Agencia Estatal
de Seguridad Aérea

Plan de Acción Anual y Plurianual 2018 - 2021

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE FOMENTO
AESA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA

A-ASA-PA18-01

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

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

Índice

0. CARTA DE LA DIRECTORA 3

1. JUSTIFICACIÓN Y ALCANCE 5

2. INFORMACIÓN CORPORATIVA 6
2.1 Órganos de Administración y Dirección 7
2.2 Centros 11

3. PLAN ESTRATÉGICO DE AESA 12
3.1 ANÁLISIS DEL ENTORNO GENERAL 12
3.1.1 Perspectiva Política 14
3.1.2 Perspectiva Social 14
3.1.3 Perspectiva Económica 15
3.1.4 Perspectiva Tecnológica 16
3.1.5 Perspectiva Medio Ambiental 17
3.2 ANÁLISIS INTERNO 17
3.3 MISIÓN, VISIÓN Y OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE AESA 18
3.4 MAPA ESTRATÉGICO 24

4. PLAN DE ACCIÓN 2018-2021 25
4.1 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DEL PLAN DE ACCIÓN 2018-2021 26
4.1.1 Objetivo estratégico 1 26
4.1.2 Objetivo estratégico 2 29
4.1.3 Objetivo estratégico 3 30
4.1.4 Objetivo estratégico 4 32
4.1.5 Indicadores de impacto social 35
4.2 PLANIFICACIÓN DE ACTIVIDAD 2018 - 2021 38
4.2.1 Plan de inspección y actividades preventivas 38
4.2.2 Plan de certificación de aeródromos 39
4.2.3 Plan de iniciativa de desarrollo normativo 40
4.2.4 Certificación de calidad y plan de auditorías internas y externas 42
4.2.5 Planificación económica 44
4.2.6 Planificación de personas 45
4.2.7 Planificación de sistemas de información 46
4.3 RELACIONES CON EL SECTOR 49
4.3.1 Volumen del sector aeronáutico 49
4.3.2 Presencia nacional 50
4.3.3 Presencia internacional 52

ANEXO: Listado de acrónimos 56

0. CARTA DE LA DIRECTORA

Los datos de cierre de 2017 en cuanto a tráfico de pasajeros a nivel mundial, muestran un incremento de tráfico del 7,9% a nivel europeo (un 8% a nivel mundial). Si a esto le sumamos que España es ya el segundo destino turístico mundial, y que el 80% de turistas llegan a nuestro país utilizando los aeropuertos españoles, se reconoce el enorme valor que la aviación brinda a la economía.

En este escenario, AESA debe asegurarse, entre otras cosas, de que las compañías aéreas, los aeropuertos, los proveedores de servicios de navegación aérea, en definitiva, todo el sistema que rodea al transporte aéreo, cumpla con la normativa de seguridad aérea y la calidad de los servicios. Trabajamos para que los millones de pasajeros que utilicen el sistema aeroportuario español o vuelen en una compañía aérea española lo hagan de forma segura.

Por ello, en AESA debemos seguir participando activamente en la elaboración de los requisitos de seguridad a nivel internacional. Nuestro compromiso es con la seguridad tanto operacional (*safety*) como física (*security*).

En el ámbito de la seguridad operacional (*safety*), el año 2018 comienza con el proceso de certificación de los aeropuertos españoles culminado. Este reto superado nos empuja a seguir apostando por un transporte aéreo competitivo, de calidad y con los máximos estándares de seguridad. Seguiremos optimizando la supervisión de las operaciones aéreas, las operaciones especializadas con carácter comercial (*trabajos aéreos*), la aviación general y deportiva, entre otros.

Por otro lado, no debemos olvidar que la realidad sociopolítica, la innovación tecnológica y la evolución económica a nivel nacional e internacional, además de la recuperación del tráfico aéreo, nos plantean nuevos y constantes retos como garantizar la movilidad y la libertad de los ciudadanos a la vez que se protege a las personas y bienes de cualquier acto de interferencia ilícita. Todo ello nos obliga a trabajar en estrategias y métodos más eficaces y menos intrusivos para la protección de los ciudadanos, orientando la seguridad física (*security*) a las nuevas amenazas, incluyendo los ámbitos de ciberseguridad.

Cabe destacar que 2018 será el año en el que se consolidará la implantación de los compromisos adquiridos por Aena en cuanto a la calidad de los servicios que da a los pasajeros en los aeropuertos que gestiona. Todo ello está recogido en el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), el cual servirá para fortalecer la competitividad y mejorar la calidad del servicio a la ciudadanía en los aeropuertos españoles. En este primer año de supervisión, la función de AESA es comprobar que dichos compromisos se lleven a cabo, especialmente en un escenario en el que se espera un fuerte incremento del tráfico aéreo que afecta positivamente al sistema aeroportuario español.

Los derechos de los pasajeros siempre han sido una de nuestras prioridades, pero ahora todavía más si cabe. AESA se convertirá en Autoridad para Resolución Alternativa de Conflictos (ADR) en materia de protección de los usuarios del transporte aéreo, de esta manera serán obligatorios y

vinculantes para las compañías aéreas los informes de la Agencia en casos de reclamaciones relativas a retrasos, cancelaciones, denegaciones de embarque y pasajeros con movilidad reducida.

Esto implica que las compañías aéreas deberán acatar las indemnizaciones estipuladas sin necesidad de que los afectados acudan a un proceso judicial. Esto supondrá un reto para AESA pues se prevé un gran aumento de la carga de trabajo y se debe seguir garantizando la independencia y la imparcialidad.

Otro de nuestros grandes retos para este año son las aeronaves pilotadas por control remoto, los llamados Drones. Acaba de aprobarse la nueva normativa y AESA es la responsable de su cumplimiento, lo que será todo un desafío, no sólo por el volumen de trabajo que genera, sino porque no sólo hay que garantizar la seguridad del resto de las aeronaves, sino también de las personas y bienes en tierra. Para ello, AESA apuesta por divulgar la cultura de la seguridad en este sector, que está evolucionando de forma vertiginosa y, para ello, estamos haciendo un esfuerzo adicional para superar con éxito los desafíos que nos plantea esta actividad.

Los retos son amplios, pero AESA cuenta con un equipo humano altamente cualificado y comprometido con la seguridad, por ello estoy convencida de que juntos superaremos los retos.

Isabel Maestre
Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea

1. JUSTIFICACIÓN Y ALCANCE

El Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprobó el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), contempla modificaciones sustantivas a la gestión transparente por objetivos. Dentro de este marco normativo, se dota a AESA de autonomía y flexibilidad en su gestión, al tiempo que está sujeta al control de eficacia y a la responsabilidad por el cumplimiento de resultados. En su artículo 12, prevé la elaboración del Plan de Acción anual de AESA, sobre la base de recursos disponibles, y el Plan de Acción plurianual.

Todo ello conforma una nueva cultura de gestión por objetivos que redunda en beneficio de una mayor eficacia, calidad y productividad en la prestación de los servicios de su competencia, respetando en su actuación el principio de transparencia, garantizando a los ciudadanos la accesibilidad a los principales documentos de planificación y de evaluación de la gestión de la misma.

Este documento contiene el Plan de Acción anual de AESA para el año 2018, enmarcado en su contexto temporal de medio plazo, obteniendo así un Plan de Acción anual y plurianual. Este Plan persigue ser la **concreción de la planificación estratégica y objetivos** del año 2018 y de las previsiones para el periodo 2018-2021, así como un breve resumen de la **situación actual de AESA y el marco institucional en que se desenvuelve**.

Se ha dividido el contenido en **tres grandes bloques**:

- **Información Corporativa**: en él se explica brevemente lo que es AESA y como se encuentra enmarcada del Ministerio de Fomento. Además, se explican las principales modificaciones previstas en su estructura en el periodo de vigencia de este Plan, y se da una breve explicación sobre los órganos de gobierno y el equipo directivo de la Agencia.

- Desarrollo del **Plan Estratégico de AESA**, en el que se presenta un resumen del análisis del entorno en el que AESA lleva a cabo sus actividades, así como los objetivos estratégicos y su alineación tanto con la misión y visión de la Agencia como con la planificación del Ministerio de Fomento.

- **Plan de Acción**: en este apartado se desarrollan, en primer lugar, los programas, actuaciones y actividades a llevar a cabo durante el periodo 2018-2021 de cara a cumplir los objetivos que AESA se ha marcado. A continuación se presentan los medios, actividades y planes específicos con los que cuenta la Agencia para llevar a cabo los planes estratégicos y de acción desarrollados. Por último, se muestran las principales relaciones de la Agencia con el resto de actores del sector, tanto a nivel nacional como internacional, así como los datos de actividad más relevantes en las relaciones con los usuarios.

Como anexo se adjunta el listado de acrónimos utilizado a lo largo del documento.

2. INFORMACIÓN CORPORATIVA

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea, AESA, es un organismo público regulado en la Ley 28/2006, de 18 de julio, de agencias estatales, cuya principal función es velar para que se cumplan las normas de aviación civil en el conjunto de la actividad aeronáutica de España.

AESA, como Agencia Estatal, tiene el compromiso de satisfacer las necesidades y demandas ciudadanas con el nivel de calidad que la sociedad le exige; por ello centra su enfoque en la satisfacción de los usuarios, utilizando distintas metodologías para conocer el grado de satisfacción de los mismos acerca de los servicios prestados por AESA.

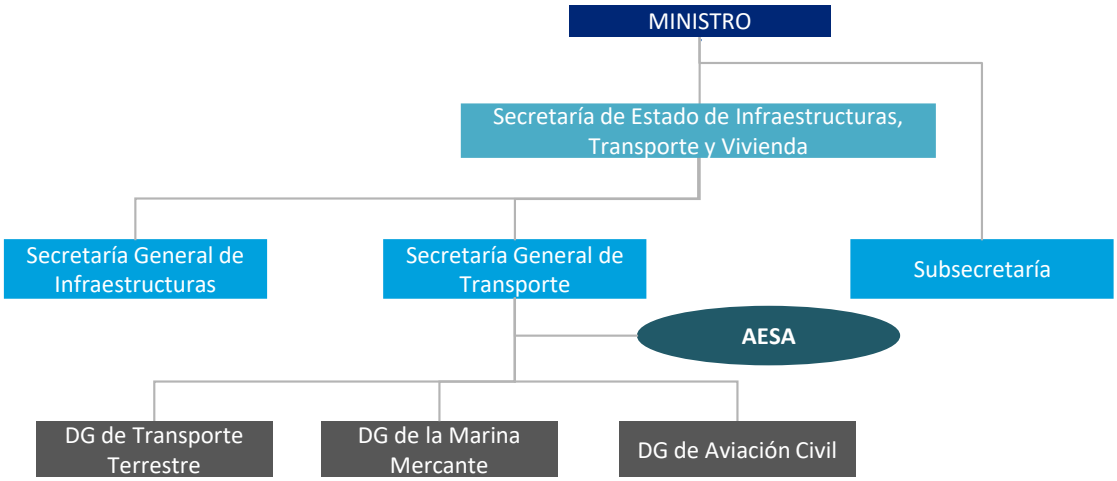
Fruto de estos análisis y con el objetivo de responder a las demandas y necesidades de los clientes de AESA, se ha llevado a cabo una nueva distribución de las competencias de las Direcciones operativas de AESA (que se pueden ver en el organigrama de la página siguiente), efectiva a partir de la Resolución de la Directora de AESA del 17 febrero de 2017, publicada en el BOE el 20 de marzo de ese mismo año, siendo los cambios más significativos los siguientes:

- La Dirección encargada de la Evaluación de la Seguridad y la Auditoría Interna asumirá adicionalmente nuevas competencias relativas a la protección de los derechos de los pasajeros y aquellas relacionadas con los centros de formación y licencias del personal aeronáutico y medicina aeronáutica.
- La Dirección de Seguridad de Aeronaves asumirá nuevas funciones vinculadas a la explotación del transporte aéreo.
- Las competencias que actualmente recaen en la Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea quedarán repartidas en dos direcciones: una que asumirá todas aquellas materias relativas a navegación aérea y otra encargada tanto de la seguridad operacional en aeropuertos como de la seguridad frente a actos de interferencia ilícita.

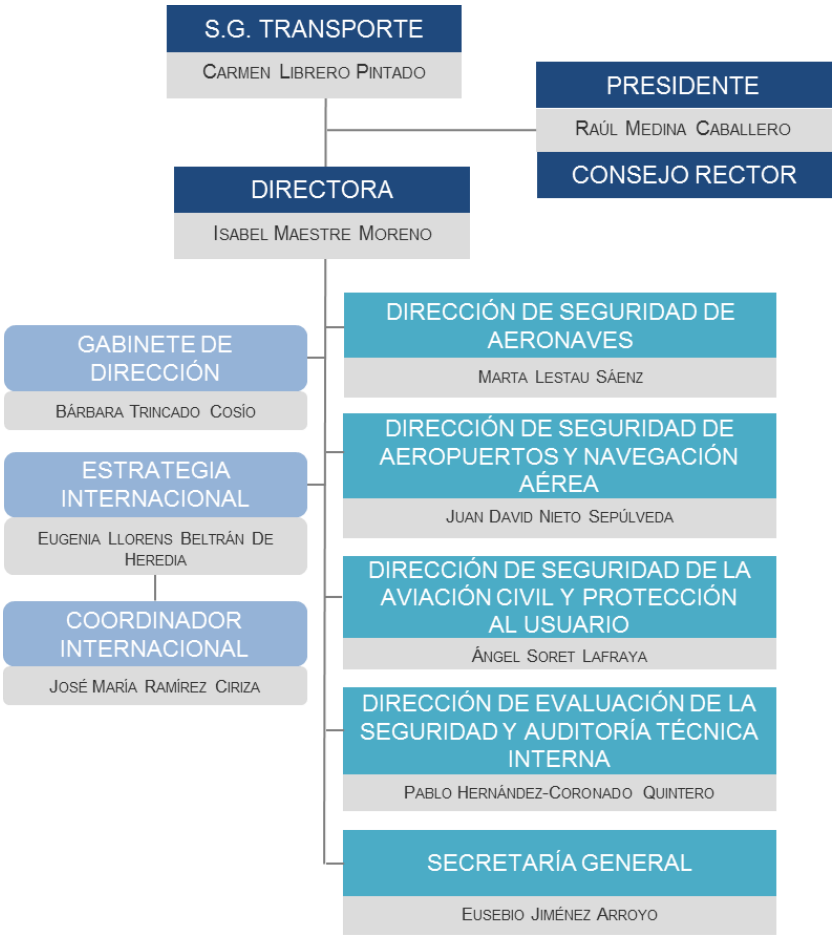
Las competencias de AESA se encuentran detalladas en su Estatuto, aprobado por Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, por lo que para la modificación definitiva de las mismas se requiere a su vez la modificación de este Real Decreto.

2.1 ÓRGANOS DE ADMINISTRACIÓN Y DIRECCIÓN

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea se encuentra adscrita al Ministerio de Fomento a través de la Secretaría General de Transporte, tal y como viene recogido en el artículo 5 del Real Decreto 362/2017, de 8 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento. De modo esquemático se presenta en la siguiente figura el encuadre de AESA en el organigrama básico del Ministerio de Fomento.



En cuanto a la organización interna, la Agencia cuenta con una estructura organizativa que se encuentra representada en el siguiente organigrama:



ÓRGANOS DE GOBIERNO

Son Órganos de Gobierno de la Agencia su Presidencia y el Consejo Rector.

PRESIDENTE

RAÚL MEDINA CABALLERO Nacido en Madrid en 1974, es Ingeniero Aeronáutico por la Universidad Politécnica de Madrid y MPA (*Master of Public Administration*) por la Universidad de Columbia, en la que estuvo estudiando como becario Fulbright. Es funcionario de carrera del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos. Empezó su carrera profesional trabajando como ingeniero de sistemas en el Grupo Siemens. En el Ministerio de Fomento ha desempeñado varios cargos, todos ellos en el ámbito regulatorio y supervisor de la actividad del transporte aéreo. Desde 2010 ocupaba el puesto de Subdirector General de Transporte Aéreo de la Dirección General de Aviación Civil.

El Presidente ostenta la representación del Consejo Rector, dirige y preside sus reuniones y ejerce, además, las siguientes funciones:

- Ostentar la máxima representación de la Agencia tanto a nivel institucional como internacional.
- Proponer al Consejo Rector el nombramiento o separación del Director de la Agencia y de los miembros de la Comisión de Control.
- Conferir poderes generales o especiales a persona o personas determinadas.
- Presentar al Consejo Rector la propuesta de Contrato de gestión plurianual.
- Informar a los Ministerios competentes acerca de la ejecución y cumplimiento de los objetivos fijados en el Contrato de gestión.
- Remitir las cuentas anuales al Tribunal de Cuentas, por conducto de la Intervención General del Estado, de acuerdo con la normativa presupuestaria.
- Comparecer ante el Congreso de los Diputados y el Senado, a requerimiento de éstos, a fin de informar acerca de la gestión de la Agencia y remitir a las Cortes Generales o a las Comisiones parlamentarias que correspondan, a través del Ministro de Fomento, el informe general de actividad aprobado por el Consejo Rector, relativo a las tareas de la Agencia y al grado de cumplimiento de sus objetivos.

CONSEJO RECTOR

El Consejo Rector es el órgano de gobierno colegiado de la Agencia. El Pleno del Consejo Rector estará integrado por el Presidente de la Agencia, los Consejeros y el Secretario. El Director de la Agencia es miembro nato del Consejo Rector siendo los demás Consejeros nombrados por distintos Organismos de la Administración General del Estado y las organizaciones sindicales.

De acuerdo con lo establecido en la legislación vigente, las principales funciones que le corresponden al Consejo Rector son las siguientes:

- El seguimiento, la supervisión y el control superiores de la actuación de la Agencia.
- La aprobación de la propuesta del Contrato de gestión plurianual de la Agencia, así como la aprobación de los objetivos y planes de acción anuales y plurianuales.
- La aprobación del anteproyecto de presupuesto de la Agencia.
- La propuesta al Ministro de Economía y Hacienda, a iniciativa del Director de la Agencia, de las variaciones de la cuantía global del presupuesto y las que afecten a gastos de personal.

- El nombramiento del Director de la Agencia, el control de su gestión y la exigencia de las responsabilidades que procedan.
- La aprobación del informe general de actividad correspondiente al año anterior, y de cuantos extraordinarios considere necesarios sobre la gestión, valorando los resultados obtenidos y consignando las deficiencias observadas.
- La aprobación de las cuentas anuales de la Agencia y del informe de gestión y la aplicación de resultados, a propuesta del Director.
- El nombramiento y cese, a propuesta del Director, de los titulares de los órganos de la Agencia y del resto de personal directivo.
- Dictar las normas internas de funcionamiento, desarrollo orgánico y de adopción de acuerdos del propio Consejo Rector y de la Agencia en lo no previsto en el estatuto.
- Otras funciones que se le atribuyen en el estatuto de la Agencia, en la Ley 28/2006 de agencias Estatales o en otras disposiciones.

EQUIPO DIRECTIVO DE AESA

De forma adicional a los Órganos de Gobierno de la Agencia, forman parte de la Organización de la misma el órgano ejecutivo de la Agencia en su figura de Director que es el responsable de la dirección y gestión ordinaria de la misma y los órganos operativos, en la figura de los responsables de las direcciones, encargados de ejecutar las competencias sustantivas de la Agencia en sus distintos ámbitos de competencia.

ISABEL MAESTRE MORENO, Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea desde su constitución, en octubre de 2008.

Miembro del Consejo de Administración de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA). Lidera el desarrollo de proyectos compatibles con el crecimiento sostenible de la aviación, y participa activamente en los foros internacionales de aviación civil como OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) o IATA (*International Air Transport Association*). Ingeniera Aeronáutica por la Universidad Politécnica de Madrid y *Executive Master* en Gestión Pública por el Instituto de Empresa (IE) de Madrid.

Fue Directora de Formación, con responsabilidad sobre la formación inicial de los controladores aéreos en SENASA. Ha ejercido su carrera profesional en la aviación comercial en donde desempeñó los cargos de responsable de calidad y jefa de ingeniería de la Dirección Técnica de Mantenimiento en diferentes compañías aéreas nacionales.

Trabajó en la Dirección de Proyectos Aeroportuarios de INECO para AENA, dirigió la Gerencia de Estándares de Vuelo de SENASA, fue responsable de los servicios de inspección delegados por la antigua Dirección General de Aviación Civil para el control de la seguridad operacional y la aeronavegabilidad continuada.

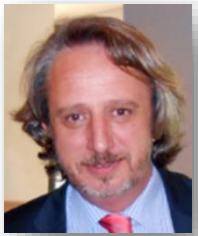
También colaboró con AIRBUS, en proyectos de cooperación en temas de seguridad para Costa Rica y otros países de habla española, así como con las autoridades de Venezuela y Colombia para apoyar procedimientos de inspección de seguridad.

MARTA LESTAU SÁENZ, Directora de Seguridad de Aeronaves de AESA desde junio de 2012. Ingeniera Aeronáutica por la Universidad Politécnica de Madrid (ETSIA-1995),miembro del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos (1996) y Máster en Liderazgo y Dirección Pública del INAP. Es miembro del Comité de Seguridad Aérea (ASC) de la Comisión Europea y miembro del Comité EASA. Anteriormente fue Directora de Seguridad de Aviación Civil y Protección al Usuario de AESA (2008 - 2012).

