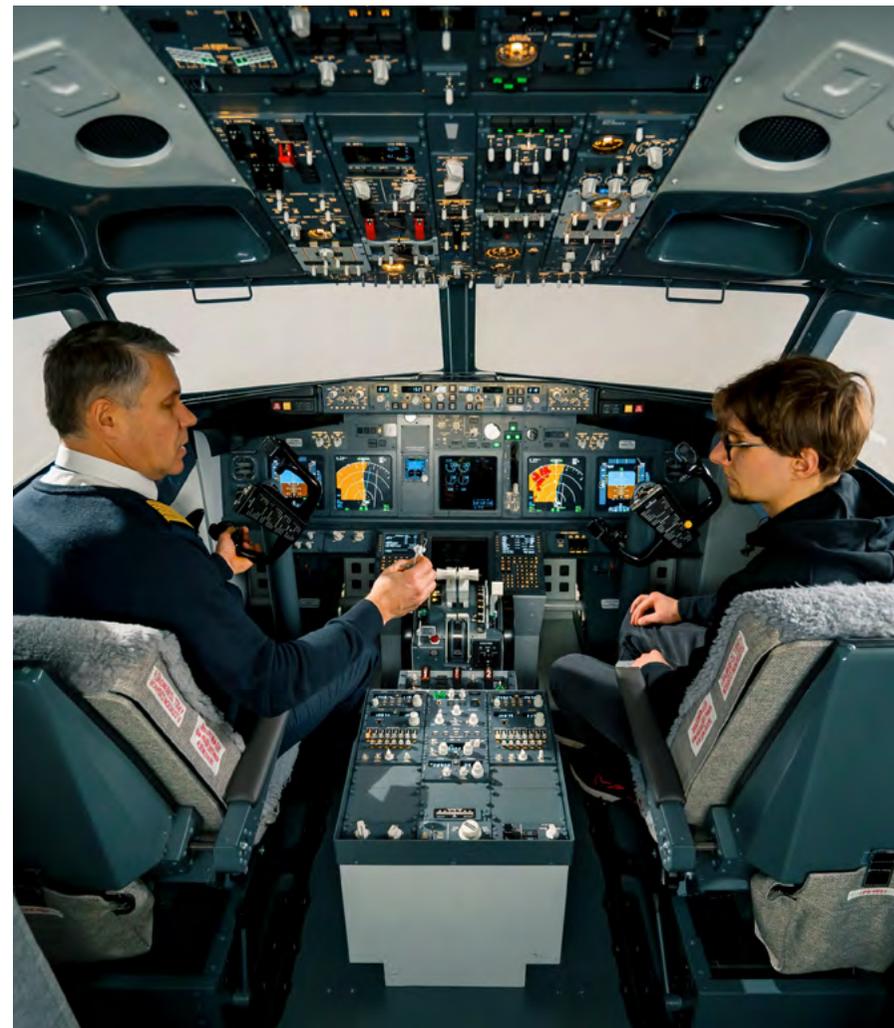
En 2021 se inició un acuerdo de colaboración con EASA para la supervisión de simuladores. Este acuerdo marco (Partnership Agreement) establece que AESA inspecciona dispositivos autorizados por EASA, y le reporta los informes correspondientes para que se puedan seguir utilizando los mismos en el entrenamiento de los pilotos. A lo largo de 2024 han sido 1005 horas las de colaboración con EASA bajo este acuerdo.

En el marco de los programas de formación en mercancías peligrosas (MMPP), a lo largo del año 2024 se han realizado las primeras inspecciones de control normativo a las organizaciones con las primeras aprobaciones de los programas basados en competencias (CBT). Se han realizado 3 inspecciones, las cuales han ayudado a tener una primera evaluación de la calidad de la aplicación de las nuevas Instrucciones Técnicas basadas en una instrucción por funciones del personal.

Formacion del personal aeronautico	Ejecutado 2024
Centros de formación de personal de vuelo	
Escuelas Habilitación de Tipo - PVC	43
Cursos Habilitación de Tipo - PVC	86
Escuelas ATO Piloto Profesional - PVC	30
Escuelas ATO PPL - PVC	5
Escuelas DTO PPL - PVC	5
Escuelas DTO Vuelo a vela - PVC	6
Escuelas ULM - PVC	18
Centros Formación TCP - Control Normativo	39
Centros Evaluadores Competencia Lingüística	6
Organizaciones con Programas Transporte sin Riesgo MMPP CBT – PVC	3
Simuladores de vuelo	
Auditoría CMS operador FSTD	37
Inspección de dispositivo FSTD - FFS	23
Inspección de dispositivo FSTD - FTD	7
Inspección de dispositivo FSTD - FNPT	78

Tramitación de licencias, aprobaciones y autorizaciones

Formación del personal aeronautico	Ejecutado 2024
Centros de formación de personal de vuelo	
Escuelas ATO Piloto Profesional - Aprobación inicial y cambios	170
Escuelas Habilitación de Tipo - Aprobación inicial y cambios	143
Escuelas DTO – Aceptación y verificación de programas	40
Escuelas ULM - Autorización inicial y cambios	95
Centros Formación TCP - Aprobación inicial y cambios	623
Centros Evaluadores Competencia Lingüística - Aprobación inicial y cambios	16
Programas Transporte Sin Riesgo MMPP - Aprobación inicial y cambios	7
Simuladores de vuelo	
Emisión inicial del Certificado FSTD	17
Modificación en los certificados del dispositivo FSTD	27
Evaluación inicial y modificaciones del CMS del operador	6



Interacción con el sector

Durante el 2024 se han realizado mejoras y se han rediseñado algunas secciones web de nuestra División, permitiendo una mejor navegación por los apartados que forman partes de las secciones.

Para fomentar la interrelación con el sector se han mantenido diferentes reuniones con asociaciones y colectivos, así como con EASA, OACI y CIAIAC. Entre ellas, cabe destacar, en enero de 2024, la realización de una Jornada de Seguridad Operacional para **organizaciones de formación aprobadas (ATO)**, en la cual, tanto el personal de la actual División de Formación del Personal Aeronáutico, como el de Coordinación de Evaluación de la Seguridad presentaron y recordaron los aspectos de mayor interés para estas organizaciones.

En materia de **Competencia Lingüística**, se ha participado en el grupo de trabajo de OACI en relación con la armonización de la implementación de los requisitos de competencia lingüística a diferentes colectivos como Pilotos de aviación general (globos y planeador), drones y conductores de vehículos en el área de maniobras del aeródromo.

En materia de **Mercancías Peligrosas** se ha participado en la Subcomisión de Transportes de Mercancías Peligrosas por vía aérea organizada por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, donde fue evaluado el proceso de implementación por parte del Sector del nuevo modelo de instrucción basado en competencias y la necesidad de mejora del Doc.

10147 de OACI. Asimismo, se ha dado soporte a los diferentes grupos de trabajo que están involucrados en el desarrollo normativo de EASA relativo a los Agentes de asistencia en Tierra (GH).

En relación con las autorizaciones de **Examinadores de formación inicial de TCP**, se ha llevado a cabo una jornada de estandarización de obligada asistencia, donde se han revisado las actuaciones que se llevan a cabo en las pruebas de evaluación, y se han puesto en común las inquietudes por parte de los examinadores.

En relación con las **organizaciones de formación de ULM**, en septiembre de 2024 AESA autorizó la primera escuela de este tipo con habilitación HIDRO, hecho que se produjo gracias a la firma de la resolución de la directora de AESA, de fecha 31 de julio de 2024, que abría la posibilidad de obtener la habilitación específica para actuar como piloto en nuevas categorías de ULM que se introduzcan en el Estado español, cumpliendo una serie de requisitos.

Licencias del Personal de Vuelo

Inspecciones

Licencias del personal aeronautico	Ejecutado 2024
Examinador Habilitación Tipo - Avión (TRE/SFE)	17
Examinador Habilitación Tipo - Helicóptero (TRE/SFE)	5
Examinador de Vuelo (FE)	12
Examinadores ULM	3
Examinadores FCL (BPL y SPL)	4
Examinadores TCP	1

Tramitación de licencias, y realización de exámenes teóricos

En el último cuatrimestre se ha realizado la implantación de la nueva aplicación de tramitación de licencias para los pilotos de ultraligero, globo y planeador, y para la emisión de certificados de Tripulantes de Cabina de Pasajeros. Esta aplicación facilita la solicitud telemática, así como la tramitación en AESA de este tipo de licencias y certificados.

Licencias del personal aeronautico	Ejecutado 2024
Licencias al personal de vuelo	
Obtención de licencias de piloto profesional	984
Actualización de licencias de piloto profesional	8.255
Revalidación de habilitaciones de piloto profesional	16.442
Obtención de licencias de piloto de aviación general	688
Actualización de licencias de piloto de aviación general	3.600
Revalidación de habilitaciones piloto de aviación general	2.681
Obtención de certificado de TCP	4.092
Validación/conversión licencias OACI	78
Transferencias de licencias	491
Examinadores de vuelo y exámenes teóricos	
Examinadores de Vuelo - Emisión, renovación y revalidación	421
Designación de examinadores de vuelo	681
Realización de exámenes teóricos	18.235

El inicio del uso de esta aplicación comenzó en septiembre con la tramitación de certificados de TCP, implementándose la misma para la emisión y mantenimiento de licencias ULM, SPL y BPL durante el último trimestre del año 2024.

La difusión sobre el funcionamiento y puesta en marcha de la nueva aplicación se realizó con el sector mediante 2 seminarios on line destinados, principalmente, a organizaciones de formación de TCP y a pilotos y organizaciones de formación de pilotos de ULM, de globo y de planeador.

