



EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY  
AGENCE EUROPÉENNE DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE  
EUROPÄISCHE AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT  
AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA

# Informe General Anual 2010



Junio de 2011

# **Prólogo del Presidente del Consejo de Administración**

Como Presidente del Consejo de Administración de la Agencia Europea de Seguridad Aérea me complace presentar el informe anual de la organización para el año 2010. El presente informe ilustra a la perfección el extenso campo de trabajo de la Agencia y los progresos logrados en diversos frentes durante el último año.

Los desarrollos más importantes durante el año 2010 se han producido en materia de estrategia de seguridad. La Asamblea general de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) celebrada en octubre establecieron el rumbo hacia reglamentos de seguridad más proactivos y basados en riesgo, lo que genera una mayor transparencia de la información de seguridad y el uso eficaz de los Indicadores de rendimiento de seguridad. La AESA ocupó su lugar en la Asamblea entre los organismos de reglamentación líderes mundiales, desempeñando un papel activo en las discusiones.

El estándar de seguridad de la aviación en Europa es alto, pero no el mejor del mundo. El reciente Libro Blanco de la Comisión Europea sobre el Transporte establece un objetivo para que Europa se convierta en la zona de aviación más segura del mundo. En un discurso realizado en enero de 2011, pospuesto originalmente desde la primavera de 2010 debido a la crisis de la ceniza volcánica, el Vicepresidente Kallas desafió a la UE a «lograr el mayor rendimiento en seguridad, aplicado con uniformidad en toda la Unión Europea y con vocación de mejoría con el tiempo». La AESA avanza para superar este desafío.

En 2010 la Agencia creó el primer Programa y Plan de Seguridad Paneuropeo. El Programa describe cómo funciona el sistema europeo de reglamentación de la seguridad aérea y cómo se relacionan los puestos y responsabilidades de los distintos participantes. De hecho, establece un sistema de gestión de la seguridad para Europa.

El Plan es un documento operativo basado en la recopilación a gran escala de datos e información, así como en la identificación de las principales áreas de riesgos para la seguridad a las que se enfrentan los explotadores y el establecimiento de una serie de medidas paliativas. El Plan se mantendrá en revisión continua, lo que servirá de dinamización de las políticas y el programa de trabajo de la Agencia. Tal como demostró el episodio de las cenizas volcánicas de 2010, un organismo de reglamentación de seguridad tiene que cambiar el enfoque y acometer diferentes tareas a medida que nuevas circunstancias aparecen y emergen nuevos riesgos.

Durante el año 2010 la Agencia prosiguió hacia un régimen de seguridad exhaustivo y con base legal que abarcara a los 27 Estados miembros de la UE y otros países europeos en los que se aplica la legislación aeronáutica de la UE. Este ambicioso objetivo, que constituye un desafío se está haciendo realidad gradualmente. El pasado año supuso un paso adelante fundamental, con normativas referentes al proceso de otorgamiento de licencias al personal y de gestión del tránsito aéreo que acercaron el acuerdo y el trabajo preparatorio en otras áreas.

Existen muchos aspectos del trabajo de la Agencia que no puedo mencionar específicamente desde estas líneas, pero una vez más quisiera rendir tributo a la experiencia y dedicación de todo el personal de la Agencia. Su esfuerzo y compromiso son la base sobre la que descansa el éxito de la AESA y han creado una organización de la cual Europa puede sentirse justamente orgullosa.

Michael Smethers  
Presidente del Consejo de Administración

## Prólogo del Director Ejecutivo

Los acontecimientos durante el año 2010 refrendaron la importancia de una acción coordinada respecto a la seguridad en la aviación. Aunque las cifras muestran que fue un buen año para la seguridad en Europa, sin accidentes en el transporte aéreo comercial europeo de ala fija, resultó ser un mal año para la aviación civil fuera de la región con 52 accidentes mortales y 881 víctimas mortales en esta categoría. Se hace imperativa a nivel mundial una gestión de seguridad colectiva para afrontar problemas de seguridad tales como la pérdida del control y salidas de pista.

La Agencia se mantuvo a la vanguardia del importante avance en 2010 hacia la adopción de un enfoque basado en el riesgo con el objetivo de promocionar la acción coordinada de seguridad en Europa y en todo el mundo. La Agencia desempeñó un papel importante en la 37ª Sesión de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) celebrada en Montreal en septiembre y octubre de 2010. La AESA preparó posiciones que proponen una línea europea común coordinada con las instituciones de la UE y otros agentes. De las 33 posiciones comunes adoptadas y distribuidas a todas las delegaciones europeas en la Asamblea, 27 habían sido preparadas por la AESA.

Durante el año, la Agencia progresó hacia el establecimiento del primer sistema paneuropeo de gestión de la seguridad en la aviación. El Programa de seguridad de la aviación europea (EASP) coordina y complementa lo realizado por los Estados miembros al identificar los riesgos de seguridad clave a afrontar a nivel europeo y al establecer objetivos de seguridad nacionales concretos. El Plan europeo de seguridad aérea (EASp) es una parte esencial del EASP. Este documento de referencia para los creadores de políticas cierra el círculo de la gestión de la seguridad al conectar los problemas de seguridad de alto nivel de ámbito europeo con las acciones e iniciativas para mitigar los riesgos subyacentes.