JUAN DAVID NIETO SEPÚLVEDA, Director de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea de AESA desde Julio de 2013. Ingeniero Aeronáutico por la Universidad Politécnica de Madrid (ETSIA-2005) y Miembro del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos (2008). Es el representante español y *co-chairman* en la Plataforma de Coordinación de Autoridades Nacionales de Supervisión de la Comisión Europea y vocal de AESA en el Pleno de la Comisión Interministerial Defensa-Fomento (CIDEFO). Previamente fue Coordinador de Seguridad de Navegación Aérea en AESA (2012 - 2013).

ÁNGEL SORET LAFRAYA, Director de Seguridad de la Aviación Civil y Protección al Usuario desde Junio de 2012. Ingeniero Aeronáutico por la Universidad Politécnica de Madrid (ETSIA-2003), miembro del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos del Estado (2008) y Máster en Liderazgo y Dirección Pública del INAP (2014). Es representante español en el Comité Regulatorio de Seguridad de la Aviación Civil de la Comisión Europea, vocal del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, vocal Consejo Rector de AECOSAN (Agencia Española de Consumo, Seguridad Alimentaria y Nutrición) y observador del Panel de Facilitación de OACI. Anteriormente fue Jefe de la División de Supervisión de Instalaciones y Sistemas de Gestión de Tráfico Aéreo (ATM/ANS). AESA (2010 - 2012).

PABLO HERNÁNDEZ-CORONADO QUINTERO, Director de Evaluación de Seguridad y Auditoría Técnica de AESA desde noviembre de 2008. Es Ingeniero Aeronáutico por la Universidad Politécnica de Madrid (ETSIA-1997), miembro del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos (1998), Máster en Ingeniería y Arquitectura de Sistemas por la Universidad del Sur de California (USC) (2002), Máster en Ingeniería de Sistemas de Decisión por la Universidad Rey Juan Carlos de Madrid (2013) y piloto privado por FAA. Es presidente del Comité de Coordinación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO), presidente de la Comisión de Estudio y Análisis de Notificaciones de Incidentes de Tránsito Aéreo (CEANITA) y presidente del Panel de OACI sobre Gestión de la Seguridad Operacional. Previamente fue Coordinador de Inspección de Seguridad de la Dirección de Seguridad de Aeronaves. AESA (2004-2008).



EUSEBIO JIMÉNEZ ARROYO, Secretario General de AESA y Secretario del Consejo Rector (desde marzo de 2014). Es Licenciado en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid (1985) y miembro del Cuerpo Superior de Administradores Civiles del Estado de la XIV Promoción. Anteriormente fue Secretario General del Centro Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) (2002-2012) y Vicepresidente Adjunto de Programación Científica del CSIC (2013-2014).

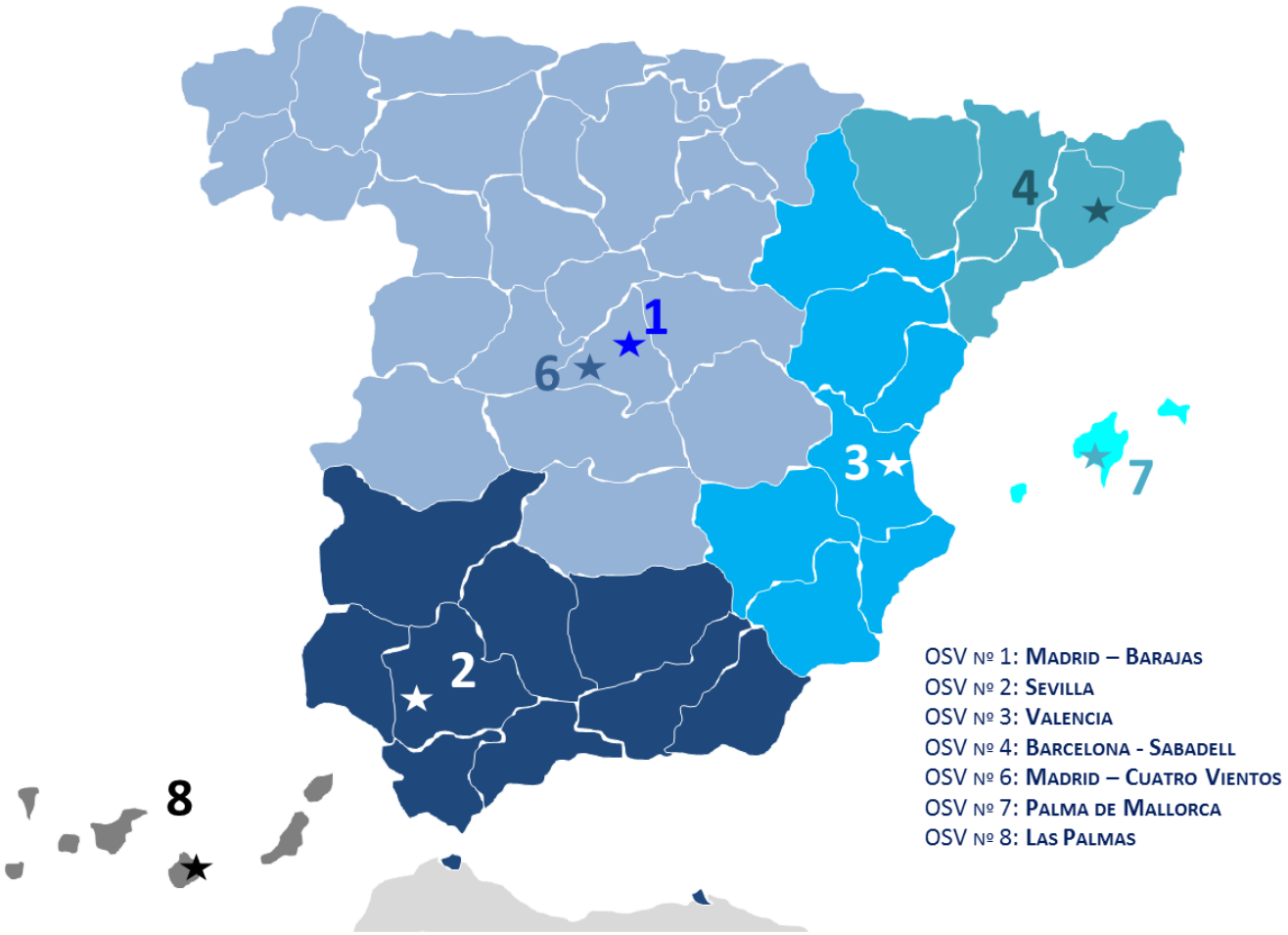
2.2 CENTROS

SEDE CENTRAL

La sede corporativa de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea se encuentra situada en Madrid, en la Avenida de General Perón, 40, Portal B, Planta 1ª, 28020.

OFICINAS REGIONALES

La Dirección de Seguridad de Aeronaves está orgánicamente estructurada en siete oficinas de seguridad en vuelo con diversas funciones: actuaciones de inspección y supervisión, instrucción de expedientes sancionadores, y preparación de la emisión de títulos habilitantes en materia de operaciones, mantenimiento, organizaciones de diseño y producción de aeronaves y licencias al personal, en sus respectivos ámbitos territoriales.
La distribución territorial de Oficinas de Seguridad en Vuelo aplica únicamente a la tramitación de solicitudes de particulares (que no sean organizaciones de gestión de aeronavegabilidad o mantenimiento) respecto a temas de aeronavegabilidad. Cualquier otra solicitud deberá remitirse a los servicios centrales de AESA, salvo que ya haya sido asignada una Oficina de Seguridad en Vuelo para la supervisión de la organización correspondiente.



3. PLAN ESTRATÉGICO DE AESA

En este apartado se presentan las principales líneas del plan estratégico de AESA para el periodo 2018 a 2021. Para ello, en primer lugar, se hace un breve **análisis del entorno general** de la Agencia, en el que se muestran los principales retos y efectos dinamizadores del sector aeronáutico. AESA es la entidad supervisora del sector aeronáutico, pero también debe ser un organismo de referencia en el panorama internacional y en el desarrollo del sector aeronáutico español. Por ello, debe prever los retos futuros para alinear sus líneas estratégicas con las necesidades futuras del sector aéreo nacional. A continuación, se muestra sintetizado el **plan estratégico de AESA**. Este Plan está alineado con los principios adoptados por el Ministerio de Fomento, organismo al que está adscrita la Agencia dentro de la Administración General del Estado.

3.1 ANÁLISIS DEL ENTORNO GENERAL

La función de AESA se enmarca dentro de un contexto general que afecta al sector aeronáutico, tanto a nivel nacional como internacional. Por tanto, es necesario realizar un análisis del entorno político, social, económico, tecnológico y medioambiental para identificar posibles tendencias y reconocer las necesidades de los ciudadanos y empresas que operan en el sector aeronáutico español.

Por un lado, el sector aeronáutico se enfrenta a **nuevos retos** que tiene que afrontar con decisión y soluciones creativas entre todos los agentes implicados:

- El **incremento constante del tráfico aéreo**, que se estima que se duplica cada 15 años y es resistente a las crisis mundiales. Por tanto, se hacen necesarios unos planteamientos estratégicos de las inversiones y los procedimientos de supervisión más acordes con las previsiones que con los datos actuales.

- **Nuevas tecnologías** permiten cada vez una mayor automatización de procesos del control de la navegación aérea, lo cual requiere una correcta integración de la tecnología, para garantizar la seguridad operacional.

- El **impacto medioambiental** del sector aeronáutico es considerable y seguirá creciendo dado el previsible aumento de vuelos y pasajeros en el futuro. Dada la frágil situación medioambiental global, es de vital importancia estudiar los esfuerzos y la regulación para garantizar una progresiva reducción de la huella ambiental. Por ejemplo, proyectos encaminados a la consolidación de las zonas de control hacen más eficientes los planes de vuelo y, en consecuencia, la reducción del consumo de combustible.

- La construcción y el pilotaje de **aeronaves tripuladas por control remoto** (RPAs) o “drones” y las diferentes posibilidades que ofrecen hace que el esfuerzo regulatorio para los próximos años sea alto. Se abren nuevos retos en cuanto a licencias, utilización de espacio aéreo o creación de estándares de fabricación.

- Cada vez resulta más necesaria la estrecha **colaboración entre la aviación civil y la militar**. La utilización de un mismo espacio aéreo y el enfrentarse a retos tecnológicos parecidos, hacen cada vez más necesaria la utilización de recursos compartidos.

- Se hace cada vez más necesaria una **mayor armonización de la regulación aeronáutica a nivel mundial**, más allá del impulso de OACI. En este sentido las autoridades aeronáuticas jugarán un papel esencial en esta armonización.

- La utilización del terrorismo como arma global tiene un impacto directo sobre la **seguridad de los pasajeros**. Nuevos retos de seguridad física a los que enfrentarse cada vez con estrategias y métodos más eficaces y menos intrusivos.

Por otro lado, se aprecian importantes **efectos dinamizadores** del sector para el futuro, como son:

- El **incremento de una clase media con un mayor poder adquisitivo** fruto del cambio de modelo político-económico de grandes potencias como China, Rusia e India, entre otras.
- El efecto de la **globalización** y cómo las personas tienen una mayor tendencia a visitar otros países por razones empresariales o de ocio. El avión sigue siendo en todos estos movimientos el medio de transporte más comúnmente utilizado.
- La **tendencia demográfica** creciente augura un crecimiento sostenido del número de pasajeros para los próximos años.
- El crecimiento de las **compañías *low-cost***, que ha permitido el acceso al transporte aéreo a un mayor número de pasajeros.

Todo ello hace que, tal y como se identifica por parte de EASA en su Documento Único de Planificación 2018 – 2021, se esperen **algunas consecuencias para el sector** de la aviación para los próximos años:

- El **tamaño de las aeronaves entregadas en los próximos 20 años:** de acuerdo con las previsiones del fabricante Airbus, se estima que el 71% de los mismos serán de la familia de los A320 o B737 (*single aisle*). Sin embargo, para los largos trayectos se seguirán utilizando aviones grandes de la familia de los A350 y B787 (*twin aisle*). Los aviones de dos motores serán los más comunes, quedando los cuatrimotores cada vez más en desuso. Se espera para 2036, que el 40% de la demanda venga de Asia-Pacífico, en comparación con 36% de EEUU y Europa.
- La **congestión de los aeropuertos limitará el crecimiento**, ya que cada vez más aeropuertos están llegando a sus límites en capacidad de *slots*, siendo éste el factor más limitante. Para ello es necesaria una correcta gestión de los mismos junto con un incremento en la eficiencia de la gestión del tráfico. Otras alternativas pasan por la ampliación de aeropuertos o la construcción de otros alternativos, siempre teniendo presente la gestión ambiental, en especial del ruido.
- **Mejorar la gestión del tráfico aéreo** (*Air Traffic Management* - ATM) es considerada una de las mejores formas de optimizar la capacidad de los aeródromos. El desarrollo de tecnologías como la navegación por satélite puede reducir los costes de infraestructura. La modernización del sistema ATM europeo y global es un tema prioritario.
- La **investigación y el desarrollo** tecnológico y la aparición de **nuevos modelos de negocio** en el sector aeronáutico **jugarán un papel decisivo**. Nuevos retos como resolver la complejidad de las cadenas de suministro, la fabricación de componentes con impresoras 3D y la proliferación de pequeños drones, por ejemplo, son retos a los que se espera que se dé respuesta tecnológica en los próximos años.

A continuación, se desglosa el impacto previsible del sector aeronáutico en las perspectivas: política, social, económica, tecnológica y medioambiental.

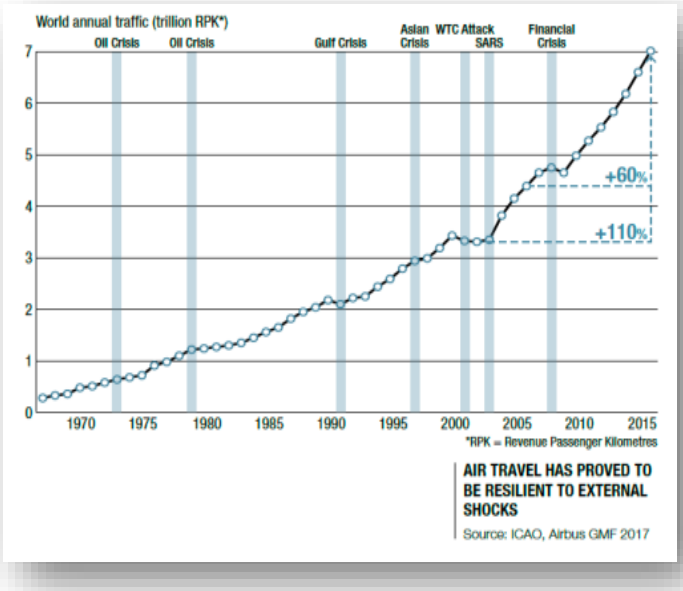
3.1.1 PERSPECTIVA POLÍTICA

La perspectiva política mundial es incierta, dado que existen profundos cambios políticos en marcha en países de gran relevancia como Estados Unidos, Reino Unido, China, Rusia o India, entre otros. Sólo estos tres últimos países engloban a más de la mitad de la población mundial, y sus cambios político-sociales se prevé que tengan un impacto todavía sin determinar en el nuevo espectro político-económico mundial.

La radicalización en ciertas zonas y sus vínculos con el terrorismo internacional es otra fuente de inestabilidad política, provocando diversos efectos negativos a nivel global. La utilización del terrorismo como arma global supone un importante impacto en el sector aéreo en particular.

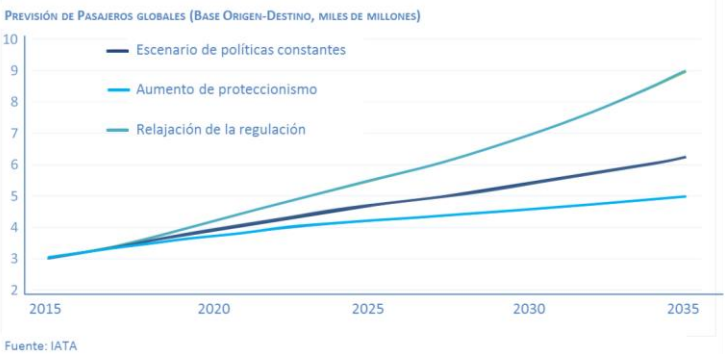
Aunque el transporte aéreo se ve negativamente afectado por el entorno de inestabilidad política, parece que la demanda de pasajeros internacionales muestra su resistencia al impacto negativo de estos factores, habiendo aumentado el tráfico mundial de pasajeros aéreos un 5,8% interanual (RPKs, octubre 2016), según la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA). Por otro lado, la clase media en países en desarrollo con altos niveles de crecimiento, hace posible una importante base de potenciales clientes del transporte aéreo.

3.1.2 PERSPECTIVA SOCIAL



El tráfico aéreo, medido por RPKs, de acuerdo a esta gráfica, se duplica aproximadamente cada 15 años y esta tendencia a largo plazo no se ha visto afectada por las crisis mundiales económicas o políticas. Esto nos da una perspectiva de los incrementos que se esperan para los próximos años. Esta tendencia al alza se ve reforzada principalmente por el efecto de una creciente población mundial y del incremento de la popularización del uso del transporte aéreo gracias a despertar económico de grandes potencias como China, India y Rusia.

La población mundial en 1960 era de aproximadamente 3.000 millones de personas. Para el año 2000 se había duplicado a 6.000 millones de personas. Actualmente se calcula que hay en el mundo 7.500 millones de personas. De acuerdo con un estudio de Naciones Unidas y la Universidad de Washington, la población mundial para 2100 será de en torno a 11 mil millones de personas. Siendo su crecimiento especialmente alto en África y Asia. Adicionalmente, se puede apreciar el fenómeno de la globalización. Las personas ya no se limitan al territorio físico donde nacieron, sino que cada vez más tienen una gran movilidad geográfica. Ambos efectos juntos hacen que el futuro del sector aeronáutico sea muy prometedor para poder dar servicio a cada vez a más viajeros, tal y como se puede observar en el gráfico siguiente (Fuente: IATA).



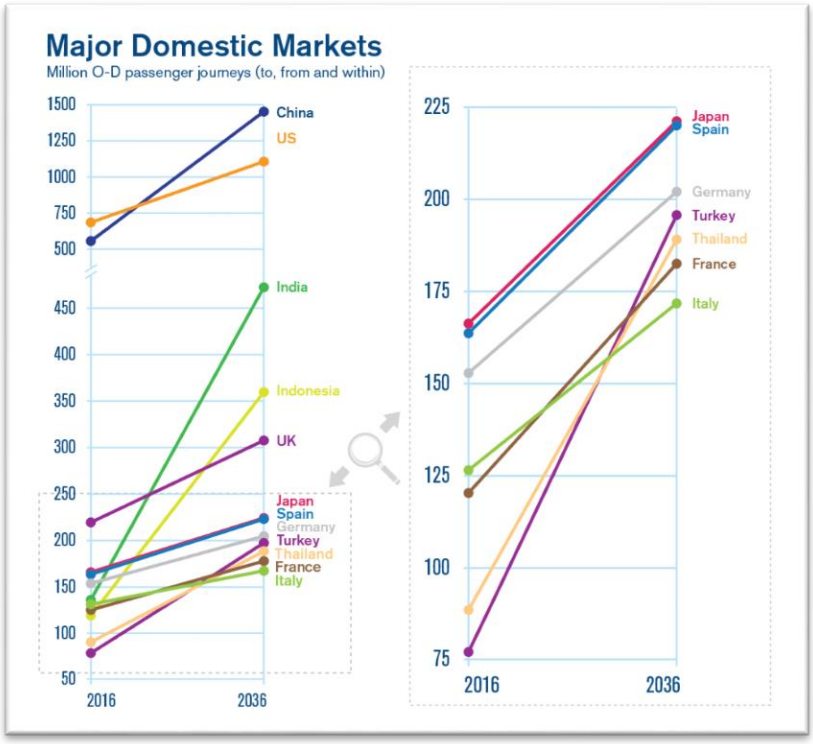
3.1.3 PERSPECTIVA ECONÓMICA

La demanda de transporte aéreo se espera que crezca a la vez que la economía global mejora y el número de ciudadanos y viajeros cuya economía les permita viajar en transporte aéreo aumente. Dos factores contribuyentes a este aumento de demanda son también el incremento del comercio global y el sólido crecimiento económico. El incremento del comercio global ha seguido una tendencia creciente durante los últimos años. Sin embargo, la aplicación de políticas comerciales proteccionistas por parte del nuevo gobierno de Estados Unidos podría ralentizar este crecimiento. A lo largo de 2018 se verá cómo se renegocian los tratados de libre comercio y esto puede tener influencia decisiva en el transporte aéreo internacional. Por otro lado, se espera que el comercio entre los países en vías de desarrollo llegue al 43% desde el 31% actual.

Se espera que la economía global, medida según el PIB, crezca en 2018 por encima del 2,9%. Según estimaciones de Airbus, la aviación crecerá a una tasa media anual del 4,5% para los próximos 20 años (lo cual supone unos 33 millones de nuevos pasajeros anualmente, para los que se necesitarán del orden de 500 mil nuevos pilotos). De estas necesidades de personal aeronáutico, un 22% se originarán en Europa, mientras que casi la mitad serán para el área Asia-Pacífico.