Adicionalmente, se han seguido recibiendo revalidaciones y renovaciones de las habilitaciones de tipo e IR en licencias de pilotos que trabajan en las compañías de IBERIA, AIR EUROPA y VUELING, siguiendo el sistema de entrenamiento de tripulaciones basado en la evidencia (EBT).

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.

En cuanto a los **procedimientos de examen**, destaca que, durante el mes de junio, se abrió la posibilidad de que ATO y DTO autorizadas por otras autoridades distintas a AESA pudieran realizar los exámenes teóricos de sus alumnos bajo el amparo de la autoridad aeronáutica española, habiendo sido presentada la primera solicitud en el mes de septiembre. De igual modo, en septiembre se abrió la posibilidad de la realización de los exámenes teóricos para obtener el certificado de instructor de piloto privado en las categorías de avión y helicóptero sin necesidad de contar con una recomendación por parte de una ATO.

También cabe indicar que, durante el año 2024 se ha realizado la **extensión de las atribuciones de los examinadores de globo** a la realización de evaluaciones de competencia a instructores (FIE).

Interacción con el sector

La División de Licencias al Personal Aeronáutico dispone de un servicio de atención directa al ciudadano, tanto de manera telefónica como a través de los buzones de consulta, siendo el volumen total de consultas gestionadas el siguiente:

Canal de consulta	Consultas contestadas
Por correo electrónico	16.329
Por teléfono	2.738

Durante 2024 se han realizado mejoras y se han rediseñado algunas secciones web de nuestra División, permitiendo una mejor navegación por los apartados que forman partes de las secciones.

Para fomentar la interrelación con el sector se han mantenido diferentes reuniones con asociaciones y colectivos, así como con EASA y OACI.

En materia de **Examinadores de Vuelo** se han llevado a cabo 17 seminarios de estandarización y un curso de FE senior para avión y helicóptero

Adicionalmente, los inspectores de AESA han realizado más de 100 pruebas de vuelo a pilotos. Cabe destacar que, entre estas pruebas, se realizaron, en abril, 7 para la obtención de habilitaciones ULM de helicóptero, en colaboración con la escuela Aeroclub Ultraligeros L'Estartit y su instructor.

En cuanto a las **licencias de pilotos ULM**, en julio de 2024 se publicó en la web de AESA una resolución de la directora de AESA que abría la posibilidad de obtener la habilitación específica para actuar como piloto en nuevas categorías de ULM que se introduzcan en el Estado español, cumpliendo una serie de requisitos, lo que ha permitido anotar la habilitación de HIDRO a distintos pilotos.

Medicina Aeronáutica

Inspecciones

Medicina aeronáutica	Ejecutado 2024
Medicina aeronáutica	
Centros Médicos - PVC	9
Médicos examinadores Aéreos	20

Tramitación de certificados, aprobaciones y autorizaciones

Medicina aeronáutica	Ejecutado 2024
Medicina aeronáutica	
Centros Médicos - Aprobación inicial y cambios	24
Médico Examinador - Renovaciones y cambios	38
Médico Examinador - Autorización inicial	12
Intervenciones en certificados médicos	5.018

Durante el año 2024 se ha realizado, por parte de la División, una revisión y clarificación del procedimiento de Gestión de Cambios vinculados a Certificados de Médicos Examinadores Aéreos y Centros Médicos

Aeronáuticos, que ha permitido, tras distintas reuniones con el sector, iniciar la consolidación de un plan de gestión más eficiente de las solicitudes e inspecciones asociadas a las mismas, agilizando su tramitación y reduciendo significativamente los tiempos de espera de los interesados ante la emisión de la resolución necesaria para poder implementar dichos cambios.

Interacción con el sector

La División de Medicina Aeronáutica da atención directa al ciudadano, tanto de manera telefónica como a través del buzón de consulta disponible, siendo el volumen total de consultas gestionadas del orden de 1.500.

A nivel de colaboración internacional, con el fin de fomentar la interrelación con el sector, se han mantenido diferentes reuniones con asociaciones y colectivos, así como con EASA mediante la participación en reuniones y congresos como el EAMAC, EASA-MESAFE, o con el grupo de trabajo de expertos en materia de Medicina Aeronáutica (MEG) en varias ocasiones.

Asimismo, se ha participado en el Congreso de la SEMA/ICAM celebrado en Lisboa, con la presentación de actualizaciones y novedades de interés por parte de AESA con el fin de informar a los AMEs y AEMCs interesados, de los principales y más relevantes cambios normativos que entrarían en vigor en febrero de 2025 tras las últimas modificaciones incluidas en el Reglamento 1178/2011. Con este mismo fin, también la División de Medicina Aeronáutica convocó una reunión con los Centros Médicos Aeronáuticos autorizados para anticipar la exposición y clarificación de estos cambios normativos.

Navegación Aérea

Inspecciones

Durante el año 2024 se han llevado a cabo **380 actuaciones inspectoras en sus diversos ámbitos:**

- 272 relativas a Proveedores de Servicios ATM/ANS,
- 84 a Organizaciones de Formación ATC/AFIS,
- 19 en el ámbito de la supervisión económica y del Esquema Nacional de Rendimientos y
- 5 en el ámbito de cambios en los sistemas funcionales de navegación aérea,

garantizando el control normativo de las organizaciones certificadas por AESA conforme a los reglamentos sectoriales comunitarios, las cuales acumulan un total de 15 certificados en el ámbito de la prestación de servicios ATM/ANS y 30 certificados en el ámbito de la formación ATS.

Sistema de navegación aérea	Ejecutado 2024
Proveedores de servicios	
Inspecciones de control de la conformidad con los requisitos de certificación ATS	37
Inspecciones de vigilancia continuada a los centros de actividad ATS	50
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 CNS	22
Inspecciones de vigilancia continuada a los centros de actividad CNS	37
Inspecciones de vigilancia continuada por productos/centro de actividad AIS	12
Inspecciones de control de la conformidad con los requisitos de certificación ASM Nivel 3	9
Inspecciones de vigilancia continuada a los centros de actividad ASM Nivel 3	22
Inspecciones de control de la conformidad con los requisitos de certificación FPD	39
Inspecciones de control de la conformidad con los requisitos de los sistemas ATS/ANS	13
Inspecciones de vigilancia continuada de los sistemas ATM/ANS	17
Proveedores de formación atc/afis	
Inspección a organizaciones de formación inicial ATC	28
Inspecciones de control de la conformidad con los requisitos de certificación a organizaciones de formación de unidad/continua ATS	22
Inspecciones de vigilancia continuada a los centros de actividad de organizaciones de formación de unidad/continua ATS	34
Performance y económico	
Supervisión económica y de performances	19
Cambios funcionales	
Supervisión de cambios funcionales	5



Tramitación de licencias, aprobaciones y autorizaciones

Durante el año 2024 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 ATM/ANS 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 nacional y comunitaria, con las actuaciones correspondientes de aprobación de los procedimientos civiles de vuelo y con la tramitación de Licencias ATC.

Entre estas actividades cabe destacar:

- La certificación de una nueva organización como Proveedor de Diseño de Procedimientos Civiles de Vuelo FPD (Flight Procedures Design) y una nueva organización de Formación ATC.
- La supervisión del cambio de proveedor de servicios AFIS en el Aeropuerto de Córdoba.
- La elaboración del Plan de Rendimiento de España para el cuarto período de referencia (RP4) que implica a gran parte de los usuarios del espacio aéreo y que abarca el periodo 2025-2029, en el establecen los objetivos de capacidad y eficiencia de la red europea de tráfico aéreo.
- La supervisión de la implantación de la torre remota en el emplazamiento de Vigo en estrecha coordinación con los proveedores de servicios implicados y el gestor aeroportuario.

- La supervisión y aprobación del argumento de seguridad asociado a la implantación de las aproximaciones independientes en configuración SUR en el aeropuerto de Adolfo Suarez Madrid-Barajas así como el seguimiento tras su implantación.

- La supervisión y aprobación por parte de AESA de los procedimientos civiles de vuelo asociados a la implantación de nuevas maniobras RNP-APCH en el marco de la implantación del Plan Nacional de Navegación Basada en Prestaciones PBN y la supervisión en el seno de CIDETRA de los correspondientes cambios de espacio aéreo asociados, conforme al RD 310/2022.

- Supervisión de la implantación del proyecto HERMES de Gran Canaria - remodelación espacio aéreo de Canarias.

Interacción con el sector

Durante 2024 se ha colaborado con el sector de los proveedores de diseño de procedimientos de vuelo proporcionando el soporte técnico necesario para establecer **critérios de diseño complementarios o adicionales a los requisitos de diseño de procedimientos civiles de vuelo**.