Juntos, el Programa y el Plan muestran un camino para el próximo cuatrienio del trabajo de seguridad en Europa en todos los aspectos de la aviación. Al amparo de la ampliación de competencias de la AESA que ahora incluye la Gestión de tránsito aéreo (ATM) y Aeródromos, el marco regulador entra en vigor para lograr un Enfoque total de los sistemas para la seguridad en la aviación.

Este enfoque exhaustivo debe ser el pilar de sustentación para que el sector garantice niveles cada vez más elevados de seguridad, mientras que, al mismo tiempo proporciona procedimientos de certificación y de creación de normativas simplificados. Un primer desafío para este compromiso será la certificación de la siguiente generación de tecnologías ATM en apoyo del cielo único europeo. A este respecto, se han puesto sobre la mesa los acuerdos de trabajo con la Empresa Común SESAR y EUROCONTROL.

Tras la erupción del volcán Eyjafjallajökull en abril de 2010, la AESA cooperó con una amplia variedad de partes implicadas para garantizar la seguridad de los vuelos en la reapertura del espacio aéreo europeo. La Agencia ayudó también a definir un nuevo enfoque europeo para garantizar que pudieran mantenerse estándares de seguridad alto sin una ruptura del tránsito aéreo en Europa durante futuros eventos de esta naturaleza.

Finalmente, me siento orgulloso con la calificación positiva obtenida por la AESA en una auditoría ISO 9001:2008 llevada a cabo en noviembre de 2010. Esta certificación, que no habría sido posible sin el compromiso y dedicación de todo el personal, supone el reconocimiento de la capacidad de la AESA de acometer procesos de trabajo y organización eficaces. La AESA es en este momento la primera Agencia de la UE en disponer de un certificado ISO 9001:2008 pleno.

Patrick Goudou  
Director Ejecutivo

# Índice

<b>PRÓLOGO DEL PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN.....</b>	<b>2</b>
<b>PRÓLOGO DEL DIRECTOR EJECUTIVO.....</b>	<b>3</b>
<b>ÍNDICE .....</b>	<b>5</b>
<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>7</b>
<b>LA AGENCIA .....</b>	<b>8</b>
<b>ESTRUCTURA ORGANIZATIVA .....</b>	<b>9</b>
<b>EVENTOS IMPORTANTES EN 2010 .....</b>	<b>10</b>
<b>ACTIVIDADES DE LA AGENCIA .....</b>	<b>11</b>
<b>1. ESTRATEGIA DE SEGURIDAD.....</b>	<b>11</b>
1.1. Objetivo y ámbito .....	11
1.2. Logros principales obtenidos en 2010.....	11
<b>2. INVESTIGACIÓN Y ANÁLISIS DE SEGURIDAD .....</b>	<b>14</b>
2.1. Objetivo y ámbito .....	14
2.2. Logros principales obtenidos en 2010.....	14
Análisis de la seguridad .....	14
Investigación.....	16
2.3. Conjunto de indicadores clave.....	17
<b>3. REGLAMENTO .....</b>	<b>18</b>
3.1. Objetivo y ámbito .....	18
3.2. Logros principales obtenidos en 2010.....	18
3.3. Conjunto de indicadores clave.....	20
<b>4. CERTIFICACIÓN DE PRODUCTOS .....</b>	<b>21</b>
4.1. Objetivo y ámbito .....	21
4.2. Logros principales obtenidos en 2010.....	21
4.3. Conjunto de indicadores clave.....	24
<b>5. APROBACIONES DE LA ORGANIZACIÓN .....</b>	<b>25</b>
5.1. Objetivo y ámbito .....	25
5.2. Logros principales obtenidos en 2010.....	25
5.3. Conjunto de indicadores clave.....	27
<b>6. INSPECCIONES DE LOS ESTADOS MIEMBROS .....</b>	<b>28</b>
6.1. Objetivo y ámbito .....	28
6.2. Logros principales obtenidos en 2010.....	28
6.3. Conjunto de indicadores clave.....	30
<b>7. OPERADORES .....</b>	<b>31</b>
7.1. Objetivo y ámbito .....	31
7.2. Logros principales obtenidos en 2010.....	31
SAFA.....	31
Operadores de terceros países.....	32
7.3. Conjunto de indicadores clave.....	33
<b>8. COOPERACIÓN INTERNACIONAL .....</b>	<b>34</b>
8.1. Objetivo y ámbito .....	34
8.2. Logros principales obtenidos en 2010.....	34
8.3. Conjunto de indicadores clave.....	35