Otro factor potenciador del sector aéreo es el continuo incremento del modelo de negocio de bajo coste o *Low Cost*. Según Airbus, se espera que para 2034 el 21% de todos los Ingresos por Pasajero y Kilómetro (RPKs) del mundo, sean vuelos de bajo coste. El incremento del tráfico aéreo medido en RPKs se ha incrementado un 85% desde el año 2001 y se espera que se vuelva a duplicar en los próximos quince años.

Esta democratización del transporte aéreo, junto con la creación de una clase media adinerada en China, India y ciertos países de Latinoamérica, pueden llevar al sector aéreo a niveles de crecimiento inimaginables en estos momentos. Por ejemplo, el mercado interno de China se espera que se cuadriplique hasta 2036. Un ejemplo de esto puede verse en el siguiente gráfico de IATA, en el que se muestra el crecimiento del número de pasajeros a largo plazo (en millones de pasajeros al año):



Boeing estima que la flota de aviones se duplique en los próximos 20 años, con una tasa de crecimiento anual media del 4,9% para tráfico de pasajeros y de 4,7% para transporte de carga aérea. Para Europa estima que en ese periodo las compañías aéreas comprarán del orden de 7.500 nuevos aviones valorados en 1,1 trillones de dólares.

En el ámbito de navegación aérea, se abrirá un nuevo periodo llamado RP3 (2020-2024) en el que las tarifas por la prestación de estos servicios presumiblemente bajarán. En este entorno las compañías aéreas podrán beneficiarse de mejores prestaciones, menor demora y costes más bajos sin descuidar la seguridad. Todo ello será posible a costa de asumir un riesgo económico mayor por parte de aerolíneas y proveedores de servicios de navegación aérea. Para AESA será un desafío establecer y supervisar el esquema de rendimientos que lo hará posible.

3.1.4 PERSPECTIVA TECNOLÓGICA

La innovación tecnológica ha sido vital en el sector aeronáutico y se espera que lo siga siendo para los próximos años. Mejoras en el diseño de las aeronaves y los materiales utilizados, los métodos de producción y la utilización parcial de energías renovables será posiblemente lo que marque el pulso en los próximos años. Por otra parte, las aeronaves pilotadas por control remoto o drones abren una puerta a la innovación tecnológica por su gran aplicabilidad a diferentes ámbitos tanto civiles como militares. Por lo tanto, éstas deben desarrollarse de forma que se garantice la seguridad física y operacional, el respeto al medio ambiente y el respeto a la privacidad de los ciudadanos, surgiendo la necesidad de armonizar un marco europeo para que estas aeronaves desarrollen su actividad de forma regulada (actualmente bajo desarrollo). Son muchos los temas a desarrollar sobre las aeronaves pilotadas por control remoto, como: su identificación y clasificación, registro y autorización, competencias

para su pilotaje, procedimientos de la autoridad competente y su relación con el actual sistema ATM. La consolidación de las redes satelitales y su aplicación al mundo aeronáutico desde un planteamiento que permita la gestión del tráfico aéreo y maniobras sin requerir apoyos convencionales serán de vital importancia en el futuro.

Según avanza la modernización del sector aeronáutico, en todos sus ámbitos, la gestión de la información es más crítica. Esta situación hace que los conceptos tradicionales de *safety* y *security* se vean modificados para abarcar también todo lo relativo a la seguridad e integridad de esta información, ya que es la que gestiona las infraestructuras críticas, desde la propia aeronave, la navegación aérea e incluso la gestión de accesos. La ciber-seguridad se hace crítica para el sector aeronáutico: la protección contra ciber-ataques para evitar intentos de interferencia ilícita deben ser desarrollados al máximo nivel, así como la búsqueda de nuevos enfoques regulatorios. A medida que las aeronaves o incluso el control de la aeronave sean gestionadas por sistemas de información, la protección al acceso a esos sistemas se hace crítico al mismo nivel que la seguridad operacional o física en la actualidad.

3.1.5 PERSPECTIVA MEDIO AMBIENTAL

La tendencia global es que las energías fósiles están siendo sustituidas paulatinamente por otras energías más sostenibles y menos contaminantes. El petróleo es un recurso finito y no renovable. Según la Agencia Internacional de la Energía (AIE) la producción de petróleo crudo llegó a su pico máximo en 2006 y tenderá a decrecer paulatinamente. Por tanto, se prevé una progresiva sustitución de las energías fósiles por las energías renovables. Esta tendencia también llegará a la aviación, aunque todavía es necesaria mucha investigación e innovación tecnológica para crear la tecnología necesaria para hacer esto posible. Por el momento, se prevé una larga transición hacia los biocombustibles.

Otra tendencia imparable es la cada vez mayor concienciación social sobre los problemas medioambientales. Los pasajeros cada vez serán más conscientes del impacto en la huella de carbono que se produce al utilizar el transporte aéreo versus otros medios de transporte menos contaminantes. Sin embargo, mejoras operacionales como el Cielo Único Europeo y nuevos desarrollos tecnológicos mitigarán el impacto sobre el medioambiente.

3.2 ANÁLISIS INTERNO

AESA ha realizado en 2017 unas entrevistas relativas a la percepción de los agentes internos de AESA para identificar las fortalezas y debilidades que observan en AESA, con el objeto de conocer los puntos en los que habría que reforzar los esfuerzos estratégicos en el futuro.

Se observa que los cuatro objetivos estratégicos identificados por AESA están alineados con los objetivos definidos por las principales Agencias de referencia internacional (EASA, CAA, DGAC, FAA, NTSB y GCAA), lo cual da una visión de que la elección de éstos está en sintonía con el trabajo a desarrollar de las autoridades aeronáuticas mas relevantes del mundo. Destaca la buena articulación estratégica del objetivo relativo a la seguridad. Es relevante la capacidad potencial que tiene AESA para influir en el desarrollo de la industria de su entorno y de los usuarios, liderando desarrollos normativos necesarios para la mejora de la seguridad, sostenibilidad y competitividad del sector. Finalmente, destacar el sistema de Gestión de calidad de la Agencia, enfocado a la mejora de la calidad continua.

Como es lógico en un sistema enfocado a la mejora continua, se han detectado áreas de posibles mejoras dentro de la Agencia, como es la necesidad de tomar un mayor protagonismo en organizaciones internacionales y de intercambio de buenas prácticas con otros países, teniendo como objetivo mejorar la reputación de la marca AESA a nivel intenacional.

Así mismo, la mejora continua en los tiempos de tramitación de todo tipo de autorizaciones o certificados responsabilidad de AESA debe contribuir al desarrollo de todas las empresas y usuarios vinculadas a su ámbito de actuación.

Por otra parte, se demanda una mayor especialización y gestión del conocimiento dentro del personal técnico de AESA condicionado por la forma en la que la normativa permite la incorporación de nuevo personal a la Agencia.

Finalmente, el ciudadano no conoce muy bien la actividad de AESA, quedando su conocimiento más sectorizado en la industria aeronáutica. Todo ello ofrece grandes posibilidades de desarrollo de la comunicación externa y de promoción de la Agencia al pasajero.

3.3 MISIÓN, VISIÓN Y OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE AESA

AESA depende orgánica y funcionalmente del Ministerio de Fomento, por lo que su estrategia emana de las directrices generales marcadas por este.

La estrategia del Ministerio de Fomento se enmarca a largo plazo dentro del Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI). Éste proporciona la visión estratégica en el horizonte 2024, y ha inspirado la misión, visión y los grandes objetivos estratégicos de AESA.

AESA es un agente activo en el marco en el que se definen los objetivos, las estrategias y las actuaciones para el desarrollo del sector aéreo en España, de acuerdo con los objetivos generales y directrices del PITVI y del Plan Estratégico del Ministerio de Fomento, proporcionando los parámetros generales que deben guiar las actividades propuestas para el sector aéreo, partiendo de una visión integral y armonizada.

La estrategia de AESA se encuentra perfectamente alineada con los aspectos de la hoja de ruta y las líneas estratégicas ubicadas dentro de su ámbito de actuación, destacando de entre los primeros la orientación al ciudadano y la excelencia en la gestión, y de entre las segundas la planificación, la innovación, la seguridad y la internacionalización.

MISIÓN, VISIÓN Y VALORES PRINCIPALES DE AESA

MISIÓN

La misión de AESA es proporcionar a todos los agentes y usuarios del transporte aéreo nacional e internacional y a la sociedad, el marco para que los servicios y prestaciones que facilita la aviación civil se cumplan con seguridad, excelencia en la gestión, eficiencia económica y respeto al medio ambiente.

Visión

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

VALORES PRINCIPALES

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea es un organismo orientado a:

- La seguridad.
- El desarrollo del sector aéreo.
- La eficacia del control.
- Resultados.
- Independencia en la gestión.
- Áreas propias de conocimiento.
- Las mejores prácticas del sector.
- Nuestras personas.

La Misión de AESA se concreta y desarrolla en los objetivos estratégicos de AESA, que emanan directamente de la Misión de AESA y agrupan las competencias encomendadas en el Capítulo II del RD 184/2008 por el que se aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Así mismo, están alineados con las directrices marcadas desde el Ministerio de Fomento.

Los objetivos estratégicos de AESA se han definido atendiendo a la necesidad de situar al usuario de los servicios en el centro del enfoque estratégico, de forma que los cuatro objetivos estratégicos se focalizan en mejorar el servicio público como eje central. En ese sentido, el primero se centra en satisfacer la principal demanda de los usuarios, que es supervisar la seguridad de los servicios de aviación civil. El segundo se centra en garantizar los derechos de los pasajeros y mejorar la calidad de los servicios. El tercero busca mejorar la eficiencia y competitividad del sector aéreo español de forma sostenible con el medioambiente. Finalmente, el cuarto se dirige a la excelencia en la gestión de AESA como organismo al servicio de sus grupos de interés.

AESA se plantea cuatro objetivos estratégicos para el periodo 2018 a 2021:

1. **Supervisar y mejorar la seguridad de los servicios de aviación civil para todos los usuarios, de acuerdo con las mejores prácticas.**

El objetivo último de AESA es que los pasajeros y la carga aérea sean transportados sin daños personales y materiales. Esto pasa por garantizar tanto la seguridad en las operaciones aeronáuticas, como por evitar actos de interferencia ilícita.

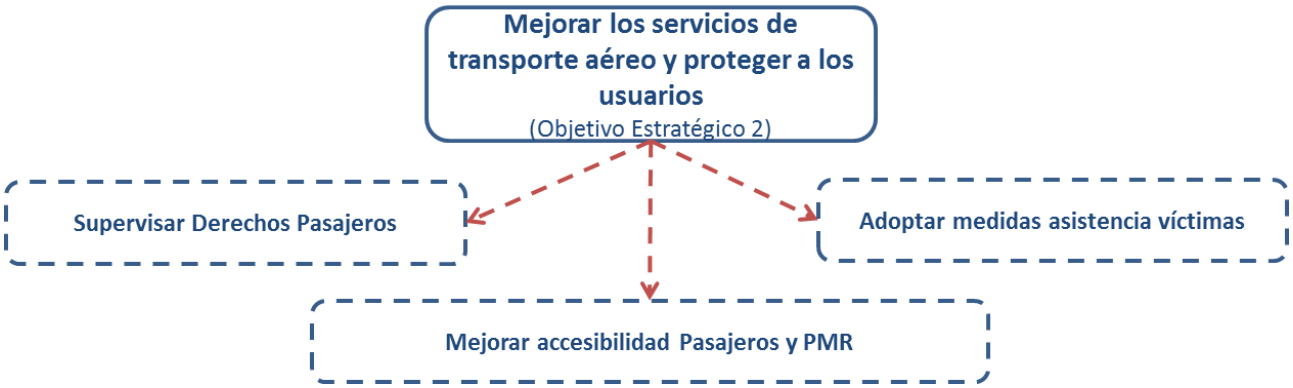
Para mejorar los niveles de seguridad operacional del sector aéreo, AESA centra sus esfuerzos fundamentalmente a través de dos enfoques.

- El primer enfoque se basa en la **supervisión del cumplimiento normativo** por parte de todos los agentes implicados en la seguridad operacional, tanto en el ámbito de los operadores aéreos, los aeropuertos y aeródromos nacionales, la navegación aérea, la aviación general y deportiva, y los fabricantes de componentes aeronáuticos, como en la formación del personal y los profesionales aeronáuticos. Este enfoque prescriptivo viene dando resultados que desde los inicios de la aviación han contribuido a asentar la confianza en el sistema.
- El segundo enfoque se basa en el impulso **del enfoque preventivo de la seguridad operacional** a través del Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO). Este enfoque, basado en la monitorización del desempeño, el análisis de los riesgos y la predicción del comportamiento, nos permite hacer frente a los nuevos retos que afronta la aviación civil en España.

Por otro lado, en cuanto a la seguridad física, los retos siguen siendo garantizar la movilidad y la libertad de los ciudadanos a la vez que se protege a las personas y bienes de cualquier acto de interferencia ilícita. Para ello AESA supervisa la implantación de medidas de seguridad física en los aeropuertos, con el apoyo de la autoridad competente en la materia, la Secretaria General de Transporte, y del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

La responsabilidad de monitorización del desempeño tanto de la seguridad operacional, como la de interferencia ilícita bajo el mismo paraguas de AESA es una oportunidad de búsqueda de sinergias que no se debe desaprovechar.

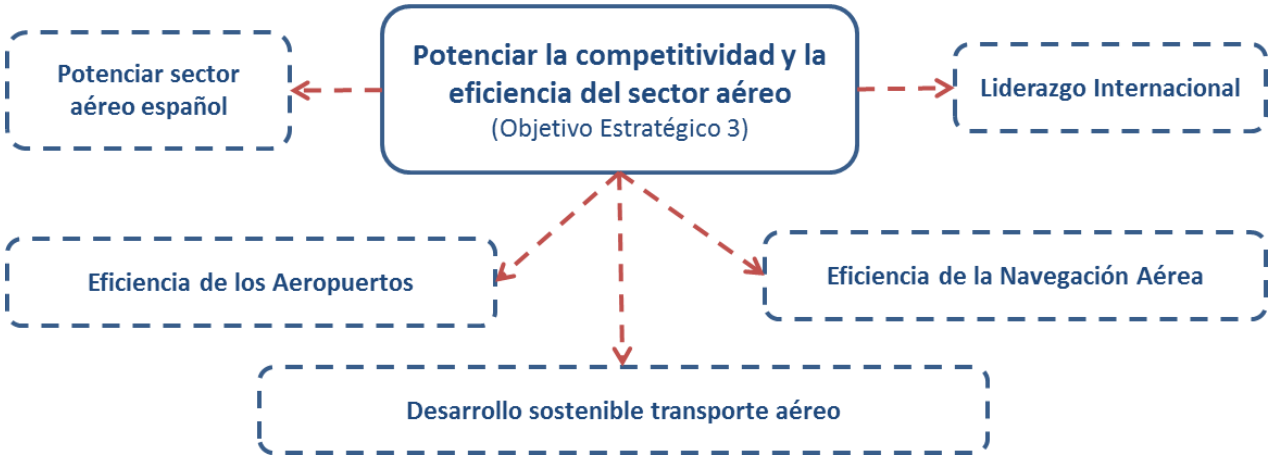
2. Mejorar la calidad de los servicios de transporte aéreo y la protección de los derechos de los pasajeros.



Desde la perspectiva del pasajero, una vez garantizada la seguridad, es muy relevante la calidad de los servicios prestados y el respeto y protección de sus derechos. En este sentido, la aparición de las compañías de bajo coste ha cambiado sustancialmente la percepción que el público tenía del transporte aéreo. La enorme competencia ha reducido los precios y popularizado los viajes en avión. Sin embargo, la contrapartida es que las incidencias en la calidad del servicio han aumentado. Las denegaciones de embarque, especialmente las originadas por la sobreventa (*overbooking*), los grandes retrasos, las pérdidas de conexiones y las cancelaciones, preocupan cada vez más a una sociedad cada día más consciente de sus derechos.

Para el cumplimiento de este objetivo, AESA difunde información sobre los derechos de los pasajeros y supervisa su cumplimiento por parte de las compañías aéreas. Así mismo, trabaja para la mejora de la accesibilidad de todos los pasajeros haciendo un especial hincapié en los pasajeros de movilidad reducida (PMR). También supervisa la calidad de los servicios aeroportuarios; y finalmente, adopta medidas para que las compañías aéreas tengan planes de asistencia a las víctimas y sus familiares en caso de accidente aéreo.

3. **Supervisar, facilitar y promover la implantación de estándares que fomenten la eficiencia, competitividad y sostenibilidad del sector aéreo.**



Otro objetivo estratégico de AESA es la supervisión y apoyo al sector aéreo español, siempre respetando la sostenibilidad medioambiental. Para ello AESA trabaja hacia una mejora global de la eficiencia del sistema aeroportuario y de navegación aérea. Las actuaciones de AESA se centran en cuatro puntos: potenciar la competitividad del sector aéreo español, la implementación de mejoras del sistema aeroportuario y de navegación aérea, y ser el promotor de la sostenibilidad ambiental.

AESA trabaja en coordinación con los principales grupos de interés del sector español para potenciar la competitividad del sector aéreo español. Algunos de estos grupos son las líneas aéreas, los proveedores de servicios de navegación aérea y los gestores aeroportuarios. Después de las dificultades por las que ha pasado el sector aéreo en lo últimos años, se hace necesario impulsar desde la administración una serie de medidas que ayuden al sector a aumentar su competitividad y contribuyan al desarrollo económico, social y cultural de las regiones, principalmente por el impacto directo que éste tiene tanto en el turismo como en el transporte de mercancías. Abrir una etapa nueva con un modelo colaborativo entre la industria y la Administración que lleve a la industria española al éxito es sin duda una necesidad.

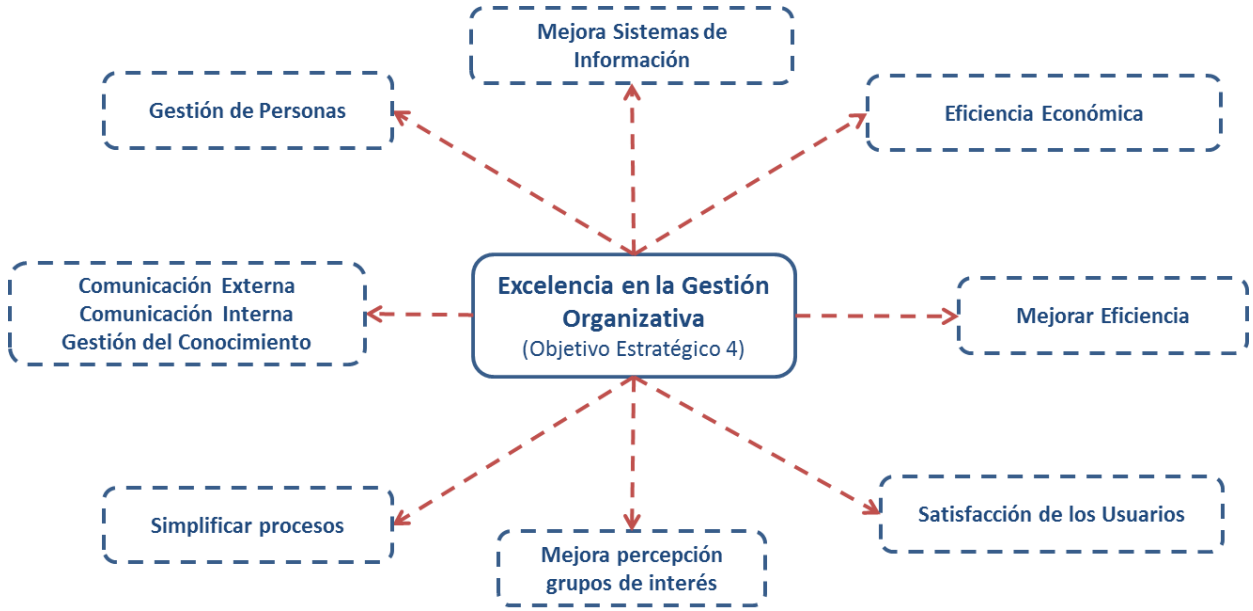
Así mismo, AESA vela por la mejora de la eficiencia del sistema aeroportuario y de navegación aérea. Para ello, se involucra en proyectos de gran impacto como la mejora de la independencia de la coordinación y la eficiencia en el uso de franjas horarias (*slots*), la mejora de la integración de aeropuertos en sus entornos o el programa europeo de "Cielo Único europeo".

Finalmente, AESA debe ser promotor de la sostenibilidad ambiental del sector, donde se afronta un gran reto consistente en equilibrar el crecimiento del sector con la sostenibilidad medioambiental.

El desarrollo del sector aéreo que se pretende impulsar desde la administración debe ser respetuoso con en el medio ambiente. Muchos son los desafíos medioambientales para la aviación, destacando tres principales retos: el **ruido** en la aviación y su impacto en los vecindarios, la **contaminación local**, especialmente en grandes ciudades como Madrid y Barcelona, y el **cambio climático** junto con todas sus consecuencias.

AESA debe continuar participando activamente para alcanzar e implantar grandes acuerdos y programas a nivel internacional entre los que destacan los relacionados con el programa de Cielo Único Europeo y el Programa Europeo para el Cambio Climático.

4. **Desarrollar la excelencia en la gestión y la eficiencia económica y organizativa, en línea con la evolución de la industria aérea.**



AESA como Agencia Estatal, tiene el compromiso de orientar su gestión a ofrecer un servicio público de la máxima calidad. Esto sólo se puede conseguir mediante la adopción de las mejores prácticas de excelencia en la gestión y reforzando el liderazgo internacional de AESA.