Se ha continuado trabajando en la **implantación del Reglamento de Ejecución (UE) 2021/664 (U-Space)**, en particular, se han mantenido reuniones con posibles proveedores de servicios de U-Space de cara a

Sistema de navegación aérea	Ejecutado 2024
Proveedores de servicios ATM/ANS	
Emisión y modificación de certificados proveedores ATM/ANS	1
Aprobación de los procedimientos de IP y psicoactivas	5
Aprobaciones operacionales ATS	18
Supervisión de declaraciones y planes de verificación de sistemas ATM/ANS	56
Supervisión de transiciones operativas (cambio de proveedor y/o inicio del servicio)	1
Emisión y modificación de certificados proveedores FPD	1
Proveedores de formación atc/afis	
Aprobación de cursos y planes de formación ATS	116
Emisión y modificación de certificados de organizaciones de formación de unidad/continua	3
Emisión y modificación de certificados de organizaciones de formación inicial ATC/AFIS	7
Performance y económico	
Propuestas de tasas de aproximación y ruta	2
Reporte de tasas a la Comisión Europea	2
Reporte Performance OACI	1
Monitoring mensual indicadores capacidad y medio ambiente	10
Monitoring continuo demora	1
Reporte LSSIP anual	1
Reporte Monitoring a la Comisión Europea	1
Análisis solvencia ANSP y Organizaciones de formación	2

Sistema de navegación aérea	Ejecutado 2024
Verificación EoS de los ANSP	3
Plan de inversiones	1
Plan de capacidad de ruta y de llegadas	1
Consulta usuarios costes-tarifas-costes exentos	1
Pivot value	1
Reporte de instrumentos legales	1
Espacio aéreo	
Revisión de proyectos para su aprobación en CIDETMA	18
Revisión de maniobras para su aprobación por AESA	141
Tramitación y suspensión de limitaciones operativas	6
Tramitación de Zonas de espacio aéreo para el uso obligatorio de radio, transpondedor o plan de vuelo	6
Denuncias por Desvíos de trayectoria	405
Estudios de compatibilidad espacio aéreo	11
Cambios funcionales	
Revisión de cambios funcionales de navegación aérea	3
Aprobación de cambios en los procedimientos de gestión de cambios funcionales	10
Revisión de notificaciones de cambios funcionales	101
Revisión de Informes de necesidad y suficiencia AFIS	1
tramitación anotaciones de licencias	
Tramitación de Licencias ATC	3.078

su futura certificación, se está trabajando con el sector en relación a la interpretación de los requisitos normativos y su cumplimiento y se han realizado acciones formativas dirigidas a los inspectores U-Space.

En 2024, la Dirección de Navegación Aérea fue objeto de una auditoría de estandarización por parte de EASA en los ámbitos de ATM/ANS, Organizaciones de Formación ATC y U-Space (habiendo sido AESA seleccionada por EASA como primera autoridad en ser auditada en este ámbito por el conocimiento y avance demostrados en la materia).

En relación con cambios normativos importantes en el ámbito de la NA, en 2023 se publicó el paquete reglamentario que establece el marco regulatorio del **Conformity assessment**, relativo a la certificación y supervisión de los equipos ATM/ANS, formado por 5 reglamentos. Durante el año 2024 se ha trabajado tanto a nivel interno para adaptar procedimientos de trabajo y procesos de supervisión, como con el sector, realizando las coordinaciones necesarias para la adaptación de sus procedimientos y la obtención de las aprobaciones pertinentes por parte de AESA.

Adicionalmente, en 2023 se produjo la modificación del Reglamento (UE) 2015/340 de formación de controladores, mediante la publicación del Reglamento (UE) 2023/893. Estas modificaciones incluyen un nuevo **esquema de licencias de Controladores de Tráfico Aéreo (ATCO)** y la posibilidad de iniciar un proceso para la **conversión de licencias de controlador militar** en licencias de alumno controlador civil de acuerdo

al reglamento europeo. Durante 2024 se ha trabajado estrechamente con las organizaciones de Formación ATC para establecer la transición del esquema anterior de licencias al nuevo, aprobar la documentación correspondiente de todas las organizaciones de formación ATC certificadas y modificar en consecuencia sus certificados antes de la fecha límite establecida en el Reglamento (04/08/2024). Asimismo, se ha colaborado con la autoridad militar para el establecimiento del marco que permita la conversión de licencias.

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

Desde la Dirección de Navegación Aérea 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.

Asimismo, se ha colaborado con OACI, con la Participación en la 14ª Conferencia de Navegación Aérea (agosto 2024).

Aeropuertos

Inspecciones

■ Aeropuertos Certificados

En 2022, se inició un nuevo ciclo completo de inspección de cuatro años para todos los aeropuertos certificados, en cumplimiento con el Reglamento (UE) 139/2014. Este ciclo incluye nuevas cadencias para aquellos aeropuertos que, durante el ciclo anterior, demostraron altos estándares de cumplimiento. En 2024, se completó el plan de inspecciones previsto (19 inspecciones) y, adicionalmente, se realizaron tres inspecciones no previstas en el calendario inicialmente planificado, cuya necesidad se detectó durante las distintas fases de los procedimientos de supervisión.

Aeropuertos y aeródromos	Ejecutado 2024
Aeropuertos certificados	
Aeropuertos Certificados - Control Normativo	22
Aeropuertos verificados	
Aeropuertos Verificados - Control Normativo	2
Aeródromos de uso restringido	
Aeródromos Uso Restringido - Control Normativo	11
Servidumbres aeronáuticas	
Servidumbres Aeronáuticas - Control Normativo	47
Supervisión económica	
Inspección DORA	15
Agentes de asistencia en tierra	
Agentes de Asistencia en Tierra - Control Normativo	70
Medio ambiente	
Supervisiones seguimiento Resoluciones ambientales	8
Inspecciones de ruido	4



■ DORA

En materia de la supervisión al coordinador de SLOTS (AECFA), se realizó una inspección de control normativo en la misma línea que en años anteriores.

AVSEC y Facilitación

SECURITY Y FACILITACIÓN	Ejecutado 2024
CONTROL NORMATIVO EN INTERFERENCIA ILICITA	
Auditorías e inspecciones de seguridad de aeropuerto	31
Inspecciones de seguridad a compañías aéreas	51
Inspecciones de seguridad a entidades de carga	133
Inspecciones de seguridad a entidades de formación	12
Inspecciones de Seguridad a Instalaciones de Cielo Único	12

En 2024, se continuó con la ejecución del plan cíclico de auditorías e inspecciones de aeropuertos en materia AVSEC. Además, se llevaron a cabo las inspecciones específicas programadas de compañías aéreas, entidades de carga, formación y cielo único, con el fin de alcanzar el objetivo de mandays (días de inspección) marcado por la Comisión Europea.



Tramitación de licencias y autorizaciones

Aeropuertos y aeródromos	Ejecutado 2024
Aeropuertos certificados	
Aeropuertos Certificados - Aprobación del cambio	535
Aeropuertos verificados	
Aeropuertos Verificados - Aprobación del cambio	63
Aeródromos de uso restringido	
Aeródromos Uso Restringido - Supervisión y Autorización	55
Aeródromos Uso Restringido - Cambios	15
Servidumbres aeronáuticas	
Autorizaciones de Servidumbres Aeronáuticas	9.471
Estudios de Servidumbres Aeronáuticas	1.295
Agentes de asistencia en tierra	
Agentes de Asistencia en Tierra - Autorizaciones y aprobación del cambio	85
Medio ambiente	
Tramitación y seguimiento Evaluación de Impacto Ambiental	93
Análisis faunísticos en Aeródromos	140
DORA y slots aeroportuarios	
Informes de supervisión del DORA	39
Informes de supervisión de los Slots aeroportuarios	1

SECURITY Y FACILITACIÓN	Ejecutado 2024
Supervisión en interferencia ilícita	
Agentes acreditados y expedidores conocidos de Carga Aérea - RAKCs	15
Proveedores Acreditados de Suministros de a bordo	1
Certificación Equipos de Perros Detectores Explosivos (EPDE)	200
Aprobación ACC3 y RA3	36
Proveedores Conocidos de Suministros de Aeropuerto	3
Programas de Aeropuertos y Compañías Aéreas	12
Personal de seguridad	
Certificación de vigilantes de seguridad	7.551

■ Aeródromos de Uso Restringido

Destacan las actuaciones del Plan de Regularización de Infraestructuras Aeronáuticas (PRIA), desarrollado para autorizar instalaciones de uso sanitario y de lucha contra incendios en Comunidades Autónomas donde AESA ejerce competencias subsidiarias. Hasta la fecha, se han emitido más del 30% de resoluciones de apertura al tráfico y alrededor del 70% de resoluciones de establecimiento. A partir del último trimestre de 2024, las autorizaciones se paralizaron debido a un informe de la Abogacía del

Estado que transfirió la competencia a las Comunidades Autónomas. Para facilitar esta transferencia, SGTAM propuso reuniones de trabajo con las Comunidades Autónomas, previstas para 2025. Inicio del traspaso de la competencia sobre los aeródromos y helipuertos de uso restringido a las comunidades autónomas

Aunque el número global de cambios tramitados para los aeropuertos verificados bajo el Real Decreto 862/2009 se mantiene estable respecto al año anterior, destaca el número de autorizaciones puntuales emitidas.

■ Servidumbres Aeronáuticas

En el ámbito de las servidumbres aeronáuticas, se ha registrado una disminución del 9% en el número de solicitudes y del 16% en expedientes generados respecto a 2023. Este cambio se debe a nuevas exenciones en el trámite de solicitud de autorización de AESA. En concreto, se han emitido 14 resoluciones de exención adicionales, sumando un total de 33 resoluciones, lo que ha reducido la carga administrativa en 285 municipios adicionales, alcanzando un total de 615 municipios de los 1.150 afectados. Además, la aplicación del criterio, que exige a determinadas actuaciones e instalaciones de la necesidad de tramitación de expediente, como es el caso de las obras menores y placas de autoconsumo, ha contribuido a esta disminución. A finales de año, varios municipios españoles se vieron afectados por inundaciones provocadas por la DANA, provocando daños significativos en ellos. Como consecuencia, y ante la previsión de que se presenten solicitudes adicionales para reconstruir las infraestructuras

afectadas por este desastre natural, se ha decidido otorgar prioridad de oficio a todos los expedientes de servidumbres que lleguen en los municipios afectados, con el objetivo de acelerar la recuperación

■ Medioambiente

En el ámbito de evaluación ambiental, la demanda de expedientes por parte de AENA ha aumentado a lo largo del año y se espera que continúe creciendo debido a la modificación del anexo II de la Ley 21/2013 sobre los proyectos sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada y al mayor volumen de inversiones previstas para los próximos cinco años.