Para adoptar prácticas de excelencia en la gestión, AESA está desarrollando acciones dentro del plan de modernización que se está llevando a cabo en la administración pública española. La Agencia debe ser un referente de dicho plan en el sector aeronáutico, realizando las acciones pertinentes que redunden en una mayor calidad en la prestación de sus servicios de cara al ciudadano y por consiguiente, una mejora de la satisfacción de los usuarios. Esto es la consecuencia de un plan de mejora en el que se ha desarrollado entre otras acciones:

- La adopción de la Administración electrónica.
- Mejoras de los sistemas de gestión de AESA.
- Mejoras en la comunicación tanto interna como externa.
- Certificación bajo estándares ISO 9001.

Por tanto, se pretende dar un salto hacia adelante en la calidad percibida por el sector, y propiciar que éste vea a AESA como un embajador y socio de confianza en sus relaciones internacionales. De esta forma se conseguirá otro importante objetivo de AESA que es reforzar el liderazgo internacional del sector aeronáutico español.

Desde hace ya algún tiempo el sector aeronáutico español está obteniendo éxitos reconocidos a nivel mundial:

- España es actualmente uno de los pocos países del mundo con capacidad de ciclo completo de avión: diseño, fabricación, montaje final e integración, certificación, mantenimiento y modernización.
- La mitad de los aviones comerciales en el mundo incorpora tecnología española.
- Un operador español es el primer transportista aéreo entre Europa y América Latina.
- Más de 3.000 instalaciones de gestión de tráfico aéreo en más de 140 países utilizan tecnología de empresas españolas, lo que hace de España un líder mundial en el suministro de sistemas de gestión del tráfico aéreo.
- El aeropuerto con mayor tráfico de Europa, Heathrow, lo gestiona una empresa española, que también opera Glasgow, Aberdeen y Southampton.

Teniendo en cuenta que muchos de estos proveedores de todo tipo son certificados o supervisados por AESA, no cabe duda que AESA debe ser en sí misma un sello de calidad y una embajadora de la empresa española.

Para seguir potenciando el sector aeronáutico español a nivel internacional, AESA debe tener una presencia determinante en todos aquellos foros donde se decide el futuro de la aeronáutica a nivel mundial. De hecho, en la actualidad, mantiene una presencia activa en más de 120 paneles, grupos de trabajo, comités y foros de OACI, la CEAC, la Unión Europea, EASA, Eurocontrol, etc.

AESA viene desarrollando actividades de cooperación con terceros países tendentes a facilitar y potenciar el desarrollo de las industrias aeronáuticas y del transporte aéreo, mediante Convenios de Colaboración, ya que los demandantes de este tipo de convenios, frecuentemente autoridades aeronáuticas, requieren la participación de una autoridad aeronáutica de primer nivel, poniendo en

valor tanto el papel de AESA como autoridad aeronáutica, como su experiencia en gestión de la regulación o conocimientos en la aplicación de la misma.

Finalmente, AESA pretende reforzar los medios materiales y humanos con el fin de garantizar el cumplimiento de sus objetivos y el plan de producción establecido.

3.4 MAPA ESTRATÉGICO

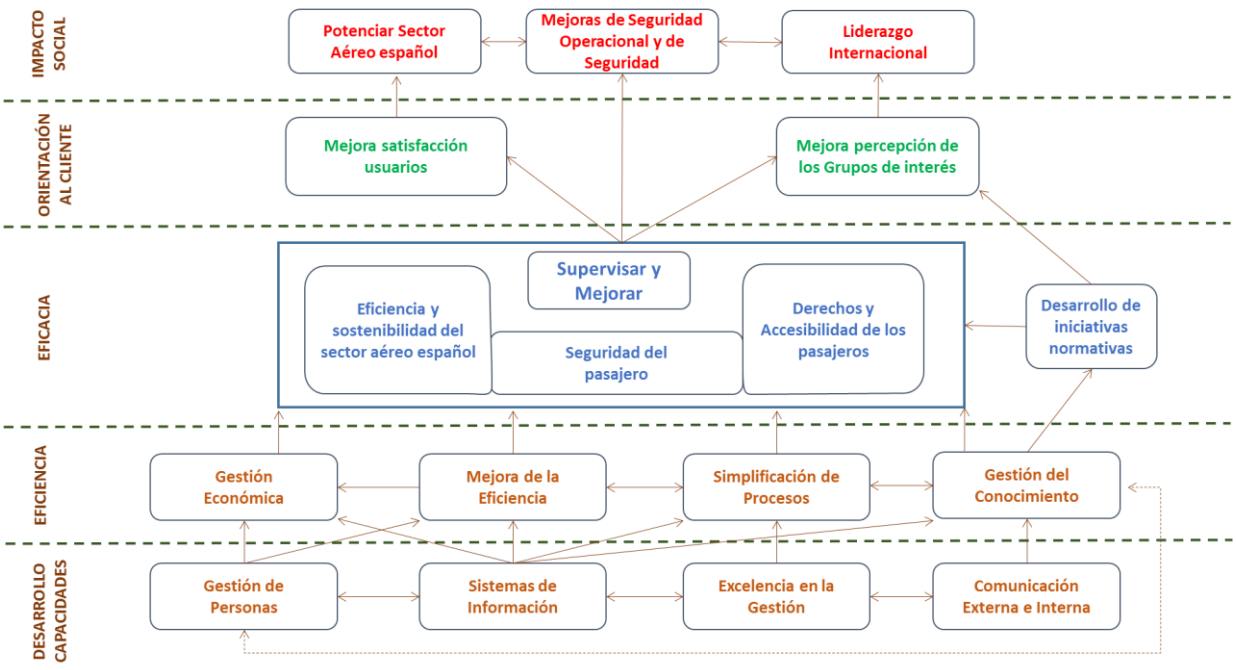
El mapa estratégico permite identificar las relaciones entre los objetivos estratégicos y tácticos de AESA, para garantizar una coherencia y apoyo mutuo de estos. Cada objetivo estratégico se concreta en objetivos tácticos. Éstos son más específicos y permiten, en muchos casos, relacionar los objetivos estratégicos con actividades y procesos de AESA.

El principal objetivo de AESA es realizar con eficacia las funciones encomendadas que se pueden agrupar en estos tres grandes grupos:

- Supervisar y mejorar la seguridad de los pasajeros.
- Garantizar los derechos y accesibilidad de los pasajeros.
- Supervisar y mejorar la eficiencia y sostenibilidad del sector aéreo español.

Para lo cual necesita desarrollar recursos y capacidades tales como: las personas, los sistemas de información, las habilidades de comunicación interna y hacia los grupos de interés externos y en general una excelencia en la gestión propia. Mediante el desarrollo de estas capacidades se pretende obtener una mejora de la eficiencia generalizada, que se verá reflejada en una buena gestión económica, una simplificación de los procesos y una gestión del conocimiento. Este desarrollo de capacidades y estas mejoras de la eficiencia permitirán que la Agencia realice con eficacia sus funciones. De este modo, mejorará la percepción que tienen de AESA los grupos de interés. De éstos destacamos los pasajeros y usuarios en general, que suponen nuestro foco como servicio público. Finalmente, la satisfacción generalizada de nuestros usuarios y grupos de interés en general, permitirá consolidar AESA como entidad supervisora líder a nivel internacional y potenciar el sector aéreo español.

Mediante el siguiente gráfico, se relacionan de una forma lógica los objetivos tácticos de AESA, así como las relaciones causa-efecto existentes entre ellos.



4. PLAN DE ACCIÓN 2018-2021

En este apartado se desarrolla el Plan de Acción de AESA para el periodo 2018-2021, a través de dos pilares fundamentales:

- Por un lado, en el apartado 4.1 se presenta el Plan en sí mismo, describiendo los objetivos y las acciones que llevará a acabo AESA en este periodo y que materializan su planificación estratégica para el mismo.
- Por otro lado, en el apartado 4.2 se desarrollan los medios, actividades y planes específicos con los que cuenta la Agencia para hacer posible el correcto desempeño de los planes estratégicos y de acción.

El Plan Estratégico de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea se despliega en tres clases de objetivos (estratégicos, tácticos y operativos). Los objetivos estratégicos emanan directamente de la Misión de AESA y agrupan las competencias encomendadas en el Real Decreto 184/2008 por el que se aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Los objetivos estratégicos son de muy alto nivel, por lo que cada uno de ellos se concreta en objetivos tácticos. Éstos son más concretos y tienen una relación directa con las actividades o procesos realizados en AESA. Finalmente cada objetivo táctico se deglosa en objetivos operativos más concretos.

La actividad de AESA es muy estable en el tiempo; esto hace que los objetivos estratégicos y tácticos no cambien de forma sustancial anualmente. Las variaciones más habituales son de los objetivos operativos, para abordar de diferente forma la consecución de los objetivos de mayor nivel.

Finalmente, de forma anual, se elabora el plan de trabajo interno de AESA, en el que se definen las actividades continuadas y los proyectos de mejora que se van a realizar para la consecución de los objetivos marcados por este plan de acción anual y plurianual. Así mismo, se identifican indicadores para la medición de la consecución de las actividades del plan de trabajo.

Dentro de los indicadores es importante destacar los indicadores de impacto social. Se definen como aquellos que miden cómo la actividad de AESA afecta positivamente a la sociedad. En muchos casos es difícil identificar la relación directa causa-efecto entre la actividad cotidiana de AESA y los resultados de estos indicadores, pero sin duda existe una relación que hay que tener en cuenta, por la relevancia social y política que tienen.

El ciclo de planificación estratégica de AESA busca generar ciclos de mejora continua tipo PDCA (*Plan, Do, Check, Act*). Las actividades que se realizan están previamente planificadas y son coherentes estratégicamente con la Misión encomendada por la normativa que regula AESA. Las actividades planificadas se realizan mediante un plan de trabajo interno previamente definido; la consecución de las actividades continuas y proyectos de mejora se mide mediante indicadores y se evalúan las desviaciones sobre el objetivo que se desea obtener, procediendo en consecuencia con la revisión de los objetivos operativos y las actividades para su consecución, y generando de esta forma el ciclo de mejora continua.

4.1 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DEL PLAN DE ACCIÓN 2018-2021

Los cuatro objetivos estratégicos se focalizan en mejorar el servicio público. El primero se centra en supervisar la seguridad de los servicios de aviación civil, ya sea seguridad operacional (*safety*) o seguridad física (*security*). El segundo busca garantizar los derechos de los pasajeros y mejorar la calidad de los servicios. El tercero se enfoca en mejorar la eficiencia y competitividad del sector aéreo español y de hacerlo de forma sostenible con el medioambiente. Finalmente, el cuarto es la búsqueda de la excelencia en la gestión de AESA y su enfoque a los grupos de interés.

A continuación se desarrolla el Plan de Acción a partir de los cuatro objetivos estratégicos de la Agencia.

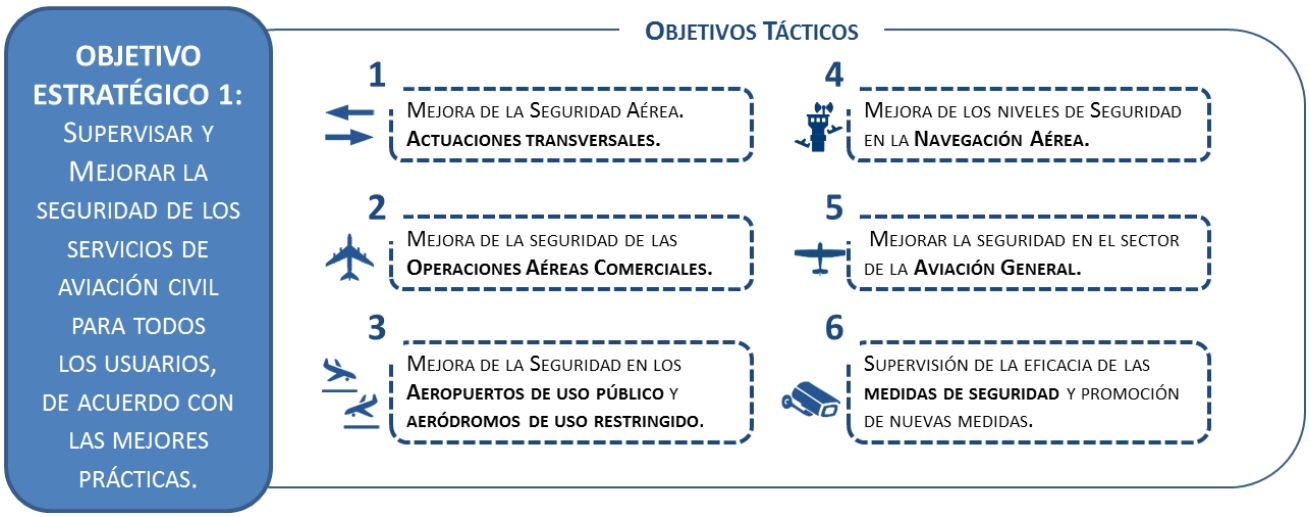
4.1.1 OBJETIVO ESTRATÉGICO 1

« Supervisar y mejorar la seguridad de los servicios de aviación civil para todos los usuarios, de acuerdo con las mejores prácticas. »

Este objetivo se articula mediante dos líneas de acción principales:

- Mejorar los niveles de **seguridad operacional (*safety*)** del sector aéreo, a través de dos elementos principales con los que cuenta la agencia para ello: la supervisión del cumplimiento normativo y el impulso del enfoque preventivo concretado en el Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO).
- Mejorar los niveles de **seguridad física (*security*),** garantizando la movilidad y la libertad de los ciudadanos a la vez que se protege a las personas y bienes de cualquier acto de interferencia ilícita, y sin descuidar la accesibilidad y facilitación a los pasajeros.

Los objetivos tácticos y principales actividades asociados al mismo son los siguientes:



1. ACTUACIONES TRANSVERSALES

Este objetivo táctico incluye una serie de acciones que tienen influencia sobre los diversos campos de actuación de AESA. Son principalmente las siguientes:

- Implantación el Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO) y su Plan de Acción (PASO).

- Desarrollo del Observatorio Estratégico de la Seguridad Aérea, comenzando la implantación del módulo de Compañías Aéreas (2017) y el desarrollo del módulo de Aeropuertos (2019).
- Plan de refuerzo de las labores inspectoras de AESA, desarrollando nuevas metodologías que permitan la priorización de recursos en el ámbito de Aeropuertos.
- Impulsar el sistema de notificaciones para incrementar la cultura de notificaciones entre los agentes del sector.

2. Operaciones Aéreas Comerciales

Dentro de las acciones a llevar a cabo para la mejora de la seguridad en el ámbito de las Operaciones Aéreas Comerciales, se van a trabajar en 2018 y posteriores en las siguientes líneas:

- Fortalecer el enfoque PREVENTIVO de la supervisión de la Seguridad Operacional, a través del desarrollo de jornadas de concienciación sobre el programa de inspección en rampa y actividades de extinción de incendios, y reuniones del Grupo de Expertos de Helicópteros y Trabajos Aéreos.
- Fortalecer el enfoque PRESCRIPTIVO de supervisión de la Seguridad Operacional, llevando a cabo los Planes de Vigilancia continuada (PVCs) en los distintos ámbitos de actuación de AESA.
- Fortalecer la Regulación de las Operaciones Aéreas, a través del desarrollo de diversos proyectos normativos, así como las guías y procedimientos internos para la correcta implantación de las mismas.
- Fortalecer la regulación en el sector de Trabajos Aéreos, impulsando la modificación del RD 750/2014, de actividades aéreas de extinción de incendios, búsqueda y salvamento. Trabajar para adaptar los procedimientos internos y guías para su adaptación a los nuevos cambios
- Mejorar los procesos de coordinación para supervisión de operadores aéreos de países NO UE (*Third Country Operators*), a través de la supervisión de los seguros de estos operadores y de sus operaciones no programadas.

3. Aeropuertos de Uso Público y Aeródromos de Uso Restringido

2018 es un año clave tanto para los aeropuertos de uso público como para los aeródromos de uso restringido:

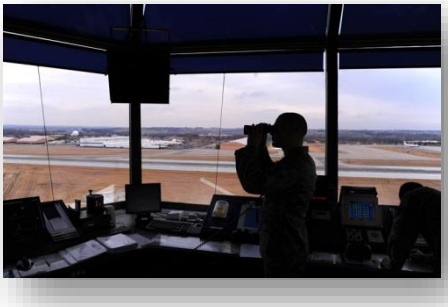
- En cuanto a los primeros, las actividades a realizar por la Agencia irán encaminadas al cumplimiento de los planes de inspección de control normativo, mediante una vigilancia continua de las infraestructuras, procedimientos, servicios y SGS, y evaluación de la Gestión del Cambio.
- Con respecto a los aeródromos de uso restringido, se llevará a cabo una plan de inspección y de vigilancia continuada de los aeropuertos autorizados de uso restringido, de acuerdo con la normativa nacional.

- Se realizará, de acuerdo con el plan de inspecciones, una vigilancia continuada de las Servidumbres Aeronáuticas de acuerdo con la legislación vigente. Tramitando las autorizaciones, verificaciones y salvaguardas del cumplimiento de Servidumbres Aeronáuticas.
- Por último, mantener los más altos niveles de seguridad operacional en el ámbito aeroportuario mediante monitorización de sucesos con influencia en la seguridad.

4. NAVEGACIÓN AÉREA

Para mantener los más altos niveles de seguridad operacional en la Navegación Aérea, AESA apuesta, entre otras, por las siguientes líneas:

- Refuerzo de los planes de inspección tanto de supervisión como de control normativo a los proveedores de servicio.



- Aplicación del esquema de clasificación de gravedad, RAT - *Risk Assessment Tool* en el ámbito de aplicación del Reglamento EU 390/2013.
- Continuar con el incremento del grado de madurez tanto de AESA como entidad supervisora (teniendo como objetivo el nivel B para 2018 y el C para 2019) como de los proveedores de Servicios de Navegación Aérea.

5. AVIACIÓN GENERAL

En el caso de la Aviación General, las actividades a realizar se centrarán en 2018 en tres ejes principales:

- Continuar con la implantación, adaptación de procesos y formación interna, y desarrollo de guías para usuarios de las partes NCO y NCC (Operaciones No Comerciales con Aeronaves No Complejas / Complejas) del Reglamento UE 965/2012.
- Elaboración de normativa (Reales Decretos) que regulen la aeronavegabilidad y las operaciones de aeronaves ultraligeras, aeronaves de construcción por aficionados y aeronaves históricas.
- Implantación, adaptación procesos y formación interna y desarrollo de guías para usuarios de estos Reales Decretos. En concreto, las jornadas de concienciación para globos, una vez publicada la normativa por la Comisión Europea. Y la publicación de folletos divulgativos sobre aviación general.

6. EFICACIA Y PROMOCIÓN DE NUEVAS MEDIDAS DE SEGURIDAD

En este campo, las acciones a tomar van dirigidas principalmente en dos sentidos: mejorar la supervisión de las entidades con responsabilidad en la aplicación de medidas de seguridad (a través del seguimiento del Plan de Inspección, el enfoque preventivo basado en el análisis de riesgos y la estandarización en materia de formación AVSEC), fomentar tecnologías más eficientes y menos invasivas, mejorando la calidad y atención a los pasajeros en los filtros de seguridad de los aeropuertos, y desarrollar sistemas de certificación para vigilantes de seguridad privada y perros detectores.

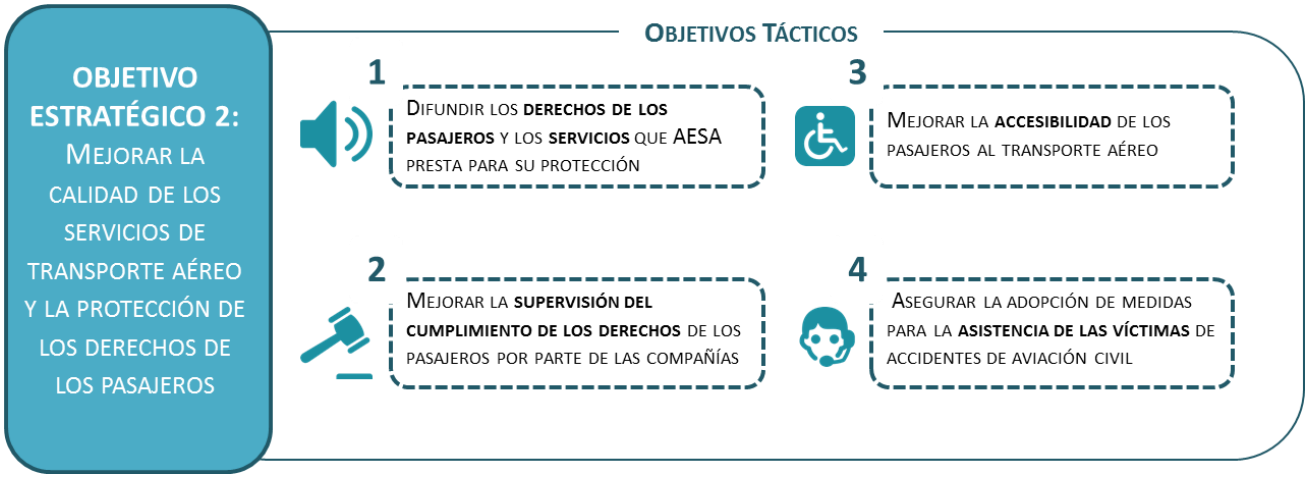
4.1.2 OBJETIVO ESTRATÉGICO 2

« Mejorar la calidad de los servicios de transporte aéreo y la protección de los derechos de los pasajeros. »

Los objetivos tácticos y principales actividades asociados al mismo son los siguientes:

- Difundir y supervisar el cumplimiento de los derechos de los pasajeros en su relación con las Compañías Aéreas. Para ello, se comunica a los pasajeros sus derechos y qué servicios presta AESA para apoyar el cumplimento de estos frente a las Compañías aéreas.
- Mejorar la accesibilidad de los pasajeros al transporte aéreo y en especial a las personas de movilidad reducida (PMR).
- Asegurar la asistencia a víctimas de accidentes de aviación y revisar los planes de contingencia.

El objetivo estratégico se implementa mediante cuatro objetivos tácticos:



1. DIFUSIÓN DE LOS DERECHOS DE LOS PASAJEROS Y DE LOS SERVICIOS QUE PRESTA AESA PARA SU PROTECCIÓN

Los objetivos de AESA con respecto a este término son mejorar el conocimiento que tienen los pasajeros sobre sus derechos y sobre el servicio de protección al usuario de AESA, aumentar la satisfacción de los usuarios de dicho servicio y fomentar el uso de la sede electrónica para la presentación de reclamaciones. Para medir su cumplimiento, se redefinirán los indicadores

utilizados, sirviendo los primeros años de implantación del nuevo plan como base para establecer las metas en los posteriores.

Destaca el deseo de AESA de fomentar la tramitación y difusión de los derechos de forma telemática, por lo que muchos de los indicadores y actividades se han definido en dicho sentido: mejoras en los canales de comunicación, visitas anuales a la web, posicionamiento, porcentaje de reclamaciones presentadas a través de la sede electrónica, etc.

2. MEJORAR LA SUPERVISIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LOS DERECHOS DE LOS PASAJEROS POR PARTE DE LAS COMPAÑÍAS

Para aumentar la eficacia y eficiencia de las inspecciones, que es el objetivo operativo de la Agencia, se plantea un enfoque basado en la mejora de los procedimientos de inspección, en el que se incluye la planificación de las inspecciones en base a análisis de situación de las compañías.

3. MEJORAR LA ACCESIBILIDAD DE LOS PASAJEROS AL TRANSPORTE AÉREO

Las acciones de AESA a tomar en relación con este objetivo serán las relacionadas con mejorar la supervisión de la accesibilidad de las personas de movilidad reducida (PMR) al transporte aéreo. Los indicadores de impacto definidos tendrán en cuenta no solo el número de reclamaciones recibidas, sino también otros aspectos como el ratio de incumplimientos por número de inspecciones PMR.

4. ASEGURAR LA ADOPCIÓN DE MEDIDAS PARA LA ASISTENCIA DE LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL

Como en los casos anteriores, la mejora de la supervisión a las compañías respecto a las medidas adoptadas para la asistencia de las víctimas de accidentes de aviación civil es el eje que dirige las actividades llevadas a cabo en este ámbito. Esta mejora se centrará por un lado en la realización de jornadas informativas a las compañías y, por otro lado, en la supervisión de los simulacros llevados a cabo por las compañías.

5. Mejorar la calidad, eficiencia y capacidad de los servicios aeroportuarios

Garantizar los estándares de calidad según el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) en la prestación de servicios aeroportuarios de la red de aeropuertos, mediante el seguimiento de los indicadores establecidos y la elaboración de los informes requeridos.

4.1.3 OBJETIVO ESTRATÉGICO 3

« Supervisar, facilitar y promover la implantación de estándares que fomenten la eficiencia, competitividad y sostenibilidad del sector aéreo. »

Este objetivo estratégico de AESA sigue tres líneas de acción principales:

- Facilitar a todas las compañías, proveedores de servicios y resto de actores del sector las adaptaciones a la normativa vigente, así como las gestiones y relaciones con la administración en este campo, para de esta forma potenciar la competitividad y eficiencia de las mismas.
- Optimizar la eficiencia del transporte aéreo, a través de la implementación de medidas que mejoren la capacidad, la puntualidad, el ratio coste-eficiencia y el medio ambiente.
- Mejorar la eficiencia de los aeropuertos españoles y de la Navegación Aérea.

Los objetivos tácticos y principales actividades asociados al mismo son los siguientes:

1. POTENCIAR LA COMPETITIVIDAD DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS Y LA AVIACIÓN EJECUTIVA

Para el periodo considerado en este Plan, este objetivo táctico incluye diversas actuaciones entre las que destacan dos tipos:

- Aquellas destinadas a la mejora del seguimiento de la implantación de nueva normativa o modificación de la existente.
- Las dirigidas a continuar con el desarrollo de programas y aplicaciones informáticas que mejoren las relaciones de las compañías con la administración, como la aplicación SOTA (Sistema de Ordenación de Transporte Aéreo).

2. POTENCIAR EL SECTOR DE LOS TRABAJOS AÉREOS

Las principal actividad a realizar va encaminadas al fomento de los lazos con otras administraciones y actores de importancia en el sector, como la participación en el Comité de Lucha contra Incendios Forestales.

3. MEJORAR LA SEGURIDAD Y LA EFICIENCIA E IMPULSAR EL TRANSPORTE AÉREO

Para este nuevo periodo se ha decidido variar la formulación de este objetivo y darle un enfoque más global, ya que hasta ahora las medidas estaban orientadas al transporte de carga aérea. La meta principal es mejorar la percepción de la seguridad AVSEC dentro de los grupos de interés, especialmente a través de la realización de acciones de promoción de las relaciones entre dichos grupos y la administración.

4. IMPULSAR LAS ACTIVIDADES CIVILES RELACIONADAS CON AERONAVES NO TRIPULADAS (UAVS - RPAS).

Las principales metas en este periodo están relacionadas con el desarrollo de la normativa nacional (<150 kg) de certificación / aeronavegabilidad, operaciones en vuelo y licencias para los pilotos de UAV / RPA, y su acceso al espacio aéreo, en coherencia con los desarrollos internacionales:

- En el corto plazo, impulsar la publicación de la norma dentro de las competencias de la Agencia.

- A partir de dicha publicación, trabajar en la implantación y la divulgación del conocimiento de la misma, mediante:
    - Adaptación procesos y formación interna y desarrollo de guías para usuarios.
    - Celebración de conferencias, jornadas y seminarios, tanto internos como externos. Campañas de comunicación institucional.
    - Desarrollo de un sistema telemático para la gestión del sistema declarativo de RPAs.

5. MEJORAR LA PUNTUALIDAD EN EL TRANSPORTE AÉREO

Las principales acciones que AESA desarrollará en relación con este objetivo son la supervisión de las demoras ATFM en ruta por vuelo (verificando el grado de cumplimiento del proceso de seguimiento del SOWEPP al proveedor para el indicador demora ATFM en ruta por vuelo). También se va a supervisar los niveles de puntualidad de los aeropuertos de la red de AENA y elaborar informes de puntualidad en los aeropuertos.

6. MEJORA DE LA COORDINACIÓN Y LA EFICIENCIA EN EL USO DE LAS FRANJAS HORARIAS (SLOTS).

El desarrollo de este objetivo se realizará a través de la supervisión, dentro de las competencias de AESA, del cumplimiento de la normativa de asignación de franjas horarias en aeropuertos (*slots*), con objeto de aprovechar mejor la capacidad aeroportuaria y mejorar la coordinación.

7. MEJORA DE LA EFICIENCIA DEL SISTEMA DE NAVEGACIÓN AÉREA: CIELO ÚNICO EUROPEO.

Las principales actividades de AESA en este campo se centran en el seguimiento del Plan de Rendimientos del SW FAB en el marco del Cielo Único Europeo, con el objetivo de la reducción de las demoras y la mejora de la relación coste-eficiencia del sistema de navegación aérea. Se incluye la supervisión económica de los Proveedores de Servicios de Navegación Aérea.

8. FOMENTAR EL DESARROLLO SOSTENIBLE DEL TRANSPORTE AÉREO.

El objetivo de la Agencia es realizar el análisis de las mejoras operacionales para el consumo de combustible. Para ello, se realizará la supervisión de la eficiencia en ruta por vuelo, verificación del grado de cumplimiento del proceso de seguimiento del SOWEPP para el indicador definido.

4.1.4 OBJETIVO ESTRATÉGICO 4

« Desarrollar la excelencia en la gestión y la eficiencia económica y organizativa, en línea con la evolución de la industria aérea. »

El objetivo último de AESA es proporcionar un servicio público de la máxima calidad. AESA, por tanto, enfoca su gestión en un proceso de mejora continua interna que a su vez tiene un impacto en su cara exterior. AESA para este periodo busca mejorar la satisfacción de los usuarios con una mejora de la eficiencia de la actividad supervisora y un impulso decidido a la innovación.

Adicionalmente a todo ello, se centrarán los esfuerzos en la mejora de la comunicación interna y externa, a incrementar la influencia de la posición española en los organismos internacionales y en propuestas concretas de normativas nacionales o europeas, dentro del ámbito de competencias de la Agencia.

Para conseguir este objetivo estratégico, AESA se ha propuesto seis objetivos tácticos.

1. MEJORAR LA SATISFACCIÓN DE LOS USUARIOS Y LA CALIDAD PERCIBIDA, PRESTANDO UN SERVICIO EFICAZ, EFICIENTE Y DE CALIDAD.

Cámara Certifica

CERTIFICACIÓN Y CONFIANZA CÁMARA, S.L.U.

CERTIFICA

que el sistema de la calidad implantado por la firma:

AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA

Av. Gral. Perón, 40 - 4ª planta
28020 Madrid

Cumple los requisitos de la Norma UNE-EN ISO 9001:2008

Certificado nº: EC-1.2348.15
Fecha de expedición inicial: 04/12/2015
Vigencia del certificado: 14/09/2018

Director de Certificación

ENAC

La satisfacción del usuario y dar el mejor servicio al ciudadano son puntos clave en la filosofía de AESA. Para ello, se hará un especial esfuerzo en la implantación de la Administración Electrónica, de los sistemas de gestión y de la aplicación de estándares de calidad como la ISO-9001.

La implantación de la Administración electrónica supone un requisito marcado por la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. En este sentido, AESA realizará un esfuerzo de adaptación de sus sistemas y procedimientos a estos estándares de trabajo comunes para toda la Administración Pública. Finalmente, AESA continuará con la adopción de la ISO-9001. Está previsto que antes de que acabe 2018, se hayan adaptado todos los procesos a los nuevos requisitos de la ISO-9001:2015, de forma que sea capaz de certificarse bajo este nuevo estándar.

2. MEJORA DE LA EFICIENCIA DE AESA COMO ENTIDAD SUPERVISORA TÉCNICA E INDEPENDIENTE.

Otro de los deseos de AESA es incrementar sus niveles de eficiencia como entidad supervisora independiente aeronáutica. En este sentido, la autofinanciación, la alta cualificación de su personal y los altos nieves de ética profesional son instrumentos claves que permitirán el cumplimiento del plan de producción de AESA.

La autofinanciación en AESA es importante para garantizar la independencia funcional en relación al sector aeronáutico. Ésta se basa en una optimización tanto de la gestión de ingresos, como de la gestión de costes y gastos, y ha ido alcanzando niveles cada vez más altos, como se puede observar en el apartado 4.2.5.

La capacitación del personal es crítica para posibilitar la correcta ejecución de sus funciones regulatorias. Por ello, AESA se esfuerza en que el personal mantenga el nivel de cualificación óptimo para sus funciones. La combinación de un personal altamente cualificado junto con unos medios materiales adecuados permite que AESA cumpla con su plan de producción anualmente con el máximo nivel de eficiencia.

3. IMPULSO DE INNOVACIÓN OPERATIVA Y NUEVOS DESARROLLOS TECNOLÓGICOS DE NAVEGACIÓN AÉREA.

La innovación tecnológica en navegación aérea es uno de los principales motores actuales del desarrollo del transporte aéreo. Por ello, AESA es impulsora de los principales proyectos tecnológicos relacionados con la misma, entre los que pueden destacarse:

- SESAR (*Single European Sky ATM Research*),
- PBN (Navegación basada en prestaciones) y
- LSSI (*Local Single Sky Implementation*).

4. MEJORAR LA COMUNICACIÓN DE LA AGENCIA CON CIUDADANOS Y MEDIOS.

La comunicación de las actividades realizadas en la Agencia es una actividad de gran impacto para la organización, puesto que es la vía por la que se pone en conocimiento de los ciudadanos las medidas o recomendaciones adoptadas en la Agencia. Si la implementación de mejoras no va acompañada de una correcta comunicación a los usuarios puede llevar a un detrimento de la percepción de calidad por parte de los usuarios, así como a la ineficacia del trabajo interno realizado. Por tanto, tiene un impacto directo sobre los ciudadanos, usuarios y trabajadores.

Debido a la alta diversidad, complejidad y dificultad técnica de la información gestionada por AESA, la gestión del conocimiento y la comunicación interna son labores que generan gran valor añadido. AESA espera redoblar sus esfuerzos en gestionar el conocimiento de forma que sea útil internamente, a la vez que saber trasmitir al exterior para incrementar el valor generado para los usuarios y los ciudadanos.

5. INICIATIVAS NORMATIVAS REALIZADAS POR AESA.

AESA, como supervisor aeronáutico español, es un gran conocedor de las necesidades normativas del sector. Es por ello que una de sus competencias más relevantes es la iniciativa de normativa reguladora en los ámbitos de la aviación civil atribuidos a su responsabilidad, para su elevación a los órganos competentes del Ministerio de Fomento. De esta manera, numerosas iniciativas normativas de gran calidad técnica se generan desde la Agencia para su posterior desarrollo por la Dirección General de aviación Civil (DGAC). Dado que el marco de la mayoría de las normativas aeronáuticas

se define a nivel europeo, otro de los puntos importantes para la organización es reforzar la capacidad de influencia en el ámbito europeo, que se desarrolla en el siguiente objetivo táctico.

6. REFORZAR LA POSICIÓN ESPAÑOLA EN ORGANISMOS AERONÁUTICOS INTERNACIONALES.

AESA trata de aumentar la capacidad de influencia de España en temas aeronáuticos. Esto se conseguirá reforzando la presencia de España en los principales organismos de discusión y decisión a nivel aeronáutico. Por tanto, no se trata de aumentar el número de asistencia, sino en hacerlo de forma que se aumente el impacto global para AESA y el sector aeronáutico español en general. Para ello, se realizará una planificación previa de foros y grupos de trabajo en los que AESA debe tener presencia y se dotarán los medios para ofrecer una posición de valor de España en estos. Las aportaciones de valor por parte de miembros de AESA permitirán en el medio plazo, el aumento de la influencia española en decisiones normativas y regulatorias a nivel europeo o internacional, especialmente en la participación de desarrollos normativos europeos en el ámbito de la seguridad contra actos de interferencia ilícita.

Así mismo, se profundizará en los estándares OACI mediante el marco de monitorización continua (CMA, del programa USOAP), impulsando las actividades requeridas para adecuarse a dichos estándares.

4.1.5 INDICADORES DE IMPACTO SOCIAL

Cabe destacar que además de los indicadores que se definen en la Agencia para la mejora continua y la gestión estratégica, se realiza también el seguimiento de una serie de indicadores que se han venido a definir como “Indicadores de impacto social”. Aunque algunos coinciden, la mayoría de estos indicadores no tienen una relación unívoca con la actividad de AESA, ni ésta tiene un impacto directo en el valor de los mismos. Sin embargo, sirven de referencia y son tenidos en cuenta por AESA a la hora de dirigir y planificar su actividad, teniendo en cuenta las limitaciones existentes en la relación causa-efecto.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 1

	Parámetro de seguimiento	Indicador de Impacto Social
1	Seguimiento de la siniestralidad.	Media movil de los cada 3 años de la tasa (por millón de salidas) de accidentes producidos en el Transporte Aéreo Comercial cuya responsabilidad de investigación recae sobre la CIAIAC.
2	Evolución de la cultura de notificaciones entre los agentes del sector de las Operaciones Aéreas.	Número de notificaciones año / número de notificaciones medio de los tres últimos años en el sector de las compañías aéreas.
3	Tasa de sucesos de entorno aeroportuario con influencia en la seguridad.	5*(0,5* sucesos significativos+ sucesos mayores+2* sucesos graves)/(Millones de Operaciones anuales*Nº total de sucesos de entorno aeroportuario)
4	Actos de interferencia ilícita.	Número de actos de interferencia ilícita reportados anualmente por España a OACI.

5	Niveles de seguridad en la navegación aérea.	Nivel de incidentes ponderado. Incidentes de alta severidad ponderados por cada 100.000 vuelos. ((2*A+B))/V*100.000)
6	Implantación del Plan de Actuaciones de Seguridad (PASO) asociado al Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO)	% de implantación anual del PASO (%actuaciones implantadas -12 meses naturales- vs. Actuaciones totales PASO -Plan a 3 años deslizante-) (Valores Acumulados)

OBJETIVO ESTRATÉGICO 2

	Parámetro de seguimiento	Indicador de Impacto Social
1	Conocimiento de los pasajeros sobre sus derechos y sobre el servicio de protección al usuario de AESA.	Porcentaje de pasajeros con conocimientos previos a la reclamación del servicio de protección al usuario de AESA.
2	Conocimiento de los pasajeros PMR sobre sus derechos y sobre el servicio de protección al usuario de AESA.	Porcentaje de pasajeros con conocimientos previos a la reclamación PMR del servicio de protección al usuario de AESA.
3	Evolución del número de reclamaciones presentadas en AESA.	Número de Reclamaciones por millón de pasajeros.
4	Flujo de pasajeros por los filtros de seguridad.	Tiempo medio de paso de filtro por pasajero comparado con valores previos a la implantación del Programa.
5	Índice de satisfacción percibida por el usuario de la red de aeropuertos.	Media de los indicadores IC1 a IC4 del DORA.
6	Índice de disponibilidad de equipos en los aeropuertos.	Media de los indicadores IC6 a IC9 del DORA.
7	Tiempo de respuesta a reclamaciones recibidas por el gestor aeroportuario.	Indicador IC10 del DORA.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 3

	Parámetro de seguimiento	Indicador de Impacto Social
1	Eficiencia en ruta por vuelo del South West FAB (España y Portugal)	% entre la longitud de la parte en ruta de la trayectoria real obtenida a partir de los datos de vigilancia y la distancia conseguida.
2	Demora ATFM en ruta por vuelo.	Valores Parciales Mensuales en minutos.
3	Índice de rentabilidad de las compañías españolas de transporte aéreo comercial (Compañías Tipo A)	Rentabilidad Cash-Flow (indicador 1 a 10, siendo 10 el menos favorable).
4	Volumen de Facturación de las compañías españolas de transporte aéreo comercial (Compañías Tipo A)	Volumen de facturación total.
5	Volumen de tráfico de pasajeros en los aeropuertos españoles.	Número total de pasajeros.
6	Volumen de carga gestionada en los aeropuertos españoles.	Número total de toneladas de carga gestionadas en los aeropuertos españoles.

7	Consumo de combustible.	Indicador: % reducción anual de consumo especifico de combustible por pasajero y kilómetro. Unidad: litro de combustible/TKT (Toneladas Km transportado).
8	Promoción de la relación de los grupos de interés con la administración, en el ámbito AVSEC.	Número de acciones de promoción con grupos de interés (mesas, grupos de trabajo, grupos de expertos, etc, etc).

OBJETIVO ESTRATÉGICO 4

	Parámetro de seguimiento	Indicador de Impacto Social
1	Participación y liderazgo de proyectos que refuercen la posición española a nivel internacional.	Incremento respecto al año anterior (Nº de acuerdos + nº de convenios + nº de proyectos).
2	Posicionamiento de España dentro de los estados firmantes del convenio de Chicago de OACI.	Posición de España en el listado del USOAP: EI de OACI por Estados.
3	Índice de satisfacción de los usuarios de la Agencia.	Índice global de satisfacción obtenido en el estudio realizado en el año.
4	Ejecución presupuestaria. Gestión de ingresos y gastos de AESA.	Derechos reconocidos/gastos comprometidos.

4.2 PLANIFICACIÓN DE ACTIVIDAD 2018 - 2021

A continuación se describen someramente los medios, actividades y planes específicos con los que cuenta la agencia para llevar a cabo los planes estratégicos y de acción previamente descritos.

4.2.1 PLAN DE INSPECCIÓN Y ACTIVIDADES PREVENTIVAS

La actividad más importante de AESA en el ámbito de la supervisión de la seguridad aeronáutica es la inspección.

El Plan de Actuaciones Inspectoras y Preventivas de Seguridad es la herramienta que utiliza la Agencia para planificar y realizar un seguimiento de las actividades de supervisión que tiene encomendadas en sus estatutos.

De acuerdo al RIA se considera actuación inspectora al conjunto de operaciones, procesos o tareas de supervisión, llevadas a cabo a fin de asegurar el cumplimiento con los requisitos que establece el marco normativo en cada uno de los ámbito en los que tiene responsabilidad la Agencia. A tal fin se identifican, tipifican, clasifican y se realiza un seguimiento de estas actuaciones.