En el ámbito de cumplimiento de las obligaciones de la ley de Ruido 37/2003, a lo largo del año 2024, se ha sometido a trámite de información pública por parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenibles, los Planes de Acción Contra el Ruido asociados a los MER fase IV de los aeropuertos de más de 50.000 operaciones anuales, cuya supervisión ejerce esta Agencia.

Publicación de la segunda versión del Mapa de Aviación y Fauna. Este mapa es una herramienta digital para ofrecer información sobre la fauna susceptible de afectar a las operaciones aéreas, tanto para los usuarios de la aviación comercial, como a pilotos de aviación general. La nueva versión, disponible en la web de AESA, supone un avance de las prestaciones ofrecidas, mejorando la interactividad de la herramienta y, sobre todo, ampliando la información detallada. Con ello, se pretende adaptar su uso a las necesidades del sector y aumentar el número y tipo de usuarios al que va dirigida esa información. ▶

■ AVSEC

En el ámbito AVSEC, destaca el número de solicitudes para la certificación de vigilantes de seguridad que se debe a que se cumplen 3 años desde la implementación del sistema actual de certificación de vigilantes y, durante este ejercicio, deben renovar todos aquellos certificados que se emitieron hace 3 años de la tipología C2 y C3b. En cuanto a los Programas de Seguridad, en el Comité Nacional de Seguridad celebrado en junio de 2024 se aprobó un cambio normativo para llevar a cabo una modificación en los modelos de programa de seguridad y el proceso de aprobación. Por esta razón, se ha demorado el proceso de aprobación de algunos programas para el año 2025.

Aprobación de la Estrategia para el refuerzo de la protección perimetral en aeropuertos españoles (Comité Nacional de Seguridad para la Aviación Civil). Es una medida de mitigación a los problemas que hubo con los activistas climáticos que saltaron las vallas de los aeropuertos de Madrid e Ibiza en 2023 con el fin de parar las operaciones.

Interacción con el sector

Durante 2024 se ha trabajado principalmente en el desarrollo normativo, cooperando con EASA y OACI, y en la potenciación de los grupos de trabajo de los distintos ámbitos:

■ Organización de las III Jornadas de Certificación Continuada de Aeropuertos en marzo de 2024, evento en el que participaron los gestores aeroportuarios de los aeropuertos certificados bajo normativa europea, centrado en el proceso de certificación continuada y en el impulso de la seguridad operacional en los aeropuertos.

■ Participación en el III Congreso Eólico Marino, celebrado en Cádiz del 6 al 8 de noviembre”.

■ Participación en los grupos de trabajo de ruido del sector GTNOI (DGAC, AENA, ENAIRE, AESA) y los grupos técnicos de trabajo de ruido dependientes de sus Comisiones de Seguimientos Ambiental (GTTR) de MAD y BCN.

■ Participación en las comisiones de seguimiento ambiental del aeropuerto de Ciudad Real (Presidencia) y del Aeropuerto de Barcelona (Co-Presidencia).

■ Participación en grupos de trabajo con AENA y DGAC en el marco de competencias de supervisión del DORA.

■ Participación en reuniones con AENA, DGAC y asociaciones representativas de usuarios (Compañías aéreas y sus asociaciones) del proceso de consulta de tarifas anuales.

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.

En marzo de 2024 se superaron los 100.000 operadores de UAS. Se produjo la entrada en aplicación del Real Decreto 517/2024 de UAS.

Inspecciones

DRONES	Ejecutado 2024
Operadores UAS	
Inspecciones a operadores UAS (OPS) – Declaración OPS	8
Inspecciones a operadores UAS (OPS) – Declaración TRAINING	1
Inspecciones a operadores UAS (OPS) – Autorización	5
Inspecciones a operadores UAS – LUC	1
Inspecciones de organizaciones de formación	6
Demostraciones aéreas UAS	1

Tramitación de licencias y autorizaciones

DRONES	Ejecutado 2024
Operadores UAS	
Solicitudes de autorización (NO EASA) tramitadas	2
Solicitudes de autorización (EASA) tramitadas	294
Solicitudes de reconocimiento de autorizaciones tramitadas	8
Solicitudes de reconocimiento de LUC tramitadas	9
Solicitudes de LUC tramitadas	0
Pilotos de UAS	
Emisión de pruebas de superación A1/A3	21.876
Emisión de certificados teóricos A2	7.072
Emisión de certificados teóricos STS-ES	8.069
Emisión de certificados de radiofonista	584
Emisión certificados instructores, examinadores y evaluadores	73
Entidades de formación	
Entidades reconocidas STS.ES:	88
Entidades reconocidas STS	80
Entidades designadas	17
Entidades facultadas	7

A continuación, se muestran una serie de datos que evidencian el volumen de trabajo asociado durante el año 2024:

A. Operadores EASA

- Número de registros en el **Registro operadores UAS**: **22.967**
- **Declaraciones** operacionales presentadas **STS.ES**: **4.981**
- **Declaraciones** operacionales presentadas **STS**: **78**
- **Solicitudes de autorización** gestionadas: **313**

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

- **Operadores NO EASA** declarados: **3.679**

C. Certificados de pilotos

- En total, **221.340 certificados emitidos**, dentro de una variada tipología (A1/A3; A2; STS teórico; radiofonista; instructores, examinadores y evaluadores...etc).
- Las entidades de formación han comunicado **14.969 alumnos** formados en categoría específica.

D. Drones

- El número de aeronaves declaradas para vuelo en categoría específica (riesgo medio) son **7.548 UAS** declaradas en los STS y 2.227 autorizadas.

NOTA: Este registro lleva aparejado la verificación de los modelos de las aeronaves y del fabricante de estas, tanto comerciales como de construcción privada, de manera no automatizada.

*Primeras dos autorizaciones para operaciones de asociaciones aerodelismo
Primera autorización vuelos en enjambre con hasta 1.000 drones.*

Interacción con el sector

- Grupos de trabajo nacionales e internacionales (OACI, EASA, JARUS, etc.). Participación en más de 27 grupos de trabajo con reuniones online, evaluación y preparación de documentos de trabajo.
- Elaboración de vídeos de ayuda al ciudadano (alta de usuario y registro como Operador de UAS; requisitos del marcado de clase y el sistema de identificación a distancia directa (DRI); retransmisión de la jornada del nuevo RD517/2024).
- Elaboración de guías de operaciones, formación de UAS.

En 2024 se realizaron 22 eventos de divulgación del nuevo marco normativo.

Por la complejidad de realizarlas en directo y resolver las dudas del sector en tiempo real, caben destacar las siguientes jornadas:

- ▶ Jornadas de marcado de clase
- ▶ Jornada de operaciones NO EASA (RD 517/2024)
- ▶ Jornada de operaciones EASA (RD 517/2024)
- ▶ Jornada de Aeromodelismo

Ciberseguridad de la aviación civil

La aviación civil en su conjunto, sus sistemas, comunicaciones y datos se integran e interactúan en entornos digitales donde existen amenazas y ataques que perjudican la seguridad de la información.

Los riesgos de la seguridad aérea proceden, tanto de las amenazas que sufren los sistemas de información donde se pueden encontrar fallas a través de las cuales puede introducirse un ataque como de las amenazas que pueden afectar a procesos y procedimientos, así como al desempeño de los seres humanos.

La ciberseguridad de la aviación civil precisamente tiene como objetivo la protección de los riesgos, sucesos e incidentes relacionados tanto con la seguridad de la información digital que se intercambia entre los sistemas y equipos, como las comunicaciones y los datos que se almacenan en ellos, así como sus consecuencias, garantizando que las organizaciones y autoridades de aviación civil son resilientes.

Contexto Regulatorio

En el ámbito de la seguridad la aviación civil frente a actos de interferencia ilícita ("AVSEC"), la regulación en ciberseguridad está incluida en el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 de la Comisión, actualizado mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/1583, con entrada en vigor el 31 de diciembre de 2021.

Los requisitos aplican a los operadores de aeropuertos, compañías aéreas y otras entidades, tal como se definen en el Programa Nacional de Seguridad de la aviación civil (PNS), que tengan sistemas críticos de información y comunicaciones y datos críticos que pudieran afectar a la seguridad de la aviación civil. La supervisión de su cumplimentación se realiza desde AESA

Además, existen otras normativas no sectoriales para la protección de redes y sistemas de información, como la Directiva NIS (UE). Esta legislación aplica a los llamados Operadores de servicios esenciales en toda la Unión Europea y su supervisión corresponde a la Oficina de Coordinación de Ciberseguridad (OCC).

Por otro lado, en el ámbito de la seguridad operacional "safety" los requisitos para la gestión de los riesgos relacionados con la seguridad de la información que pueden impactar en la seguridad aérea están recogidos en dos reglamentos que se publicaron en 2023, conocidos conjuntamente como **Reglamento EASA PART-IS**: Reglamento de Ejecución (UE) 2023/203 y la Decisión 2022/1645, con entrada en vigor, dependiendo de la entidad implicada, 16 de octubre de 2025 y el 22 de febrero de 2026.

Actuación de AESA

En relación con el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/1583, en 2024 caben destacar las siguientes acciones realizadas por AESA como autoridad competente sectorial:

- Participación en grupos de trabajo internacionales de OACI (“Working Group on Cyber Threat and Risk” y en el “Cybersecurity Panel”) y de ECAC (ECAC Cybersecurity).
- Segundo curso de formación ISO 27001 para instructores PART-IS, dirigido a diversas unidades de AESA.
- Proceso de convalidación de RSIAC (Responsables de Seguridad de la Información de Aviación Civil).
- Supervisión continuada de cumplimiento de los requisitos por parte de los gestores aeroportuarios, proveedores de navegación aérea y operadores aéreos.

Los sujetos obligados para supervisión según Reglamento de ejecución (UE) 2019/1583 (ámbito ciber AVSEC

Nº aeropuertos +Helipuertos	51+3
Nº compañías aéreas	23
Nº Agentes de carga acreditados (RA) con certificado AESA	240
Nº Expedidores Conocidos (KC) con certificado AESA	93
Nº Proveedores Acreditados (RS) con certificado AESA	44

Inspecciones

CIBERSEGURIDAD	Ejecutado 2024
Auditorías de Ciberseguridad	4



Derechos de los pasajeros

Aplicabilidad de la Resolución Alternativa de Litigios de los Usuarios del Transporte Aéreo

AESA fue acreditada, el 10 de mayo de 2023, como entidad de resolución alternativa de litigios (RAL) en el ámbito de protección de los usuarios del transporte aéreo, según lo previsto en la Ley 7/2017, de 2 de noviembre, por la que se incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva 2013/11/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2013, relativa a la resolución alternativa de litigios en materia de consumo.

Desde la acreditación de la Agencia como entidad RAL, se ha producido un cambio en el procedimiento de tramitación de las reclamaciones derivadas de los Reglamentos europeos en materia de derechos de los pasajeros. En ese sentido, las decisiones que sobre dichas reclamaciones dicta la Agencia han pasado a ser vinculantes para las compañías aéreas.

Este **nuevo procedimiento de resolución alternativa de litigios** es aplicable a las reclamaciones en relación con los incidentes en los **vuelos ocurridos desde el 2 de junio de 2023, inclusive**, de forma que las reclamaciones sobre incidentes producidos **con anterioridad a esa fecha se tramitan en vía informativa**, es decir, en ellas la decisión de AESA consiste en un informe no vinculante para la compañía aérea

Asesoramientos

En relación con al servicio de asesoramiento, durante el año 2024 se atendieron un total de 15.772 peticiones de asesoramiento de pasajeros por los distintos canales habilitados a ese efecto (telefónico, correo electrónico y postal). El desglose se corresponde con 10.270 consultas por email y 5.502 llamadas telefónicas.

Reclamaciones

Los pasajeros que, después de haber reclamado a la compañía aérea en relación con la satisfacción de sus derechos contenidos en los reglamentos europeos, consideran que éstos no se han atendido tienen la opción de presentar una reclamación ante AESA para hacer valer sus derechos. AESA resuelve todas las reclamaciones recibidas siguiendo alguna de las vías de tramitación referidas anteriormente, según la fecha del vuelo objeto de reclamación.

Durante el año 2024 se recibieron un total de 20.702 reclamaciones. De estas reclamaciones, 2.126 se corresponden con incidentes en vuelos con tramitación en vía informativa, y el resto, 18.218, se corresponden con incidentes en vuelos con tramitación en vía de resolución alternativa de litigios.

En 2024 se resolvieron un total de 32.572 reclamaciones. Corresponden 21.273 a las resueltas por vía informativa, de las cuales gran parte se habían recibido en 2023; y 11.299 reclamaciones resueltas por la vía de resolución alternativa de litigios.

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 personal técnico de AESA.

En lo que respecta a la **Cooperación Técnica Internacional**, en 2024, 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 de 9.4 M€ y duración de 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 2024 AESA se ha presentado a 15 solicitudes de servicio, siendo adjudicataria de 14.

En el segundo contrato marco firmado con EASA (EASA.2020.FC37), AESA participó en un consorcio liderado por Apave (máximo presupuesto 21.6 M€ y 4 años desde 09.12.2020). En 2024 AESA se presentó a 2 solicitudes de servicio, siendo adjudicataria de las dos.

El contrato marco FWC 37 finalizó en 2024 y AESA se presentó en consorcio liderado por APAVE (APAVE con UK CAAint como subcontratista, AESA,

SENASA y ALG) a la licitación de EASA 2024_EASA_2024_OP_0008, habiendo sido el consorcio seleccionado por otros 4 años. El Lote 1 (al que nos presentamos) cuenta con un presupuesto total de 30 millones de euros, incluyendo hasta 7.5 millones en gastos reembolsables.

En el contrato marco ASSESS III, en el que estamos en consorcio con la empresa APAVE, con un presupuesto máximo de 1,5 M€ y vigente durante 4 años desde 24.08.2021, a lo largo de 2024 AESA ha participado en el contrato específico EASA.2020.HVP.04-ROC_05: *Methodological impact assessment support on safety Multi-Criteria Analysis Scale*, que ha tenido una duración de 11 meses y un presupuesto de 91.000 €.

Además de los contratos marco mencionados, durante el año 2024, se firmaron cinco Memorandos de entendimiento para el desarrollo de diversas actividades de Cooperación Técnica Internacional (CTI).

- Arab Civil Aviation Organization (ACAO)
- Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA)
- Autoridad de Aviación Civil Helénica (Grecia)
- Autoridad de Aviación Civil de Serbia
- Autoridad de Aviación Civil de Tailandia

En este contexto se realizaron actividades orientadas al fortalecimiento de las capacidades técnicas de las Autoridades de Aviación Civil de Grecia, ▶

Tailandia y Serbia, con el objetivo de mejorar sus sistemas de seguridad aérea y optimizar la eficiencia operativa de sus respectivas industrias aeronáuticas.

Asimismo, AESA ha liderado un conjunto de actividades formativas dirigidas a personal de la Autoridad de Aviación Civil de Ucrania, en los ámbitos de operaciones aéreas, la medicina aeronáutica y el entrenamiento de vuelo en simuladores. Estas actividades se realizaron dentro del marco del contrato de servicio con la Comisión Europea denominado SAFER-Ucrania y representaron la culminación exitosa de este proyecto.

En lo que se refiere a las actividades de **supervisión y certificación en el marco del Acuerdo (Partnership Agreement) suscrito con EASA** (EASA.2017.PA.ES.001), durante el año 2024 AESA ha consolidado e incrementado las áreas en las que ya se venía colaborando en materia de aeronavegabilidad inicial y continuada, en los ámbitos de DOAs, POAs, STCs, FSTDs y AMOs (incluyendo las organizaciones de formación de técnicos de mantenimiento -Parte 147). Para el año 2025 se mantendrá la colaboración en las áreas comentadas, y se espera que también se inicien nuevas actividades en sistemas de navegación aérea y gestión de tránsito aéreo (ATM/ANS), escuelas de formación de pilotos (ATOs) y drones (UAS).

Toda esta actividad ha supuesto en 2024 una dedicación global de 4.947,8 horas. Las tareas fueron realizadas por 21 expertas y expertos (15 de AESA y 6 de Senasa) de entre los aceptados por EASA para estas tareas.

El total facturado a EASA por estas actividades en 2024 superó el millón cien mil euros. En este 2024, además de en España, se han realizado actividades para EASA en: Reino Unido, Francia, Alemania, Turquía, Kuwait,

México, China, Cuba, Indonesia, Chile, Jordania, Grecia, Taiwán, Costa Rica, Serbia y Portugal.

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, Comisión Europea, OACI, CEAC, JARUS y Eurocontrol. Se estima que AESA participó en unas 600 reuniones de estos grupos y foros en 2024.

Además, AESA, en colaboración con la DGAC, llevó a cabo el evento “80º Aniversario de la OACI: Encuentro con la Industria Española”, un acto que reunió a los principales líderes del sector aeronáutico y a una destacada representación institucional, tanto civil como militar. Este encuentro ofreció una oportunidad para reflexionar sobre la historia de la aviación civil en España, remarcando sus logros y avances a lo largo de las décadas. Además, proporcionó un espacio para el diálogo constructivo sobre los retos y las oportunidades de la industria, con el fin de proyectar los objetivos futuros necesarios para consolidar a España como un referente internacional en el ámbito de la aviación.

En este contexto, con motivo del 80º aniversario de la OACI, AESA también organizó y retransmitió en directo los seminarios “Conozca a los Profesionales de la Aviación Civil”. Estos seminarios contaron con la participación de representantes y profesionales de la administración y la industria aeronáutica española con el objeto de inspirar a la próxima generación, dar visibilidad a las carreras del sector y atraer talento femenino. Los seminarios han sido publicados en ICAO TV y en el canal YouTube de AESA.



ACTIVIDADES
TRANSVERSALES
Y GESTIÓN INTERNA

Sistemas de información

La Coordinación de Sistemas de Información (CSI) lleva a cabo el proceso de **transformación digital de AESA**. CSI analiza, diseña, desarrolla, implanta y mantiene los sistemas de información e infraestructuras tecnológicas que necesita la Agencia para llevar a cabo su actividad, y gestiona la seguridad de la información. En 2024 se ha continuado la ejecución de los proyectos planificados en el Plan Estratégico TIC de AESA 2024-2027, se han implantado nuevas funcionalidades en las aplicaciones mediante AESA-Agile y se han atendido las peticiones de servicio e incidencias de los servicios del catálogo de servicios TIC.

En el ámbito del **Esquema Nacional de Seguridad (ENS)** los principales hitos del 2024 han sido:

- Se ha realizado una nueva versión de la Política de Seguridad de la Información, que se ha publicado en la web de AESA, así como actualizaciones de normativas y procedimientos del cuerpo documental del SGSI (81% del total a finales de 2024), lográndose importantes avances de cara a la adecuación al ENS para la certificación en el 2025.
- Se han continuado las labores de formación y concienciación destacando el lanzamiento del curso obligatorio sobre buenas prácticas en Ciberseguridad en AESA. Además, se ha llevado a cabo la campaña de phishing del año 2024 y se ha elaborado el Plan de Concienciación para el año 2025.