4.2.1.1 Seguridad Operacional (Safety)

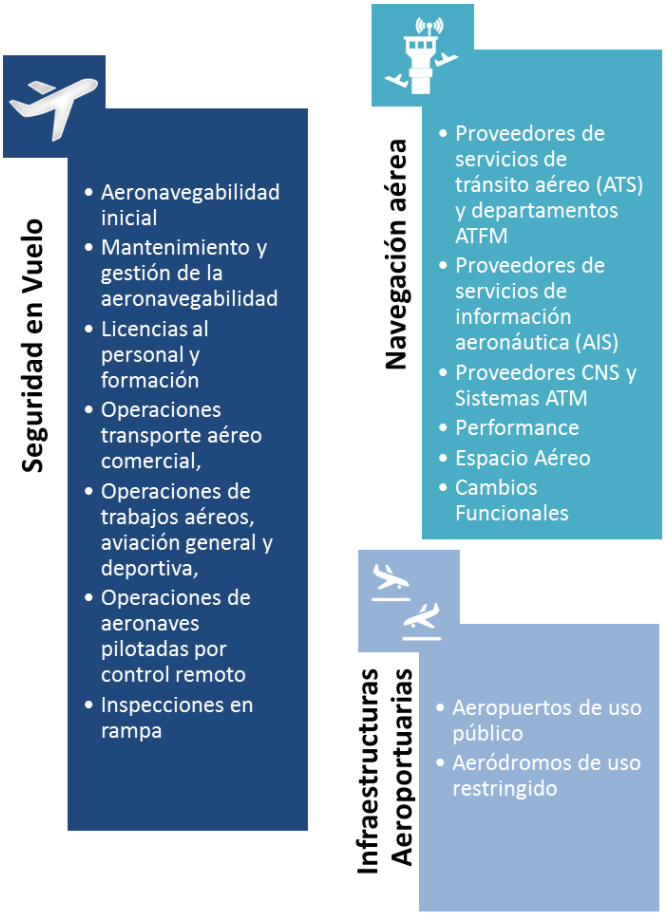
La normativa establece una serie de actividades inspectoras con el fin de asegurar el su cumplimento por parte de los agentes del sector.

Estas actividades se identifican en el Plan de Inspección.

Este Plan se ajusta posteriormente con un análisis de riesgos de los sectores representativos a fin de identificar y analizar las tendencias potencialmente peligrosas y facilitar la propuesta e implantación de actuaciones preventivas eficaces, orientadas a aumentar los niveles de seguridad.

AESA a través del Programa Estatal de Seguridad Operacional, recopila y procesa una gran variedad de información, tanto de fuentes internas como externas, de cuyo análisis se identifican aquellas áreas de mayor riesgo para la seguridad, orientando el esfuerzo inspector sobre las mismas, y mejorando de este modo la eficacia de las inspecciones.Toda esta información se incorpora a los Planes de Inspección, siguiendo las recomendaciones de EASA, de forma que el actual Plan de actuaciones inspectoras aglutina las actuaciones provenientes de los requisitos normativos y del análisis de riesgos en el sector, pasando a considerarse como *Risk Based Oversight Planning*.

Así, por ejemplo, esta planificación se perfecciona y gestiona a lo largo del año con los resultados de los Comités de Seguridad de Operadores de Transporte Aéreo Comercial, de Operadores de Trabajos Aéreos y Helicóptero, de Navegación Aérea y de Aeropuertos, en los que en ocasiones se resuelve incidir en la inspección de determinadas áreas, una vez analizada la información disponible en materia de seguridad, financiera y en aquellos aspectos con posible incidencia sobre la seguridad.



Existen otras inspecciones que no son susceptibles de ser programadas pero que detraen una considerable cantidad de recursos humanos y materiales, como son aquellas auditorías e inspecciones que se deben realizar para verificar la implantación y cumplimiento de los requisitos necesarios, a los sujetos susceptibles de obtener nuevas aprobaciones de AESA. Los datos de estas inspecciones no están incluidos en el presente documento.

El Plan elaborado para el año 2018 en el ámbito de la seguridad operacional se estructura de acuerdo a las áreas de actuación expuestas en el gráfico de la izquierda.

Además de estas actuaciones inspectoras, desde AESA se desarrollan una serie de acciones preventivas basadas en los datos que se recogen periódicamente de las distintas Direcciones y se analizan en la Coordinación de Evaluación de la Seguridad de DESATI.

4.2.2 PLAN DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

La certificación de aeródromos de uso público es una actividad clave para asegurar la adecuación de los aeropuertos españoles a los estándares europeos e internacionales. Hasta la entrada en vigor del Reglamento UE nº 139/2014, la certificación se realizaba conforme al Real Decreto 862/2009. Con la aplicación de la normativa europea, todos los aeropuertos certificados con posterioridad al 30 de diciembre de 2014 deberán haber sido expedidos con arreglo a la misma.

Todos los aeropuertos certificados conforme al Real Decreto 862/2009 deberán convertirse a la normativa europea, expidiéndose sus certificados con arreglo al artículo 6 del Reglamento UE nº 139/2014. Los certificados expedidos de acuerdo a la legislación nacional tendrán validez hasta que se realice esta conversión.

La planificación de 2017 preveía la total certificación de todos los aeródromos españoles de uso público sujetos al Reglamento UE nº 139/2014; se confirma que el plan de certificación concluye antes de 2018, con el 100% de los aeródromos afectados certificados, y con la exención al Aeropuerto de Huesca concedida.

Cabe destacar la muy positiva situación de España en este ámbito respecto al resto de socios europeos ya que, según EASA, la media europea de aeródromos certificados bajo la nueva normativa es sólo de un 51%.

4.2.3 PLAN DE INICIATIVA DE DESARROLLO NORMATIVO

El Estatuto de AESA recoge entre sus competencias la iniciativa normativa reguladora en los ámbitos de la aviación civil atribuidos a su responsabilidad, para su elevación a los órganos competentes. A continuación se exponen los proyectos normativos en los que AESA ejerce la iniciativa normativa a abordar en los próximos años.

Régimen jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo

- Modificación Real Decreto de Inspección Aeronáutica.
- Real Decreto por el que se modifica el Estatuto de AESA.
- Orden de Presidencia por la que se adapta el órgano colegiado CEANITA al RD 995/2013.

Aeropuertos

- Adaptación del Real Decreto 862/2009 de certificación de aeropuertos al nuevo Reglamento Comunitario (UE) 139/2014.
- Modificación Decreto 584/1972 de Servidumbres aeronáuticas.
- Proyecto de Orden Ministerial para la aprobación de Normas técnicas aplicables al suministro de combustible de uso en aviación civil y derogación de la Orden de 10 de marzo de 1988.
- Real Decreto por el que se establecen los sitios de operación (operational sites) y se regulan las condiciones de operación de helicópteros comerciales en ellos.
- Actualización del Real Decreto 1161/1999 que regula la prestación de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra.
- Actualización del Real Decreto 550/2006 que se designa la autoridad responsable del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil.

Navegación Aérea

- Real Decreto de modificación del Real Decreto SERA.
- Modificación del Real Decreto 931/2010 de certificación de proveedores de servicios de navegación aérea (medio plazo).
- Real Decreto por el que se dictan disposiciones complementarias sobre información aeronáutica.

Aeronaves y Operaciones Aéreas

- Real Decreto sobre operación y aeronavegabilidad de ultraligeros, aeronaves de construcción por aficionados y aeronaves históricas.
- Real Decreto para regular la operación de aeronaves civiles pilotadas por control remoto.
- Real Decreto para regular las limitaciones de tiempos de vuelo, actividad y descanso para operaciones no afectadas por el Reglamento 216/2008.
- Modificación del Real Decreto 750/2014, de 5 de septiembre, por el que se regulan las actividades aéreas de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento y se establecen los requisitos en materia de aeronavegabilidad y licencias para otras actividades aeronáuticas.

Licencias al Personal

- Orden Ministerial por la que se modifica la Orden FOM/896/2010, de 6 de abril de 2010, por el que se regula el requisito de competencia lingüística.

Transporte Aéreo

- Orden Ministerial para la concesión de licencias de explotación a las compañías aéreas.

Como principal cambio destaca la modificación de la **Ley de Seguridad Aérea** (Ley 21/2003, de 7 de julio), para alinearla con el compromiso del PASO con el objetivo de fortalecer el sistema de supervisión estatal. Otras leyes que está previsto modificar son **la Ley de Navegación Aérea** (Ley 48/1960, de 21 de julio), en la que desde AESA se propondrá incluir modificaciones relativas a los pilotos de transporte aéreo en cuanto a su título, nacionalidad y edad, así como la inclusión de una prohibición que no permita a los ULMs realizar trabajos aéreos; y la modificación de la **Ley de Tasas** a través de la Ley General de Presupuestos del Estado; también se prevee la actualización del régimen sancionador en materia de servidumbres aeronáuticas.

Además de estas leyes y como se puede observar en la figura anterior, está también previsto modificar y publicar un importante número de Reales Decretos y Órdenes Ministeriales, con diversas metas: adaptación a nuevas normativas europeas, compromisos con el PASO, regular operaciones excluidas del ámbito EASA, etc. Los cambios más relevantes para los distintos ámbitos son:

- **RÉGIMEN JURÍDICO DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS Y DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO**: modificación del estatuto de AESA, para adaptarlo a la nueva organización y actualización de funciones, modificación del Real Decreto de Inspección Aeronáutica y publicación de una Orden de Presidencia por la que se adapte el órgano colegiado CEANITA al RD 995/2013, de 13 de diciembre, por el que se desarrolla la regulación del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil.
- **NAVEGACIÓN AÉREA**: Modificaciones de los Reales Decretos que regulan la aplicación del SERA (finales 2017) y la certificación de proveedores de servicios de navegación aérea para su adecuación a normativa europea y aumentar la flexibilidad sin menos cabo de la seguridad. También se contempla la publicación de un Real Decreto por el que se dictan disposiciones complementarias sobre información aeronáutica, adecuando y complementando el RCA a la normativa comunitaria en vigor.
- **AERONAVES Y OPERACIONES AÉREAS**: tres nuevos Reales Decretos y una modificación:
  - aeronavegabilidad, operaciones y mantenimiento de aeronaves no EASA (ultraligeros, aeronaves de construcción por aficionados y aeronaves históricas).
  - aeronaves civiles pilotadas por control remoto (RPAs).
  - limitaciones de tiempos de vuelo, actividad y descanso para operaciones excluidas del ámbito EASA.
  - modificación del Real Decreto por el que se regulan las actividades aéreas de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento y se establecen los requisitos en materia de aeronavegabilidad y licencias para otras actividades aeronáuticas. Modificaciones relativas a las actividades de lucha contra incendios.
- **TRANSPORTE AÉREO**: Orden Ministerial para la concesión de licencias de explotación a las compañías aéreas. Tiene por objeto regular las especialidades del procedimiento aplicable a la concesión de las licencias de explotación de las compañías aéreas en aplicación de la normativa de la Unión Europea sobre la materia.
- **LICENCIAS AL PERSONAL**: Orden Ministerial por la que se modifica la Orden FOM/896/2010 por el que se regula el requisito de competencia lingüística. Tiene por objeto actualizar el procedimiento de evaluación y reconocimiento del nivel experto (6) de competencia lingüística de los pilotos, regular los requisitos y sistema de calidad de los centros evaluadores y los requerimientos de los profesores de idiomas, así como introducir las mejoras técnicas precisas para subsanar problemas de aplicación práctica. Así mismo, la modificación excluiría de su ámbito de aplicación a los controladores, dado que estos ya disponen de normativa específica en el Reglamento (UE) nº 2015/340.
- **AEROPUERTOS**: modificaciones de los Reales Decretos de certificación de aeropuertos (para adaptarlo a normativa comunitaria) y de servidumbres aeronáuticas; desarrollo de nuevo relacionado con el tráfico comercial de pasajeros en aeródromos y helipuertos distintos a los de uso público y en *operational sites*; actualización de los Reales Decretos relativos a la prestación de servicios aeroportuarios de asistencia en tierra, a la responsabilidad de

coordinación y seguimiento del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil y la organización y funciones del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

4.2.4 CERTIFICACIÓN DE CALIDAD Y PLAN DE AUDITORÍAS INTERNAS Y EXTERNAS

4.2.4.1 Certificación de Calidad

La Agencia nace al amparo de la Ley 28/2006 de Agencias estatales la cual pretende dar un nuevo enfoque organizativo y funcional de los organismos públicos de cara a "satisfacer las necesidades y demandas ciudadanas con el nivel de Calidad que en estos momentos la sociedad exige".

AESA está inmersa, desde su creación, en la implantación de un Sistema de Gestión de la Calidad basado principalmente en la gestión por procesos y orientado claramente hacia nuestros usuarios, ya sean personas físicas o jurídicas, y a la sociedad en general; y con el firme propósito de la mejora continua de nuestros servicios.

En 2014 se da el espaldarazo definitivo al Sistema de Gestión de la Calidad con la aprobación de la Política de Calidad, alineada con su Misión y Visión. Se comienza entonces un proyecto de implantación de los requisitos de la norma internacional ISO 9001 dentro del Sistema de Gestión de Calidad, con la intención de certificar de acuerdo a la citada norma en su versión de 2008.

Después de un arduo proceso de implantación y establecimiento de las pautas generales de actuación para toda la Agencia, plasmadas en el Manual de Organización, en el Manual de Calidad y en una serie de procedimientos comunes a toda la Agencia, se obtuvo el primer certificado en Octubre de 2015. En él se incluyeron 12 de las actividades desarrolladas por AESA destacando la supervisión de la Aeronavegabilidad Inicial, el Registro de Matrículas, la supervisión de las operaciones comerciales, la gestión de licencias de controladores Aéreos y la protección de los derechos de los pasajeros.

En el año 2016 se amplió el alcance de la certificación en actividades tan importantes como la supervisión de la seguridad contra actos de interferencia ilícita, el enfoque preventivo de la seguridad operacional, la supervisión económica y la supervisión de los proveedores de navegación aérea.

En el año 2017, se ha continuado implantando esta norma internacional en el sistema de gestión de AESA, ampliando nuevamente el alcance en las actividades de licencias al personal de vuelo, medicina aeronáutica, supervisión de aeropuertos de uso público, expedientes sancionadores e iniciativa normativa.

El proyecto de certificación de AESA según la norma ISO 9001 continúa en desarrollo con la vista puesta en 2018 año en el cual se pretende tener certificadas todas las actividades asignadas a esta en su estatuto así como realizar la transición a la nueva versión de esta norma publicada en 2015, sin descuidar la mejora continua en aquellos procesos ya certificados en años anteriores.

En la tabla que se presenta a continuación puede verse un resumen de las actividades programadas en el próximo periodo:

	Ampliación del Alcance de la Certificación	Transición a la nueva versión ISO 9001:2015
2018	• Supervisión de las operaciones aéreas • Supervisión de la aeronavegabilidad continuada • Gestión de licencias de personal de mantenimiento • Supervisión de la formación al personal de mantenimiento • Supervisión de operadores y organizaciones de formación RPA´s • Supervisión de la gestión aeroportuaria	• Análisis de contexto y partes interesadas • Integración de los nuevos requisitos en el sistema • Actualización de la documentación del sistema de gestión • Nuevos enfoques en planificación estratégica y objetivos

4.2.4.2 Plan de auditorías internas y externas

Auditorías Internas

Las principales normativas europeas con respecto a Aeronavegabilidad, Operaciones, Personal de vuelo, Controladores Aéreos, Proveedores de Servicio de Navegación Aérea (ANS), Gestión del Tránsito Aéreo (ATM) y Aeropuertos recogen la obligatoriedad de un sistema de gestión por parte de la Autoridad Competente, AESA, así como la implantación dentro del mismo de un **procedimiento de Auditorías Internas y de Gestión de Riesgos.**

Por otro lado, AESA está en un proceso de certificación ISO 9001, con varios alcances ya certificados. En dicha norma se establece la necesidad de que las organizaciones llevan a cabo auditorías internas a intervalos planificados, para determinar si el sistema de gestión de la calidad es conforme con los requisitos pertinentes.

Durante los años 2018-2021 se pretende reenfocar las auditorías internas, teniendo en cuenta varios factores:

- Establecer un **programa de auditorías** que tenga en cuenta el resultado de las auditorías externas, el seguimiento de no conformidades detectadas en auditorías internas anteriores, verificando los aspectos de los requisitos ISO, posibles quejas y sugerencias.
- **Ejecutar las auditorías enfocadas al control normativo** de EASA, así como de la correspondiente normativa nacional, en una primera fase. En fases posteriores ir verificando el cumplimiento de requisitos de organización, mediante las inspecciones que realiza AESA.
- **Estandarizar los procedimientos de AESA** llevados a cabo por diferentes Unidades o inspectores, como pueden ser las OSV's. Así como estandarizar los procedimientos transversales.

Auditorías Externas

AESA es auditada por varios organismos externos, como son OACI, EASA y la Inspección de Fomento, con el objetivo de verificar la adecuación de las actividades de la Agencia en los diversos ámbitos: técnico, económico, financiero, personal, presupuestario, contable, calidad, etc. Desde el punto de vista técnico, las auditorías de estandarización realizadas por EASA a los Estados miembros son de una gran importancia para lograr la uniformidad en la aplicación de la normativa a nivel europeo. EASA también audita a AESA en las tareas de Acreditación, que son aquellas subcontratadas por EASA y que realiza AESA, como puede ser la acreditación de centros de mantenimiento 145 extranjeros.

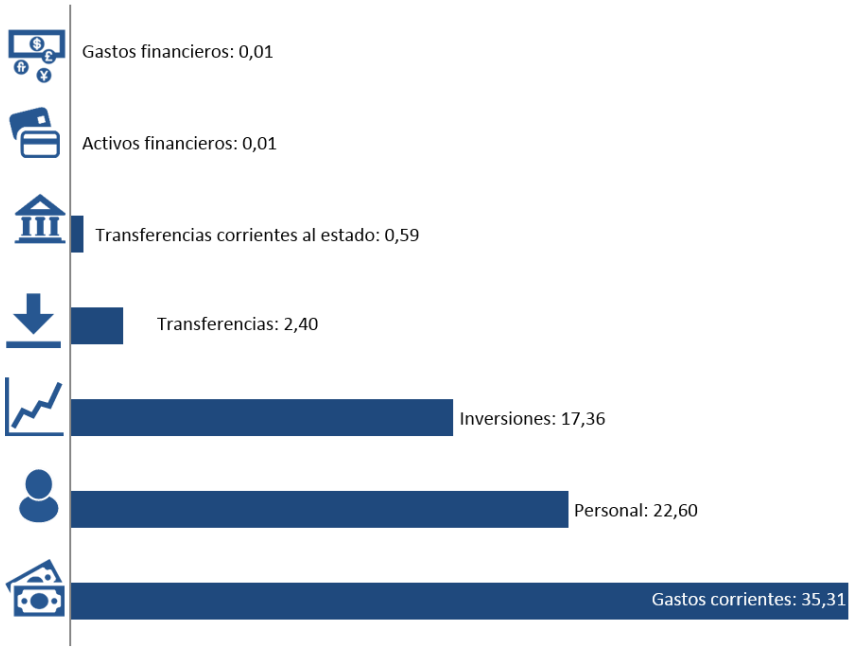
Así mismo, y en relación con la certificación de la ISO 9001, AESA recibe auditorías por parte de empresas de certificación según esta norma para el mantenimiento del certificado.

4.2.5 PLANIFICACIÓN ECONÓMICA

La planificación y los recursos económicos son vitales para la consecución de las metas marcadas en los planes estratégicos y de acción. A continuación se exponen, de forma resumida, las principales fuentes de gastos e ingresos de AESA para el año 2018, tal y como se prevén en el anteproyecto de ley de Prespuestos Generales del Estado.

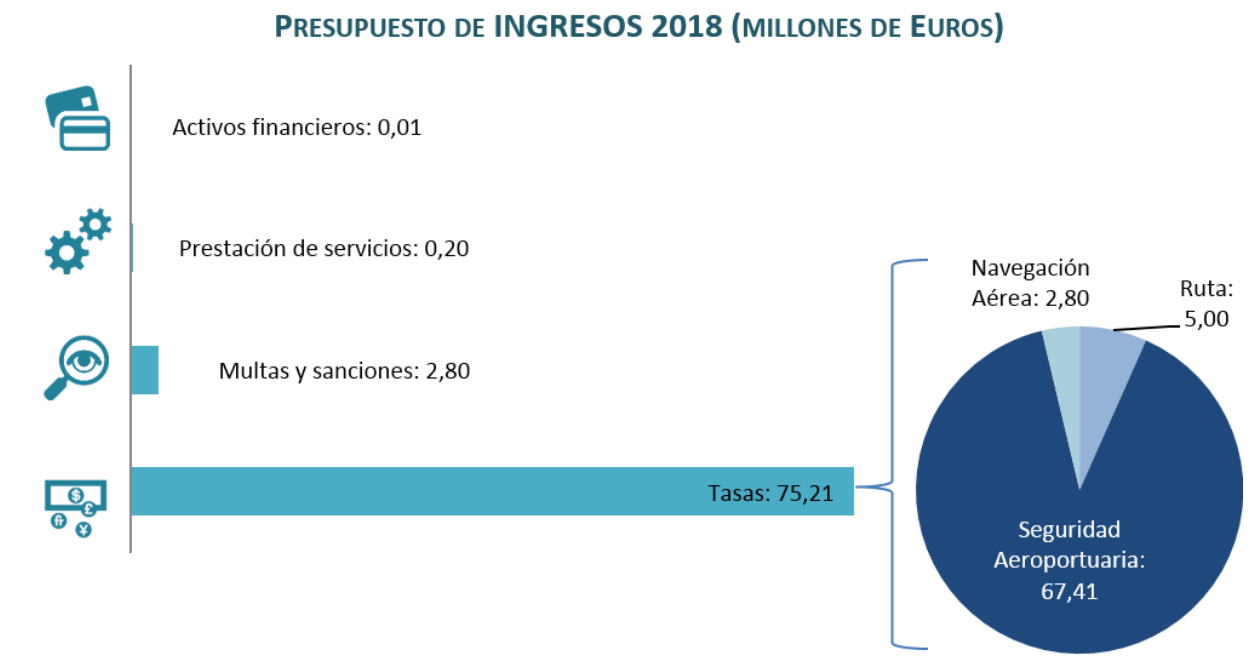
En el apartado de gastos, destacan los gastos corrientes, que suponen más del 45% del total, seguidos por los de personal con un 29%.