En el ámbito del **Reglamento General de Protección de datos (RGPD)**, los principales hitos del 2024 han sido el nuevo acuerdo de tratamiento de datos personales para contratos, encargos y convenios, el cierre de la no conformidad de la auditoría interna relativa a las cláusulas de protección de datos de la documentación y las 19 peticiones de atención al ejercicio de los derechos ARSOPL del RGPD.

Por otro lado, **como oficina de registro para la emisión de los certificados electrónicos** de empleado público, en 2024 **se emitieron 294 certificados de empleado público** (72 certificados en 2023) y se revocaron 23 certificados (66 en 2023). Se han solicitado igualmente 19 certificados de servidor (14 de tipo Wildcard, 2 de tipo Multidominio, 2 de tipo SSL Estándar y 1 de Sello Electrónico) y 1 de comunicaciones (DigiCert).

Infraestructuras

En este ámbito podemos destacar como hitos del año 2024 la integración con los servicios de detección y gestión de incidencias de seguridad de la información de la Administración General del Estado (AGE), el bastionado y securización de los equipos del personal externo, el despliegue del servicio Zero Trust Network Access (ZTNA), la puesta en marcha de la DMZ de AESA, el despliegue de la plataforma de contenerización de aplicaciones, la implantación de Circuit, el salto tecnológico del puesto de usuario hacia Windows 11 y las mejoras en los medios audiovisuales del salón de actos.

Al respecto de la gestión de los medios audiovisuales de AESA, CSI ha hecho un esfuerzo en mejorar los medios audiovisuales y la atención a dichos eventos. En el año 2024 se prestó servicio a 37 eventos. ▶

Administración electrónica

En 2024 se han dedicado aproximadamente **48.000 horas de personal de desarrollo a la mejora y evolución de los servicios TIC de AESA**, siguiendo la metodología AESA-Agile. En el **ámbito de UAS** destaca la puesta en marcha de **nuevos procedimientos no reglados (PNRs)** y en el ámbito de **Derechos de los pasajeros** las mejoras en la aplicación de gestión en el portal de compañías, búsquedas e informes.

Los hitos destacables a lo largo del 2024 en este ámbito serían: modificación de la metodología AESA Agile, nuevo Mapa de Fauna, cambio en la base de datos de aplicaciones, mejoras en el portal de administrados SIPA, adaptación de la aplicación de gestión de licencias de controladores a nueva normativa, nuevas funcionalidades en la aplicación de Medicina Aeronáutica, nueva aplicación para la gestión de licencias de Tripulantes de Cabina de pasajeros y de globos y planeadores y finalización del proyecto SAOS.

La tramitación de expedientes se realiza casi en su totalidad de forma electrónica. En 2024 el 99% de los procesos de inspección se pudieron hacer sin papel. En este ejercicio se generaron 1.609.298 **documentos electrónicos** (1.581.069 documentos en 2023), lo que supone un incremento del 1,7% con respecto al año anterior. Respecto a las **notificaciones electrónicas**, en 2024 se realizaron 397.794 notificaciones electrónicas (312.551 en 2023), lo que supone un incremento del 27% con respecto al año anterior.

Centro de Atención a Usuarios

CSI da soporte técnico tanto a los empleados de AESA como a los ciudadanos a través del Centro de Atención a Usuarios (CAU). En 2024 se atendieron 15.784 **tickets de ciudadanos en el CAU** (prácticamente lo mismo que en 2023, cuando se habían atendido 15.783) y 15.781 peticiones de servicio e incidencias de usuarios internos (un 8,6% menos que en 2023, donde hubo 17.270 peticiones internas). Esto supone que en 2024 se atendieron diariamente en el CAU una media de 63 solicitudes de ciudadanos y 63 peticiones de usuarios internos de AESA.

El CAU ha obtenido una puntuación media de 4,74 sobre 5 en el 2024.

A iniciativa de CSI se ha creado un **grupo de trabajo** dentro de la unidad enfocado en la **mejora de la productividad en diferentes ámbitos de AESA**, identificando áreas de trabajo como son las de atención a la ciudadanía, gestión de buzones compartidos, mejora de la eficiencia en los procesos operativos, soluciones de IA para mejorar la relación con los ciudadanos y para mejora del puesto de trabajo, mejora de los procesos TIC, optimización de código apoyado en IA.

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 el año 2024 se atendieron 254 peticiones de información y proyectos normativos para informe u observaciones. ►

El porcentaje de cumplimiento del plan de 2024 se sitúa por encima del 100% ya que estaba previsto trabajar en 10 proyectos normativos y finalmente se tramitaron 11, de los cuales se han aprobado 2. Esto se explica por tres motivos principales.

Por un lado, se tramitó la Ley de creación de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil, anteriormente citada, que se trata de una iniciativa fuera de AESA no incluida en la planificación inicial.

Por otro lado, el Proyecto de Real Decreto modificación del RD 384/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, finalmente desembocó en tres nuevos proyectos de Real Decreto, en los que se trabajó durante el año 2024 y que modificaron la planificación inicial.

Por último, cabe destacar que dos de los proyectos previstos inicialmente se suprimieron por parte de la Dirección: Anteproyecto de Ley de modificación de la LSA, Ley de Seguridad Aérea, Títulos III, IV, V y el Proyecto de Orden Ministerial de sujeción personas físicas a la administración electrónica.

En el año 2024 se han publicado: el Real Decreto 517/2024 – (UAS) (publicado en BOE 05/06/2024) y la Ley de creación de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil (publicado en BOE 02/08/2024).

La evolución en los últimos años es la siguiente:

Iniciativa normativa propia

2020	2021	2022	2023	2024
13	14	15	14	11

El detalle sobre los proyectos normativos se encuentra en el apartado de este informe referente al Plan Normativo.

Convenios

En 2024 se ha trabajado en la tramitación de 20 convenios, de los cuales se han publicado 12.

Convenios				
2020	2021	2022	2023	2024
5	6	7	8	12

Además, se han tramitado 3 protocolos (de los que se han firmado 1) y se han firmado 6 MOU (Memorandum of Understanding).

Cabe destacar en este ámbito, que en 2024 se ha establecido un modelo normalizado de convenio de prácticas universitarias, y se ha firmado el primer convenio aplicando dicho modelo con la Universidad Politécnica de Madrid.

Expedientes sancionadores y recursos

Durante el año 2024 se resolvieron 1.351 expedientes sancionadores en las distintas áreas de actuación de la Agencia. Se han cumplido las previsiones de tramitación de expedientes tanto en términos de ejecución como de resolución. Destaca la capacidad de resolver más expedientes que los iniciados.

Los expedientes iniciados fueron 1.177 (en 2023 fueron 1.473), lo que supone un descenso del 20% respecto al año anterior.

Expedientes sancionadores				
2020	2021	2022	2023	2024
797	1.177	1.012	1.473	1.177

Es muy destacable en este ámbito que en 2024 se realizó la apertura de la Oficina Virtual para expedientes sancionadores, incidiendo en la mejora de las relaciones con los interesados.

Además, se ha mejorado la relación de la Asesoría Jurídica con otras unidades de AESA, mediante la creación de flujos de trabajo más eficientes, integrando

las denuncias sobre pasajeros disruptivos en la aplicación de expedientes sancionadores a través de procesos automatizados, y por otro lado, gracias a la nueva interconexión entre la aplicación de expedientes sancionadores y otros componentes de administración electrónica de la Agencia, consiguiendo procesos más rápidos y eficientes reduciendo los tiempos de tramitación.

Respecto a los **recursos**, en el año 2024 se han recibido 103 recursos administrativos en AESA, lo que representa un descenso del 8% en el número de recursos presentados (112 recursos en 2023).

Recursos administrativos

2020	2021	2022	2023	2024
105	144	172	112	103

En cuanto al número de recursos administrativos recibidos por tipología, los datos de 2024 son: 32 recursos de reposición de procedimientos sancionadores, 12 recursos frente a providencias de apremio, 58 recursos de alzada y 1 recurso extraordinario de revisión.

Profesionales de AESA

A 31 de diciembre de 2024 AESA contaba con una fuerza de trabajo de 989 profesionales desarrollando sus funciones para AESA, entre empleados propios (funcionarios y personal laboral) y personal de los encargos a sociedades instrumentales de la administración que prestan diferentes servicios requeridos por la Agencia. Supone un 9% más que el año anterior (903 profesionales en 2023), rondando la cifra de años anteriores a 2021.

Nº de profesionales en AESA (a 31/12)

2020	2021	2022	2023	2024
975	883	913	903	989

AESA contaba con 366 empleados (funcionarios y personal laboral) a 31 de diciembre de 2024. Esto supone un saldo positivo anual de 39 empleados (se inició el año con 327 empleados). Porcentualmente, en 2024 el número de empleados ha aumentado un 12%, rompiendo con la tendencia de disminución del número de empleados de la Agencia que venía dándose desde el año 2020.

Personal propio de AESA	31/12/2024
Funcionario de carrera	360
Personal laboral de convenio	6
Total empleados públicos	366
Total % peso empleados públicos vs total	37%
Efectivos Encargo	623
Total % peso personal externo vs total	63%
Total personal AESA (propios + efectivos encargo)	989

La distribución de FTEs por medio propio a 31 de diciembre de 2024 es la siguiente:

Personal encargo	Diciembre	
	FTE	% Empleados
SENASA	468,98	75,27%
INECO	41,28	6,63%
ISDEFE	106,80	17,14%
TRAGSATEC	6,00	0,96%
Totales efectivos encargo	623,06	100%
Totales sobre TOTAL AESA	989	63,51%

	INECO	ISDEFE	SENASA	TRAGSATEC	
DASAC	19,73	24,31	81,84	0	
DGSPV	0	10,68	166,20	0	
DIRECCIÓN	2,56	0	10,45	0	
DSA	10,93	7	153,80	1	
SG	8,06	25,47	39,70	5	
TOTAL	41,28	106,80	468,98	6	623,06

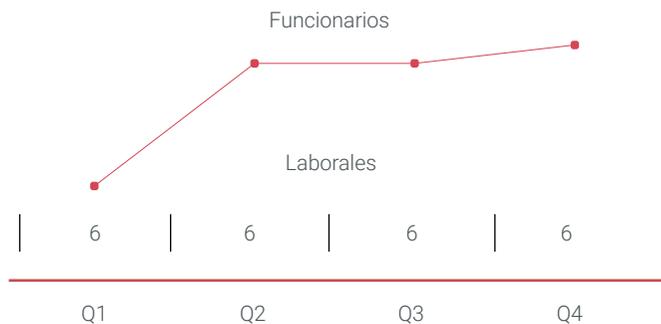
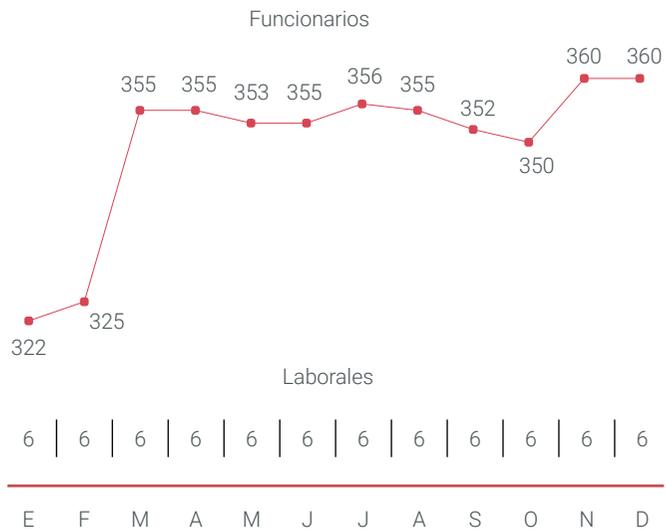
Evolución de género

El % de hombres-mujeres a 31 de diciembre de 2024 es el siguiente:

Funcionarios	Hombres	Mujeres
% s/total	61%	39%
total	100%	100%

Laborales	Hombres	Mujeres
% s/total	50%	50%
total	100%	100%

Variación visual de efectivos en el año 2024



Formación

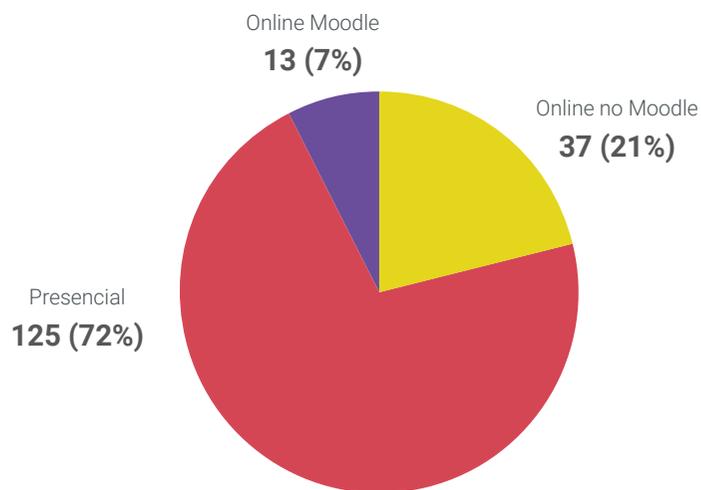
La Secretaría General, a través del Servicio de Formación dependiente de la División de Recursos Humanos y Formación (RRHH-FOR), gestiona todas las necesidades de formación de los equipos de trabajo de AESA, y realiza el control de su cualificación. También elabora el Plan de Formación anual de AESA.

En 2024 se planificaron 275 acciones formativas (205 internas, 55 externas y 15 complementarias), de las que se ejecutaron 215 (175 internas, 31 externas y 9 actividades de formación complementarias). El porcentaje de ejecución de las actividades formativas planificadas ha sido del 78%, lo que ha supuesto una considerable mejora en la ejecución de las acciones formativas planificadas respecto a 2023 (en 2023 fue del 58%).

A continuación, se muestran las acciones formativas ejecutadas clasificadas por su modalidad:

	Online no moodle	Online Moodle	Presencial	Ejecutadas
DAESA	-	-	-	-
DSA	0	4	53	57
SGA	3	4	0	7
DGSPV	7		23	30
DASAC	0	1	48	49
DNA	27	4	1	32
TOTAL	37	13	125	175

Acciones formativas internas ejecutadas en 2024



Por último, se detalla la evolución de la ejecución de la formación interna en los últimos años:

	Formación interna				
	2020	2021	2022	2023	2024
Acciones formativas planificadas	191	241	218	162	205
Acciones formativas ejecutadas	132	185	156	108	175
% Acciones ejecutadas sobre planificadas	69%	77%	72%	67%	85%

Respecto a la gestión de la cualificación del personal de AESA, a cierre de 2024 el porcentaje de personal habilitado era del 83% (un descenso del 5% respecto a 2023, que fue del 88%), manteniéndose en unos niveles razonables.

Cualificación del personal

2020	2021	2022	2023	2024
77%	91%	89%	88%	83%

En 2024 se ha llevado a cabo un proceso exhaustivo de reelaboración y actualización de toda la documentación que compone el Sistema de Formación y Cualificación de AESA con el fin de adecuarse a las necesidades que demanda la sociedad actual, la propia administración y el sector aeronáutico. Ello ha desembocado en la publicación de la nueva Resolución de la Dirección de AESA por la que se establecen las bases de este Sistema, la nueva versión de los procedimientos dependientes de este, FI-CUA-P01 de Gestión de la Cualificación Técnica y FI-FOR-P01 de Gestión de la Formación, y de todos sus formatos asociados. Asimismo, se han elaborado guías para el proceso de tramitación de memorias justificativas de contra menor y uso de la herramienta Moodle para la realización de cursos en esta plataforma.

Adicionalmente, con el fin de potenciar la formación on-line en diferido (Moodle), se ha firmado un convenio con el INAP para poder emplear su

plataforma Moodle sin coste para las acciones formativas de AESA. También se ha presentado una nueva propuesta de baremos de indemnización por actividades de formación, aprobada a finales de año por Hacienda, para incentivar esta modalidad formativa.

Respecto a **otros convenios de formación**, se ha firmado y publicado la adenda de prórroga del convenio entre AESA e ISDEFE.

Por otra parte, en materia de **procesos selectivos**, se ha diseñado y presentado una propuesta para crear una bolsa con personal funcionario voluntario que quiera participar en próximos procesos selectivos como Tribunal Calificador. Asimismo, se ha propuesto la realización de un seminario sobre gestión de procesos selectivos para el personal nombrado miembro órgano de selección. Se espera que ambos proyectos se presenten en 2025.



Otra actividad en la gestión interna de AESA

La Coordinación de Asesoría Jurídica (CAJ) realiza **asesoramiento jurídico en materia aeronáutica** a lo largo de todos los procesos operativos de AESA. En el año 2024 se han atendido 144 consultas jurídicas, lo que supone un descenso del 21% sobre el año anterior (183 consultas atendidas en 2023), rompiendo la dinámica de aumentos en el número de consultas que venían dando los dos últimos años en cuanto al número de consultas jurídicas planteadas a la AJ por parte de las Direcciones Operativas (DDOO) de AESA.

Respecto a la **actividad de Tribunales**, en 2024 se presentaron 40 demandas frente a resoluciones o actuaciones administrativas dictadas por AESA, lo que supone un 43% más que el año anterior (28 demandas presentadas en 2023).

A lo largo de 2024 se recibieron 37 sentencias (42 en 2023). El sentido de las sentencias fue favorable a AESA (desestimatorias total o parcialmente e inadmitidas) en 23 casos, frente a 14 sentencias que estiman el recurso presentado, dando la razón al administrado. El sentido general de las sentencias ha continuado siendo mayoritariamente favorable a AESA (64%).

En 2024 se han realizado **otras actividades en el ámbito judicial**: 40 peticiones de envío a Juzgados de expedientes administrativos; 23 informes para la defensa de AESA enviados a la Abogacía del Estado; 146 peticiones diversas de Juzgados (comparecencias de testigos, peticiones de información, limitaciones en materia de UAS, etc.).

Se han cumplido en términos generales las previsiones en cuanto a **solicitudes y comunicaciones a juzgados**, con un sensible incremento en las áreas de recursos y una ligera disminución en comunicaciones de juzgados. Cabe destacar la satisfactoria tramitación de todas las actuaciones.

Durante 2024 se ha implantado en AESA el procedimiento del **Sistema interno de información** en aplicación de la Ley 2/2023, de 20 de febrero, reguladora de la protección de las personas que informen sobre infracciones normativas y de lucha contra la corrupción.

En el ámbito de la **gestión de RRHH**, en 2024 se ha trabajado en un análisis para la implantación de cambios en los procesos selectivos. Además, en 2024 RRHH ha continuado el análisis para la incorporación de funcionarios interinos en la Agencia y junto a la Asesoría Jurídica se ha trabajado en el convenio para la realización de prácticas universitarias en AESA. También se ha continuado con las tareas de análisis para la implantación de un nuevo sistema de evaluación del desempeño, liderado por la Dirección de AESA; así como el análisis de implantación de carrera vertical en AESA.