PRESUPUESTO DE GASTO 2018 (MILLONES DE EUROS)



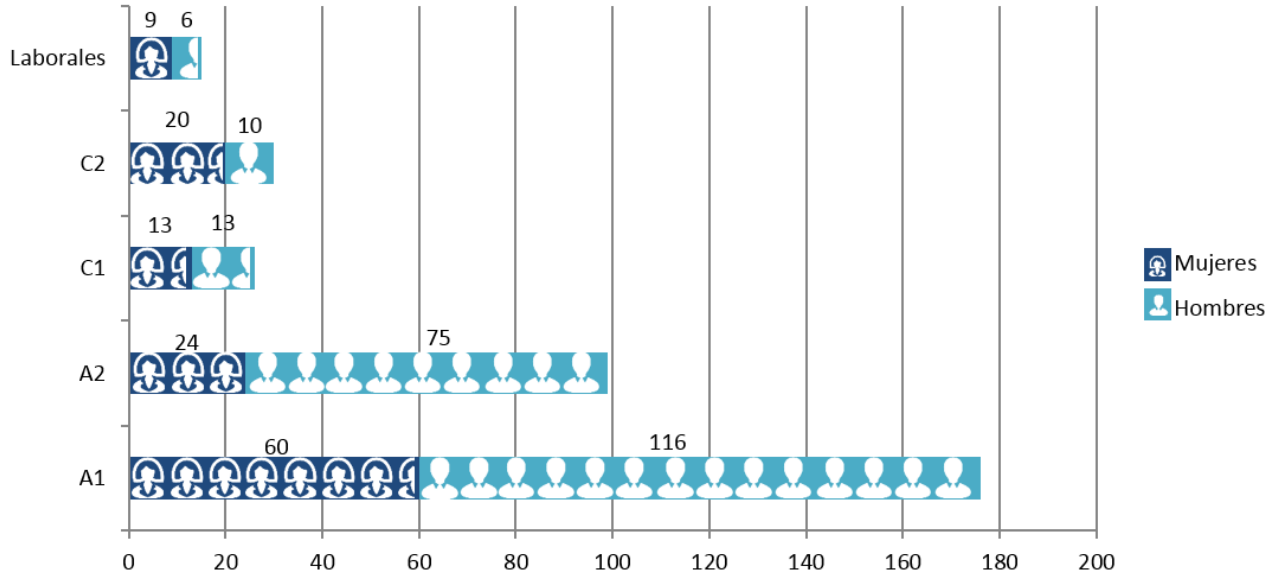
AESA se autofinancia, es decir, no recibe transferencias del Presupuesto del Estado.

En cuanto a ingresos, la principal fuente de financiación de la agencia son las tasas, cuya contribución es superior al 95%. Entre ellas, la más importante es la de Seguridad Aérea, mientras que la de Ruta y la de prestación de servicios en materia de Navegación Aérea suponen un 6 y un 3% del total de financiación de la agencia.



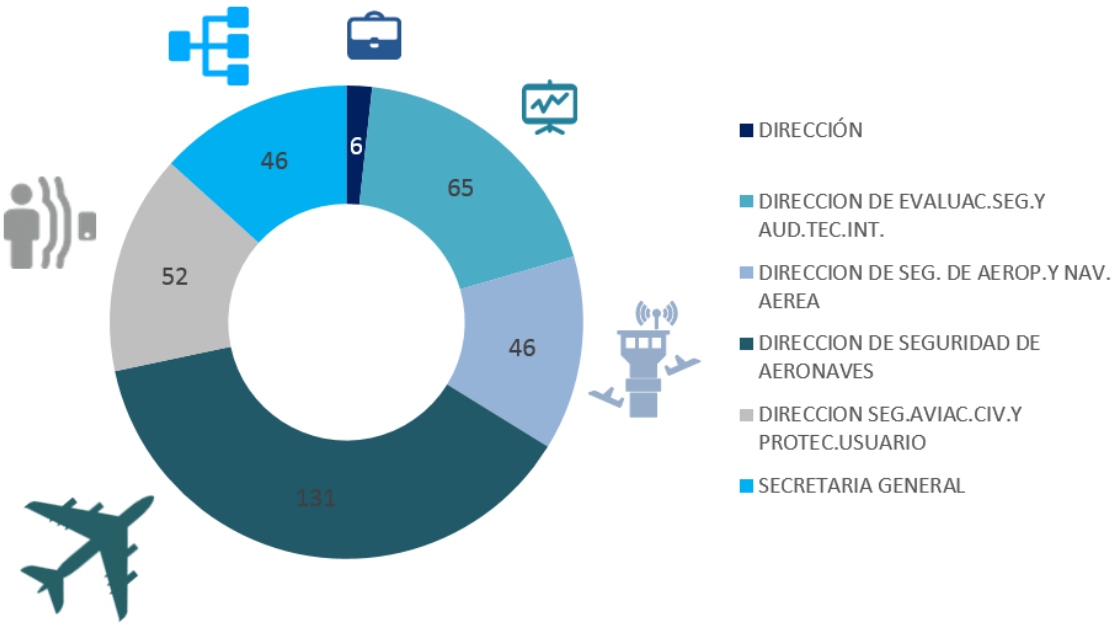
4.2.6 PLANIFICACIÓN DE PERSONAS

Al igual que la planificación económica, la planificación de personal es básica para la correcta acometida de los planes estratégicos y de acción. El capital humano es uno de los puntos fuertes de AESA. Actualmente la agencia cuenta en plantilla con 346 personas, cuyas habilidades y cualificación son muy diversas, como se puede observar en la siguiente figura. Eso contribuye a la formación de un equipo multidisciplinar y heterogéneo, maximizando el valor aportado a las actividades realizadas.



Así mismo, la distribución de personal en cada una de las direcciones y centros es la siguiente:

DISTRIBUCIÓN DE PLANTILLA POR DIRECCIÓN



SEDE CENTRAL: 79
OSV Nº 1 MADRID – BARAJAS: 10
OSV Nº 2 SEVILLA: 9
OSV Nº 3 VALENCIA: 9
OSV Nº 4 BARCELONA – SABADELL: 2
OSV Nº 6 MADRID – CUATRO VIENTOS: 9
OSV Nº 7 PALMA DE MALLORCA: 9
OSV Nº 8 LAS PALMAS: 4

PRÓXIMAS INCORPORACIONES

En 2017 se ha convocado una nueva Oferta de Empleo Público de 83 plazas para el Cuerpo Superior de Ingenieros Aeronáuticos por el sistema general de acceso libre más 5 de acceso por promoción interna para el mismo cuerpo. Así mismo, se ha convocado una Oferta de Empleo Público de 45 plazas para el Cuerpo Superior de Ingenieros Técnicos Aeronáuticos por el sistema general de acceso libre más 5 de acceso por promoción interna. Aunque el número final está aún por determinar, buena parte de estos nuevos efectivos serán destinados a AESA.

En 2018 se incorporarán en el primer trimestre 37 Ingenieros Aeronáuticos, 20 Ingenieros técnicos aeronáuticos y 1 ATCO correspondientes a la OEP del 2016.

4.2.7 PLANIFICACIÓN DE SISTEMAS DE INFORMACIÓN

Los Objetivos y el Marco Estratégico de la Agencia determinan el contexto en el que deben establecerse los diferentes niveles de actuación en el ámbito de las TIC, dando cuerpo a la idea de que éstos son un medio para aquél fin (objetivos de la Agencia).

Cabe señalar que para que la Agencia pueda cumplir con las competencias que le han sido atribuidas y con los objetivos que se ha marcado, requiere ejecutar un conjunto de actividades operativas, de gestión y de gobierno, agrupadas en procesos, cuya eficacia y eficiencia, y en ocasiones, posibilidad de hacerlas, dependen de los SSII/TIC. Dichos procesos lo que fundamentalmente manejan es información, por lo que el objeto de la función de SSII/TIC es que la Agencia disponga de la

información necesaria, junto con las funcionalidades y servicios asociados al tratamiento de la misma.

Así mismo, es necesario tener satisfechos a los ciudadanos y colectivos con los que interactúa la Agencia, cada vez más demandantes de nuevos canales de interacción con la Administración. Junto con el colectivo externo, es necesario dar herramientas avanzadas a los usuarios internos encargados de llevar a cabo las diferentes actividades operativas, de gestión y gobierno.

Todo ello hace que las TIC tengan su propio plan estratégico denominado Plan Estratégico de Sistemas y Tecnologías de la Información o **"Plan iAESA"** basado en 3 ejes fundamentales:

- **Eje 1**: Implantar un **enfoque estratégico**, orientado al servicio y enfocado en la obtención de resultados para la gestión de los Sistemas y Tecnologías de la Información de AESA.
- **Eje 2**. Continuar gestionando/coordinando la puesta en marcha, operación, mantenimiento y evolución de los **servicios basados en Tecnologías de la Información** necesitados por AESA.
- **Eje 3**. Implantar un modelo de **mejora continua** que permita explotar de manera más eficaz y eficiente los recursos disponibles, mediante la construcción de mejores capacidades, guiado por la mejora en procesos y que permita poner en valor a las personas involucradas.

Una vez definido el marco estratégico TIC, es necesario indicar que la concreción de todos los elementos de actuación descritos, se realizará a través de los diferentes **Planes Anuales de Inversión en materia de SSII/TIC**. Es en estos planes donde se detallan las actuaciones a acometer, teniendo en cuenta las necesidades de la Agencia.

Los planes anuales de inversión en materia TIC tienen sus propias herramientas de seguimiento, incluyendo un indicador global estratégico de avance de cada Plan anual.

Para la elaboración del Plan de Inversiones de Sistemas y Tecnologías de la Información y Comunicaciones correspondiente al año 2018 (Plan SSII/TIC 2018), se han tenido en cuenta las obligaciones en materia de tecnologías de la información derivadas del cumplimiento de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

A continuación, se expone un extracto del Plan SSII/TIC 2018, que incluye algunas de los Servicios TIC más relevantes, y cuyos trabajos comenzarán o bien finalizarán durante el 2018.

GESTIÓN DE RECURSOS, CALIDAD Y OTROS ASUNTOS TRANSVERSALES

OBJETIVO ESTRATÉGICO	PROPUESTA DE INVERSIÓN
1 y 2	Adaptación procedimientos a Ley 39-2015
4	Despliegue de dispositivos transformables a personal operativo.
4	Videoconferencia en sede General Perón 40

OPERADORES AÉREOS

OBJETIVO ESTRATÉGICO	PROPUESTA DE INVERSIÓN
1 y 4	Gestión PVC operadores NCC-SPO
1 y 4	Gestión autorizaciones y PVC operadores COE, fase II
1 y 4	Gestión organizaciones P147 y PVC
1 y 3	Tratamiento automático de ficheros de notificaciones ECCAIRS

ORGANIZACIONES DE AERONAVEGABILIDAD CONTINUADA

OBJETIVO ESTRATÉGICO	PROPUESTA DE INVERSIÓN
1	Aprobación programas de mantenimiento de aeronaves

OTROS CIUDADANOS TERCEROS

OBJETIVO ESTRATÉGICO	PROPUESTA DE INVERSIÓN
4	Modificación web corporativa de AESA
4	Integración aplicaciones en sede con Cl@ve y Cl@vefirma
4	Nueva sede electrónica

PROFESIONALES AERONÁUTICOS

OBJETIVO ESTRATÉGICO	PROPUESTA DE INVERSIÓN
1 y 4	Gestión de Licencias de profesionales aeronáuticos
1 y 4	Notificación electrónica de sucesos ECCAIRS

PROVEEDORES DE SERVICIOS DE FORMACIÓN

OBJETIVO ESTRATÉGICO	PROPUESTA DE INVERSIÓN
1 y 4	Gestión organizaciones de formación

PROVEEDORES DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

OBJETIVO ESTRATÉGICO	PROPUESTA DE INVERSIÓN
1 y 4	Inspecciones de Control Normativo DSANA - Fase 2
1 y 4	Consultas AIP

4.3 RELACIONES CON EL SECTOR

4.3.1 VOLUMEN DEL SECTOR AERONÁUTICO

La Agencia da servicio a un conjunto de organizaciones y profesionales en distintos ámbitos del sector aéreo cuyos datos más significativos se muestran a continuación:

OPERACIONES Y MANTENIMIENTO	
Compañías de transporte aéreo con certificado de operador aéreo • Avión • Helicóptero	44 35 9
Organizaciones de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad	101
Organizaciones de mantenimiento Parte 145	125
Operadores de trabajos aéreos	121
Operadores con certificados de operador especial (extinción de incendios y salvamento y rescate)	20
Operadores de drones	2.715
PROFESIONALES AERONÁUTICOS	
Técnicos de mantenimiento de aeronaves	4.047
Piloto transporte línea aérea	4.872
Piloto comercial	3.197
Piloto privado	2.691
Tripulantes de cabina de pasajeros	18.229
Examinadores	553
FORMACIÓN AERONÁUTICA	
Organizaciones de formación de mantenimiento Parte 147	16
Organizaciones de formación aeronáutica (ATOs)	119
Escuelas de pilotos de drones	74
Organizaciones de formación de controladores	7
Dispositivos de simulación en vuelo para entrenamiento	46
NAVEGACIÓN AÉREA	
Espacio aéreo español controlado	2,2 M (Km^2)
Regiones de Información de Vuelo (FIRs)	3
Proveedores de navegación aérea	5
Torres y centros de control	62
Equipos (ILS, VOR, radar, etc.)	340
AEROPUERTOS ESPAÑOLES	
Tráfico de pasajeros	230M
Volumen de operaciones	2M
Carga aérea movida	796.000 (ton)
Aeropuertos civiles	41
Bases aéreas abiertas al tráfico aéreo	7
Helipuertos	2
Autorizaciones Servidumbres Aeronáuticas	7.000
AERONAVES MATRICULADAS	
Aeroplanos	6.407
Helicópteros	670

4.3.2 PRESENCIA NACIONAL

El principal objetivo de AESA es mejorar y mantener los más altos niveles de seguridad. Para ello, y teniendo en cuenta su papel fundamental como autoridad aeronáutica, impulsa la organización de diversos comités y foros, cuales intenta adaptar sus procesos y servicios a los requisitos del sector. De esta manera se establecen y fortalecen los lazos con los principales grupos de interés y se garantiza la mejora continua en la supervisión de la seguridad.

COMITÉS DE EXPERTOS Y FOROS NACIONALES

COMITÉ DE EXPERTOS EN SEGURIDAD DE LAS AERONAVES	Pendiente de su redefinición, este Comité bidireccional proporciona a AESA la opinión del sector desde diferentes perspectivas y comunica al mismo aquellos aspectos normativos considerados más relevantes en lo que respecta a la seguridad de las aeronaves. Se reúne tres veces al año, siendo algunos de sus miembros COIAE, COPAC, CIAIAC, y diversos colectivos que representan a los diferentes profesionales relacionados con la aviación.
FORO NACIONAL DE ANÁLISIS DE LOS DATOS DE VUELO	Creado como una de las acciones del "European Aviation Safety Plan 2013-2016" y enmarcado dentro del PESO, tiene como objetivo principal fomentar la "cultura justa" y los beneficios relacionados con el análisis de los datos de vuelo (FDM). Constituido por AESA y operadores aéreos con sede social en España, se reúne de forma periódica al menos dos veces al año.
COMITÉ DE EXPERTOS SEGURIDAD DE NAVEGACIÓN AÉREA	Este comité se reúne al menos tres veces al año. En él están representados AESA, COPAC, CIAIAC, APROCTA y todos los Proveedores de Servicios de Navegación Aérea del Estado, y se abordan las principales cuestiones relacionadas con la seguridad de la Navegación Aérea. Se impulsan también la implantación eficiente de los SMS de los proveedores, y la innovación y mejores prácticas en materia de seguridad aérea.
FORO DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA ASISTENCIA EN TIERRA	Foro multidisciplinar de frecuencia bienal compuesto principalmente por AESA, IATA, agentes de asistencia en tierra y gestores aeroportuarios, que busca establecer un marco de cooperación entre AESA y el resto de integrantes de la industria para mayor comunicación y conocimiento mutuo, así como mejora de la seguridad operacional en la prestación de servicios de asistencia en tierra.
FORO NACIONAL DE AVIACIÓN Y FAUNA	Foro liderado por AESA en el que participan el Ministerio de Fomento, el MAGRAMA, el Estado Mayor del Ejército del Aire, SEPRONA, Comunidades Autónomas, gestores aeroportuarios y diversas asociaciones y proveedores del sector aeronáutico. Tiene como objetivo principal fomentar las relaciones y la coordinación entre todos los agentes implicados e interesados en el riesgo generado por la fauna en la aviación.
COMITÉ ESTATAL DE SLOTS	Comité a nivel nacional formado con el objetivo de coordinar y hacer más eficiente la asignación de slots en los aeropuertos nacionales. Forman parte de él: AESA, AENA, ENAIRE, compañías aéreas, AECA, DGAC, IATA, AECFA, ALA, IACA, AENA-APTO. ALICANTE-ELCHE, AENA-APTO. PALMA DE MALLORCA.
COMITÉ NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL	Integrado por la Secretaría General de Transportes, AESA, Secretaría de Estado de Seguridad, Policía Nacional, Guardia Civil, Vigilancia Aduanera, Correos, Ministerio de Asuntos Exteriores, Ejército del Aire, Sanidad, AENA y ENAIRE tiene como objetivo prestar apoyo a la autoridad competente en materia de seguridad contra actos de interferencia ilícita, así como proponer la aprobación de los Programas Nacionales de Seguridad, Formación y Calidad de la Aviación Civil (PNS, PNF y PNC)
COMISIÓN ASESORA EN RPAS	Esta Comisión Impulsada por AESA, tiene el objetivo de asegurar la consideración de las iniciativas, las necesidades, presentes y futuras, así como de los conocimientos técnicos de los distintos actores implicados en los RPAS, tanto públicos, como privados, en el desarrollo de las mismas con el objetivo de potenciar de la mejor forma posible la aviación de RPAS y el mercado asociado. Su principal función es la elaboración de medios aceptables de cumplimiento que complemente las disposiciones normativas y servir medio de integrador de la industria con las iniciativas internacionales en materia de RPAS.

Grupos de Trabajo y Estudio

Colaciones y Fraseología en Comunicaciones Aeronáuticas

Constituido por acuerdo del Comité de Expertos en Seguridad de Navegación Aérea, estudia la afección a la seguridad del empleo incorrecto de la fraseología estándar y de los procedimientos de comunicaciones en las comunicaciones orales radiotelefónicas entre pilotos y controladores del tránsito aéreo y recomendando las mejores prácticas. Formado por representantes de APROCTA, COPAC, ENAIRE y AESA.

Grupo de trabajo de Formación Básica en Seguridad Operacional

Formado para desarrollar el concepto de formación básica de seguridad operacional (AVSAF) a exigir en un futuro para poder operar en los aeropuertos españoles, está integrado por AESA, AENA y diversos proveedores en el ámbito aeroportuario.

Grupo de trabajo de Wingtip Clearance

Grupo pluridisciplinar formado por AESA, responsables de safety y operaciones de AENA y ENAIRE, principales gestores aeroportuarios, principales proveedores de TWR, pilotos, controladores de TWR y APROCTA, que busca la definición de medidas recomendables para prevenir golpes entre una aeronave en punto de espera y otra aeronave que ruede por detrás.

Helicópteros y Trabajos Aéreos (GEHTA)

Las actividades de lucha contra incendios y las de salvamento y rescate se regulan a nivel nacional, quedando fuera del ámbito de aplicación de EASA. Este grupo se creó para la elaboración del Real Decreto que regula dichas actividades, y tras la publicación del mismo, sigue en activo manteniéndose reuniones para facilitar su implantación, elaboración de guías, organización de campañas y jornadas de divulgación relacionadas con trabajos aéreos, así como futuros desarrollos normativos.

Aviación General y Deportiva

Constituido por acuerdo del Comité de Expertos en Seguridad de las Aeronaves, trabaja principalmente en el desarrollo de la aeronavegabilidad, operaciones, formación y resto de temas relacionados con los ULM, así como en establecer medios de comunicación entre el sector y AESA, y material guía y divulgativo. Formado por representantes de federaciones y asociaciones, CIAIAC y AESA.

PBN AESA - ENAIRE

Constituido en 2010 por iniciativa común de la entonces AENA y AESA para la supervisión y seguimiento de la implantación de la PBN en España. Trata todas aquellas cuestiones técnicas relacionadas dicho tema, en particular la revisión de los cambios asociados a la introducción de nuevos procedimientos de aproximación PBN (RNP APCH) de acuerdo a las resoluciones de OACI sobre PBN.

Mesa de seguridad de la Carga Aérea y Logística

Se aborda junto con los stakeholders del sector logístico y carga los asuntos que le atañen en materia de AVSEC. Asisten AESA, compañías aéreas, agentes acreditados, expedidores conocidos y asociaciones del sector.

Mesa de seguridad de Compañías Aéreas

Liderada por AESA en donde participan las principales compañías aéreas con Certificado de Operador Español. Tiene como objetivo reunirse con las compañías aéreas españolas para tratar los asuntos que les atañen en materia AVSEC.

4.3.3 PRESENCIA INTERNACIONAL

Además de estar contemplada en su Estatuto, la aportación de AESA al sistema de la aviación civil internacional es uno de los elementos de la visión estratégica del papel de nuestra organización, dado que una de las características básicas de la aviación comercial, y en particular del transporte aéreo, es su internacionalidad.

Las principales formas de intervención internacional de la Agencia son:

- **PARTICIPACIÓN INTERNACIONAL:** a través de la presencia en organismos internacionales, paneles, grupos de trabajo, comités y foros.
- **COOPERACIÓN TÉCNICA INTERNACIONAL:** actividades de colaboración con terceros países y otros actores de la industria destinadas a facilitar y potenciar el desarrollo de las industrias aeronáuticas y del transporte aéreo (Convenios de Colaboración, Contratos Marco, Programas de Hermanamiento, etc.), para mejorar los niveles de seguridad aérea en beneficio de los ciudadanos usuarios del transporte aéreo.

4.3.3.1 Participación internacional

La participación de AESA en los organismos encargados de elaborar normativa relativa a la seguridad aérea operacional, seguridad de la aviación civil e impacto medioambiental de la misma, así como de coordinar aspectos de su aplicación nos permite:

- **Influir en el proceso**, de manera que el producto final responda a nuestras aspiraciones e intereses.
- **Conocer los proyectos en desarrollo,** para poder prever cambios que afecten a nuestra industria y obtener un conocimiento en profundidad de la norma para poder interpretarla adecuadamente a la hora de su aplicación.
- **Intercambiar mejores prácticas** con otros países.

A nivel mundial, es destacable la presencia de AESA en:

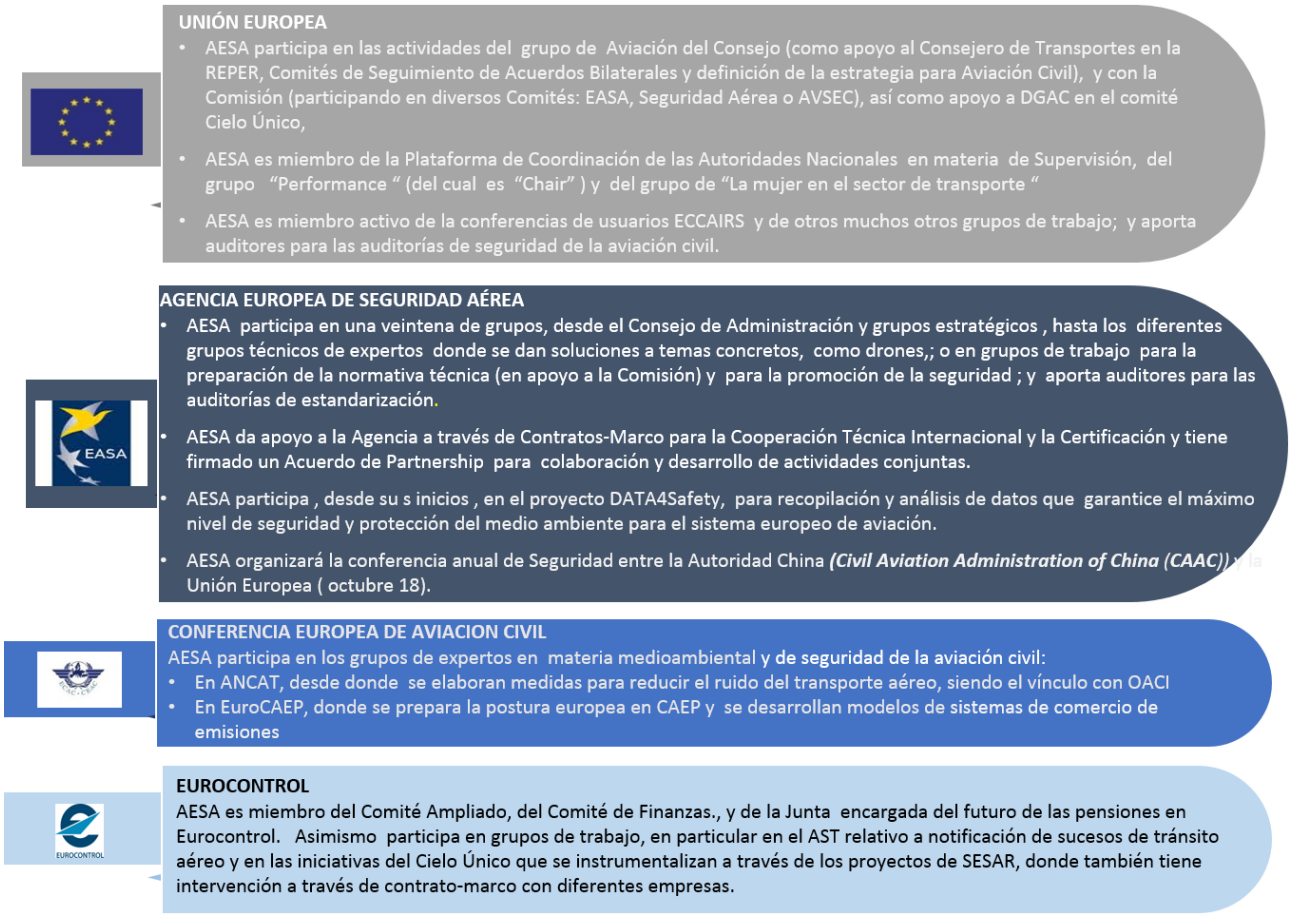
OACI
AESA participa en diversos Paneles OACI (Aeródromos, Gestión de la Seguridad Operacional, Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC), Mercancías Peligrosas, Anexo 19 (Panel en el que un experto de AESA ocupa la Presidencia) y RPAs), Comité de Protección del Medio ambiente y diversos grupos de trabajo , tanto a nivel mundial como regional (EUR y NAT). Colabora con un auditor reconocido por OACI en cada ámbito a las auditorías de seguridad operacional y seguridad de la aviación civil (AVSEC) organizadas por esta. Tuvo una participación activa en la preparación y celebración de la trascendental 39ª Asamblea (Montreal, 2016) en la que se logró un acuerdo histórico sobre un plan mundial de medidas basadas en el mercado (GMBM) para compensar las emisiones de CO2 de los vuelos internacionales.

ICASS
El Sistema de Notificación de Sucesos establecido por AESA es miembro del Grupo Internacional de Sistemas Confidenciales de Seguridad Aérea (ICASS), formado por los sistemas de notificación de sucesos aeronáuticos voluntarios y confidenciales a escala mundial.

SM - ICG
AESA participa en el Grupo de Colaboración Internacional sobre Gestión de la Seguridad cuyo propósito es promover un entendimiento común de los principios y requisitos de los Sistemas de Gestión de la Seguridad / Programas Estatales de Seguridad, facilitando su aplicación por toda la comunidad aeronáutica internacional.

JARUS
AESA participa en el Joint Authorities For Regulation Of Unmanned Systems, grupo de autoridades nacionales reunidas para desarrollar normativa armonizada para la certificación, mantenimiento y operaciones de RPAS (siglas en inglés de Sistemas de Aeronaves Pilotadas Remotamente).

A nivel europeo, esta presencia se materializa en:



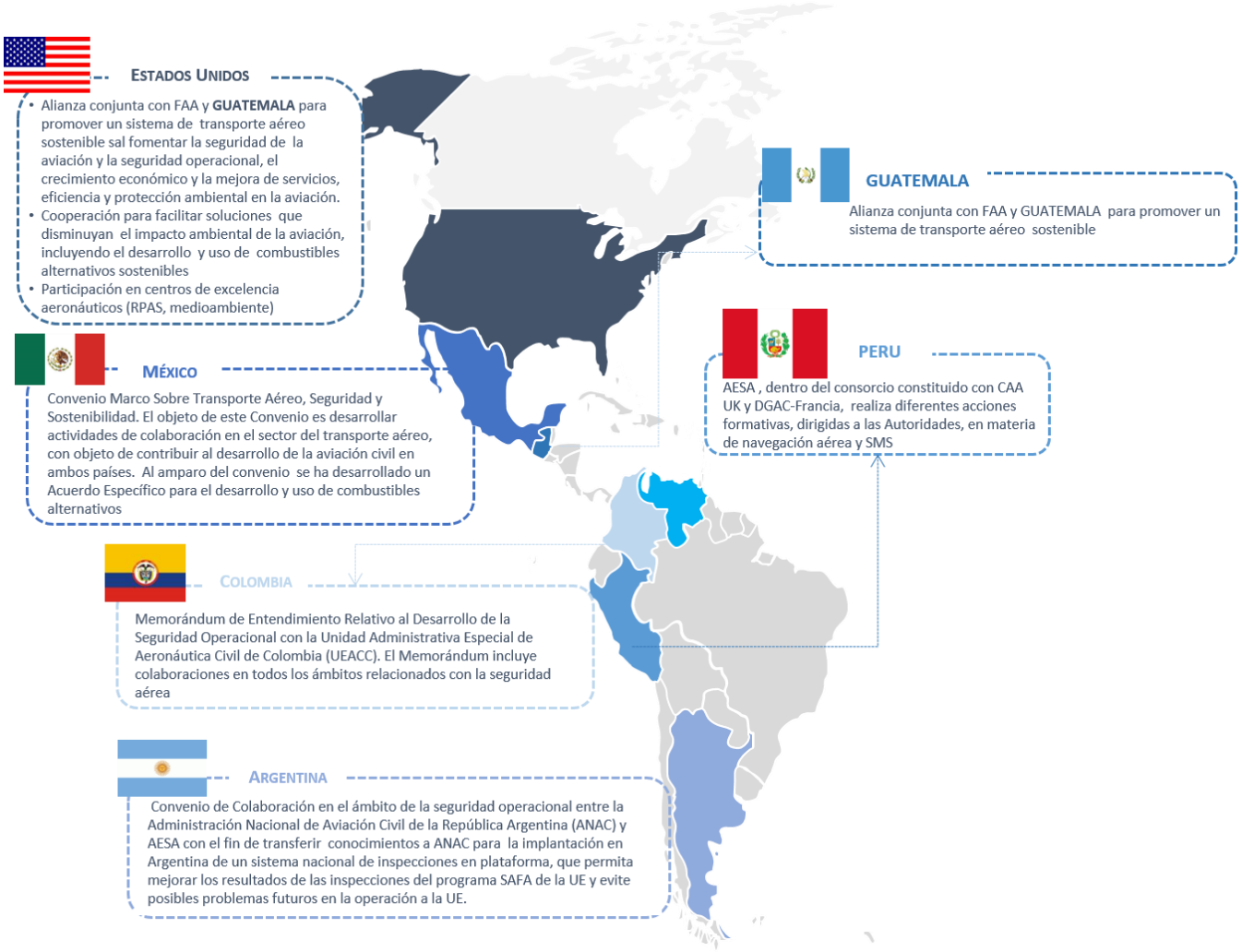
4.3.3.2 Cooperación técnica internacional

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) tiene, dentro de sus objetivos, la **promoción de la seguridad del transporte aéreo** y para ello, viene desarrollando actividades de cooperación con terceros países, mediante Convenios de Colaboración, Asistencias Técnicas, Proyectos y Programas de Cooperación Técnica orientados a **la mejora de los niveles de seguridad aérea** en beneficio de los ciudadanos usuarios del transporte aéreo.

Estas actividades de cooperación internacional constituyen uno de los **mecanismos de promoción del desarrollo y de la cultura de seguridad** y proporcionan a su vez oportunidades para potenciar el desarrollo de la **industria aeronáutica española**.

Adicionalmente, sirven de foro para intercambiar mejores prácticas con las Autoridades de otros países y **potenciar la visibilidad y credibilidad** de AESA en el contexto internacional. Asimismo, la visibilidad de AESA como Agencia de reconocido prestigio, contribuye al reconocimiento de la fiabilidad y seguridad de la industria aeronáutica española que la Agencia supervisa, lo que contribuye a su competitividad en el mercado global.

Los principales Acuerdos, Convenios, Proyectos y Contratos Marco en los que participa AESA son los siguientes:



AIRBUS

Colaboración con Airbus en un programa de concienciación destinado a Autoridades de Aviación Civil centro y sudamericanas en el que AESA propone actividades formativas y de concienciación.

UNIÓN EUROPEA

AESA junto con SENASA e ISDEFE, dentro del Contrato-Marco múltiple con la Comisión Europea , forman un consorcio para ofertar servicios de asistencia jurídica, económica, tecnológica y operativa en el ámbito de la seguridad aérea (Security),.

UCRANIA

- AESA resultó adjudicataria del Proyecto de Twinning de aviación de la UE con la Autoridad de Aviación de Ucrania (SAAU), relativo a la "Alineación de la legislación de Ucrania en materia de certificación de aeródromos/aeropuertos y aeronavegabilidad con las normas y estándares de la Unión Europea " . Se inició en julio 2016 y se extenderá hasta julio 2018.
- AESA , dentro del consorcio constituido con CAA UK y DGAC-Francia, y como continuación de las evaluaciones del sistema de vigilancia de la seguridad, impartirá formación técnica para alineación con los estándares europeos

FRANCIA

Acuerdo de cooperación entre AESA y DSAC para :

- La supervisión de la prestación de servicios transfronterizos por parte de DSNA y ENAIRE
- La verificación de determinados requisitos normativos por los que se rigen los proveedores de servicios
- La notificación de cambios relevantes que se realicen
- La información mutua de las medidas correctivas que se realicen y afecten a la prestación de los servicios transfronterizas del tránsito aéreo

ARMENIA

AESA , dentro del consorcio constituido con CAA UK y DGAC-Francia, y como continuación de la evaluación del sistema de vigilancia de la seguridad, impartirá formación técnica para alineación con los estándares europeos

PORTUGAL

Acuerdo de cooperación entre las autoridades nacionales de supervisión (NSAs) de España y Portugal para el Bloque Funcional de Espacio Aéreo Sur-Oeste (SW FAB) dentro de la iniciativa del Cielo Único de la Unión europea y en el marco del acuerdo estatal entre ambos países para la constitución del SW FAB, el cual se considera como un FAB estratégico debido a su situación geográfica y relevancia en la red.

SUR DE ASIA

AESA, dentro del consorcio constituido con CAA UK y DGAC-Francia, realiza diferentes acciones formativas en materia de aeródromos, navegación aérea, Operaciones y Aeronavegabilidad, SSP y SMS.

MAURITANIA

Memorándum de entendimiento con la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) para el desarrollo de actividades y planes con el fin de mejorar los niveles de seguridad operacional, contribuyendo a su salida de la Lista de Seguridad de la UE

TAJIKISTAN

AESA , dentro del consorcio constituido con CAA UK y DGAC-Francia, realiza la evaluación del sistema de vigilancia de la seguridad y les apoyara para desarrollar un Programa Estatal de Seguridad Operacional

ITALIA

Memorándum de entendimiento sobre nuevos combustibles alternativos sostenibles para aviación con el Ente Nacional para la Aviación Civil, y SENASA. Bajo este memorándum se articula el desarrollo conjunto para uso y producción sostenible de nuevos combustibles alternativos para la aviación a partir de energías procedentes de fuentes renovables, en particular, en lo relativo a la certificación de dichos combustibles y a la realización de pruebas con los mismos

EUROMED

AESA , dentro del consorcio constituido con CAA UK y DGAC-Francia, apoya con formación práctica a las Autoridades

CASE (CEAC)

AESA aporta expertos en AVSEC al programa de capacitación CASE organizado por la CEAC para mejorar las capacidades de security en países africanos y de Oriente medio

ANEXO: LISTADO DE ACRÓNIMOS

ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN DEL ACRÓNIMO
ACETA	Asociación de Compañías Españolas de Transporte Aéreo
AECA	Asociación Española de Compañías Aéreas
AECTA	Asociación Española de Compañías de Trabajos Aéreos
AEFA	Asociación de Escuelas de Formación Aeronáutica
AENA	Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, S.A.
AEPAL	Asociación Española de Pilotos de Aeronaves Ligeras
AESA	Agencia Estatal de Seguridad Aérea
AEVAL	Agencia Estatal de Evaluación de las Políticas Públicas y la Calidad de los Servicios
AFIS	Aerodrome Flight Information Service
AGE	Administración General del Estado
AIS	Servicios de Información Aeronáutica
ALA	Asociación de Líneas Aéreas
ANAC	Agencia Nacional de Aviación Civil de la República Islámica de Mauritania
ANCAT	Abatement of Nuisances Caused by Air Transport
ANS	Air Navegation Service
APROCTA	Asociación Profesional de Controladores de Tránsito Aéreo
ASEATA	Asociación de Empresas de Servicios de Asistencia en Tierra en Aeropuertos
ATC	Control de Tráfico Aéreo (Air Traffic Control)
ATFM	Gestión del Flujo del Tránsito Aéreo (Air Traffic Flow Management)
ATM	Gestión del Tráfico Aéreo (Air Traffic Management)
ATO	Approved Training Organization
ATS	Servicios de tránsito aéreo (Air Transit Services)
AVSEC	Aviation Security
BOE	Boletín Oficial del Estado
CEAC (ECAC)	Conferencia Europea de Aviación Civil (European Civil Aviation Conference)
CEANITA	Comisión de Estudio y Análisis de Notificaciones de Incidentes de Tránsito Aéreo
CIAIAC	Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil
CIDEFO	Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento
CMA	Continuous Monitoring Approach
CNS	Servicios de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia
COPAC	Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial
CSIC	Consejo Superior de Investigaciones Científicas
DESATI	Dirección de Evaluación de la Seguridad y Auditoría Técnica Interna
DGAC	Dirección General de Aviación Civil
DORA	Documento de Regulación Aeroportuaria
DSA	Dirección de Seguridad de Aeronaves

ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN DEL ACRÓNIMO
DSACPU	Dirección de Seguridad Aviación Civil y Protección al Usuario
DSANA	Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea
EASA	European Aviation Safety Agency
ECCAIRS	European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems
EGAST	Equipo Europeo de Análisis de Seguridad para la Aviación General
EHSAT	Equipo Europeo de Análisis de Seguridad de Helicópteros
ETSIA	Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos
EUR	Región OACI de Europa
FAA	Federal Aviation Authority
FAB	Bloques Funcionales De Espacio Aéreo
FDM	Flight Data Monitoring
FDM	Foro Nacional de Análisis de Datos de Vuelo
IATA	International Air Transport Association
ICASS	International Confidential Aviation Safety Systems
IE	Instituto de la Empresa
IGAE	Intervención General de la Administración del Estado
INAC	Instituto Nacional de Aeronáutica Civil de Venezuela
INAP	Instituto Nacional de Administración Público
INECO	Ingeniería y Economía del Transporte, S.A.
ISDEFE	Ingeniería de Sistemas para la Defensa de España, S.A.
ISO	Organización Internacional de Normalización
JARUS	Joint Authorities for Regulation of Unmanned Systems
LSSIP	Local Single Sky Implementation Program
NA	Navegación aérea
NAT	Región OACI del Atlántico Norte
NEBs	National Enforcement Bodies
NSA	National Supervisory Authority
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
OEP	Oferta de Empleo Público
PASO	Plan Acción de Seguridad Operacional
PBN	Performance Based Navigation
PESO	Programa Estatal de la Seguridad Operacional para la Aviación Civil
PITVI	Plan de Infraestructura, Transporte y Vivienda
PLAN IAESA	Plan Estratégico de Sistemas y Tecnologías de la Información
PNS	Plan Nacional de Seguridad
PRB	Performance Review Body
PVC	Plan de Vigilancia Continuada
RACE	Real Aeroclub de España

ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN DEL ACRÓNIMO
RAT	Risk Assessment Tool
RCA	Reglamento de Circulación Aérea
RD	Real Decreto
REPER	Representación Permanente de España ante la Unión Europea
RNP	Required Navigation Performance
RPAS	Sistemas de Aeronaves Pilotadas Remotamente
SAFA	Safety Assessment of Foreign Aircraft
SENASA	Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y la Seguridad Aeronáutica S.A.
SEPLA	Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas
SERA	Standardised European Rules of the Air
SESAR	Single European Sky ATM Research
SGS	Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional
SMS	Safety Management System
SNS	Sistema de Notificación de Sucesos
SW	South West
TCP	Tripulante de Cabina de Pasajeros
TIC	Tecnologías de la Información y de las Comunicaciones
TSA	Transportation Security Administration
UAV	Unmanned Aerial Vehicle
UE	Unión Europea
UEACC	Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de Colombia
ULM	Ultraligeros Motorizados
USCA	Unión Sindical de Controladores Aéreos
USOAP	Universal Safety Oversight Audit Programme