A través de Solicita en 2024 se tramitaron 13.670 solicitudes y certificados de personal (licencias, permisos, etc.), lo que supone un incremento del 4% (en 2023 se habían tramitado 13.113 solicitudes y certificados de personal).

Desde la SG se han impulsado medidas precisas para clarificar la situación de la ocupación efectiva de puestos y su correlación con las funciones desempeñadas de la RPT de AESA. Uno de los principales trabajos realizados

en este ámbito en 2024 fue la publicación de la Instrucción de la Directora de AESA de criterios de cómputo de horas en las jornadas de trabajo de los empleados de AESA.

En el **ámbito de acción social**, en 2024 se incrementaron en un 56% las ayudas tramitadas por AESA. Respecto a las solicitudes vinculadas a Acción Social, en 2024 se han tramitado solicitudes de aparcamiento en el MITMS, plazas en la Escuela Infantil del MITMS, actividades culturales y solicitudes de tarjeta restaurante. En 2024 se ha trabajado en la mejora de las condiciones de cobro de esta tarjeta restaurante ascendiendo a 4,5 euros diarios por día trabajado en modo presencial.

Por último, en 2024 se ha renovado el contrato con la academia proveedora de formación para la preparación de la promoción interna de cuerpos generales de la AGE a empleados de AESA.

La Secretaría General, a través del Servicio de Asuntos Generales, presta el servicio de **información y atención al público** de AESA. En 2024 se atendieron 52.254 llamadas en la centralita de AESA, lo que supone un incremento del 40% respecto al año anterior (en 2023 se habían atendido 37.231 llamadas). Este aumento de las llamadas es reseñable y en parte se debe al gran número de llamadas sobre derechos de los pasajeros. Cabe destacar que el 30% de las llamadas telefónicas de ciudadanos que llegan al CAU, dirigidas a otras unidades de AESA, se resuelven por éste (30% en UAS y 27% en Derechos de los pasajeros).

Llamadas recibidas (centralita de AESA)

2020	2021	2022	2023	2024
44.312	105.404	40.047	37.231	52.254

Respecto al **Registro de entrada/salida de AESA**, en 2024 se realizaron 544.321 registros, de los cuales el 96,2% se realizó en formato electrónico. Supone un incremento de los registros totales del 12% respecto al año anterior (485.348 registros en 2023).

Registro

	2020	2021	2022	2023	2024
Registro electrónico	134.818	400.246	417.495	458.945	523.637
Registro en papel	53.892	23.811	17.798	26.403	20.684
Asientos Registrales -					
TOTAL	188.710	424.057	435.293	485.348	544.321
Registros electrónicos	71%	94%	96%	95%	96%

En el **ámbito de transparencia**, en 2024 se recibieron y atendieron 30 solicitudes de acceso a la información del Portal de Transparencia (23 solicitudes fueron atendidas en 2023), lo que supone un incremento del 30% con respecto al año anterior. Destaca la capacidad de absorber el incremento de las solicitudes.

Expedientes de transparencia

2020	2021	2022	2023	2024
22	25	22	23	30

Respecto a la **gestión de la sede**, en 2024 se han llevado a cabo las obras planificadas en el patio del edificio.

Además, en 2024 se han elaborado los pliegos para la elaboración del proyecto de obra que integre las futuras actuaciones en la fachada y cubierta del edificio, con las que se pretende adaptar definitivamente la sede de AESA a la normativa urbanística vigente.

Por último, en 2024 se realizó la adaptación de una zona de la planta sótano para la ubicación de personal de la DGSPV (Derechos de los pasajeros).

Auditorías internas

Por medio del Sistema de Gestión establecido en AESA se establece la necesidad de contar con un sistema de auditorías. En el programa anual de auditorías se define la sistemática de actuación de las auditorías internas, su ejecución, seguimiento y cierre de no conformidades y acciones correctivas y, por último, la gestión de las auditorías externas recibidas.

A través de la División de Calidad y Planificación Estratégica (DCPE), incluida en la Dirección de Gestión de la Seguridad y Personal de Vuelo (DGSPV), en el año 2024 se realizaron un total de 37 auditorías internas de cumplimiento normativo que afectaron a las áreas de Operaciones, Aeronavegabilidad, Navegación, Seguridad y Personal de Vuelo, Security y aspectos generales del Sistema de Gestión de AESA. Adicionalmente se incluyen 3 auditorías externas, 2 de ellas de EASA recibidas a las áreas de Navegación y Aeronavegabilidad y otra para la renovación del certificado ISO 9001 (ámbito ISO). Las cifras se resumen en la siguiente tabla:

Programa de auditorías (PA)

Dirección	Auditorías planificadas	Auditorías Ejecutadas Año 2024	Porcentaje respecto al total anual
DSA	17	18	105,9%
DNA	9	7	77,8%
DASAC	8	8	100,0%
DGSPV	6	7	116,7%
TOTAL	40	40	100,0%

También se ha llevado a cabo el seguimiento de todas las auditorías realizadas en años anteriores que tenían procesos aun abiertos, procediendo a su verificación y cierre si corresponde.

Con estas actuaciones se persigue asegurar el cumplimiento de los requisitos normativos nacionales y europeos, así como garantizar el cumplimiento normativo que exige OACI a los Estados Miembros firmantes del Convenio de Chicago. AESA incorpora además las auditorías externas recibidas de EASA para certificar la implantación de los requisitos ISO, asegurando de este modo la idoneidad en la ejecución de los procesos llevados a cabo por la organización.



INFORMACIÓN FINANCIERA

La Secretaría General, a través de la División Económico-Financiera (DEF), dota a la Agencia de los En 2024 se **ha consolidado la situación económica de AESA**, mejorando ostensiblemente los resultados de años anteriores, obteniendo un saldo del ejercicio de 98,8 millones de € (saldo de 71,4 millones de € en 2023), y una ejecución del presupuesto del 90%.

Resultado financiero AESA 2024 (€)	
Remanente real de saldo cierre 2023	71.430.428,46
Ingresos	107.591.551,91
Pagos	-80.174.230,67
Remanente real de saldo (en bancos y caja)	98.847.749,70

Gastos de AESA 2024 (€)	
Presupuesto de gastos	88.022.128,36
Gasto ejecutado (Obligaciones reconocidas)	79.351.002,55
Ejecución del gasto	90,15%

En el **ámbito presupuestario**, DEF realiza la planificación económico-financiera de AESA, elabora el presupuesto (incluidas las modificaciones presupuestarias) y realiza el seguimiento de la ejecución presupuestaria. Se han gestionado con éxito los presupuestos de 2025 y modificaciones. En 2024 se realizó la **tramitación de dos modificaciones presupuestarias** con afección a seis aplicaciones presupuestarias.

En el **ámbito de la contabilidad**, DEF realiza la tramitación de documentos contables, elabora las Cuentas Anuales de AESA y su contabilidad analítica, lleva a cabo el control económico y realiza el inventario. La auditoría de las Cuentas Anuales de AESA realizada por la IGAE en 2024 se realizó sin discrepancias, por tercer año consecutivo.

DEF gestiona también la **recaudación de tasas y sanciones**. En 2024 se han recaudado 25.444 tasas, un 9% más que en 2023 (el año anterior se habían recaudado 23.256 tasas). También se han gestionado este año 302 devoluciones de ingresos (en 2023 fueron 259 devoluciones). Esta cifra puede parecer alta, y lo es en términos de carga de trabajo de gestión de la devolución, pero constituye únicamente el 1% de las 25.444 tasas recaudadas por AESA en 2024. Estos datos en euros suponen:



Ingresos de AESA 2024 (€)	
Tasa de navegación aérea de ruta	6.256.654,50
Tasa de aproximación	2.945.321,92
Tasa de prestación servicios navegación aérea	3.151.794,89
Tasa de Seguridad Aérea (Factor F)	92.446.271,93
Sanciones	2.433.993,78
Otros ingresos	545.849,61
Devoluciones de ingresos	-188.334,72
TOTAL	107.591.551,91

DEF realiza la **contratación de bienes y servicios de AESA** y gestiona los encargos a medios propios. En 2024 se han tramitado 121 expedientes de contratación, lo que supone un descenso aproximado del 2% (en 2023 se habían tramitado 124 expedientes). En cuanto a los encargos a medios propios, en 2024 se han tramitado 37 encargos al igual que en el año 2023, lo que implica estabilidad. Como mejoras implantadas en este ámbito, en 2024 elaboró el **nuevo procedimiento de encargos a medios propios** (publicado en enero de 2025), en el que se desarrollan con más detalle las fases de planificación, tramitación y seguimiento de las que consta el procedimiento, actualizándose los flujogramas y formatos del mismo.

DEF tramita los pagos a empleados (nóminas, comisiones de servicio, acciones formativas, etc.), los pagos a proveedores y medios propios, y realiza seguimiento de la facturación. También tramita los anticipos de caja fija y los pagos a justificar, y elabora los Estados de Tesorería. En 2024 se gestionaron 1.621 comisiones de servicio (un descenso del 2% respecto a 2023).

Uno de los principales logros en 2024 ha sido la **realización de un análisis de tesorería y un Plan de riesgos en este ámbito**.

En 2024 se han gestionado 5.321 justificantes de gasto, un 5% más que el ejercicio anterior (5.075 justificantes de gasto en 2023), y 768 facturas de encargos a medios propios, un 1% menos que el ejercicio anterior (776 facturas en 2023).

El plazo medio de pago a proveedores en 2024 se ha incrementado a los 23 días (era de 18 días en 2023). Esto se puede achacar a los cambios de los responsables de la certificación de las facturas en algunos ámbitos de AESA.



Paseo de la Castellana 112
28046 Madrid
España

www.seguridadaerea.gob.es