<b>9. ACTIVIDADES DE APOYO .....</b>	<b>36</b>
9.1. <i>Objetivo y ámbito .....</i>	36
9.2. <i>Logros principales obtenidos en 2010.....</i>	36
<i>Gestión general.....</i>	36
<i>Gestión de aplicaciones y servicios de adquisiciones .....</i>	36
<i>Servicios financieros .....</i>	37
<i>Servicios jurídicos .....</i>	37
<i>Comunicaciones .....</i>	37
<i>Recursos humanos.....</i>	38
<i>Formación técnica.....</i>	39
<i>Información y servicios centrales .....</i>	39
9.3. <i>Conjunto de indicadores clave.....</i>	40
<b>CONTROL INTERNO Y MITIGACIÓN DE RIESGOS.....</b>	<b>41</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>44</b>
<b>ANEXO 1: DECLARACIÓN DE GARANTÍA DEL ORDENADOR DE LA AGENCIA .....</b>	<b>45</b>
<b>ANEXO 2: ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INVESTIGACIÓN EN 2010.....</b>	<b>46</b>
<b>ANEXO 3: DECISIONES, DICTÁMENES Y NPA DE 2010 .....</b>	<b>47</b>
<b>ANEXO 4: RESULTADOS ECONÓMICOS DE LA AGENCIA EN 2010 (IMPLEMENTACIÓN</b>	
<b>PRESUPUESTARIA DE LA AESA).....</b>	<b>49</b>
<b>ANEXO 5: CIFRAS E INFORMACIÓN DEMOGRÁFICA DEL PERSONAL .....</b>	<b>53</b>
<b>ANEXO 6: CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE AESA .....</b>	<b>55</b>
<b>ANEXO 7: LISTA DE ACRÓNIMOS .....</b>	<b>56</b>

## Introducción<sup>1</sup>

Durante el año 2010, la Agencia ha continuado con la preparación de sus nuevas atribuciones y responsabilidades, a la vez que reforzaba y promovía su papel como pieza central de la estrategia de la Unión Europea en materia de seguridad en la aviación. En este contexto, la Agencia avanzó hacia el establecimiento de un marco regulador exhaustivo europeo en el campo de la seguridad aérea civil y contribuyó de manera notable a la creación de una estrategia de seguridad en la aviación a nivel europeo.

En 2010, a las tareas de la Agencia se les sumaron las siguientes tareas, por mencionar las más notables:

- desarrollo de un programa (EASP) y plan (EASp) de seguridad de la aviación europea;
- establecimiento del Sistema interno de notificación de sucesos (IORS);
- trabajo preparatorio en referencia a la autorización de operadores de terceros países (TCO);
- participación en el Consejo de revisión del rendimiento (PRB) en referencia al sistema de evaluación del rendimiento de la gestión de tránsito aéreo (ATM).

Gran parte del trabajo supuso una estrecha colaboración con otras autoridades. La AESA garantizó una representación europea consistente en la 37ª Asamblea general de la OACI apoyando el borrador de las notas de información y trabajo presentadas por la presidencia belga. La Agencia continuó con su implicación directa en diversos grupos de trabajo y de expertos de la OACI. A nivel europeo, la Agencia adoptó un acuerdo de trabajo con EUROCONTROL, además de firmarse una carta de acuerdo (LoA) con la Empresa Común SESAR con objeto de definir las tareas y modalidades vinculadas con el programa SESAR.

En 2010, la Agencia concentró aún más sus esfuerzos en ser reconocida como una organización con un elevado nivel de calidad. En noviembre de 2010, la AESA logró el certificado ISO9001:2008, siendo la primera agencia europea en disponer de un certificado pleno. Además, en 2010 la función de Auditoría interna de la Agencia logró el certificado IPPF, Marco regulador de prácticas profesionales internacionales.

Finalmente, la Agencia llevó a cabo su ejercicio anual de evaluación del riesgo. En el presente informe se incluyen los riesgos identificados y las acciones de corrección llevadas a cabo y/o iniciadas al respecto.

---

<sup>1</sup> El presente Informe General Anual de la Agencia correspondiente al año 2010 se ha elaborado de conformidad con los requisitos establecidos en el artículo 57 del Reglamento (CE) nº 216/2008 (Reglamento de base). Su estructura gira en torno a las actividades centrales de la Agencia y describe la forma en que ésta ha implementado el programa de trabajo 2010. Tal como se destaca en las tablas específicas relacionadas con cada una de las actividades, a finales de 2010 se habían cumplido casi todos los objetivos definidos en el programa de trabajo 2010.

## La Agencia

La Agencia Europea de Seguridad Aérea constituye la pieza central del sistema de seguridad aérea de la Unión Europea y lo componen la Agencia, la Comisión Europea y las autoridades de aviación nacionales (NAA).

### Su seguridad es nuestra misión

Nuestra misión es promover los niveles comunes más elevados de seguridad y de protección medioambiental en la aviación civil.

### Una estrategia común

El transporte aéreo es una de las formas más seguras de viajar. A medida que el tráfico aéreo continúa creciendo, se hace necesario un esfuerzo común en el ámbito europeo para asegurar la seguridad y sostenibilidad del transporte aéreo. La Agencia desarrolla normas comunes de seguridad y medioambientales. Supervisa la aplicación de normas mediante inspecciones en los Estados miembros, a la vez que proporciona la necesaria experiencia y formación técnica en los sistemas. La Agencia trabaja codo con codo con las NAA, las cuales tienen su propia función que desempeñar dentro del sistema de la UE.

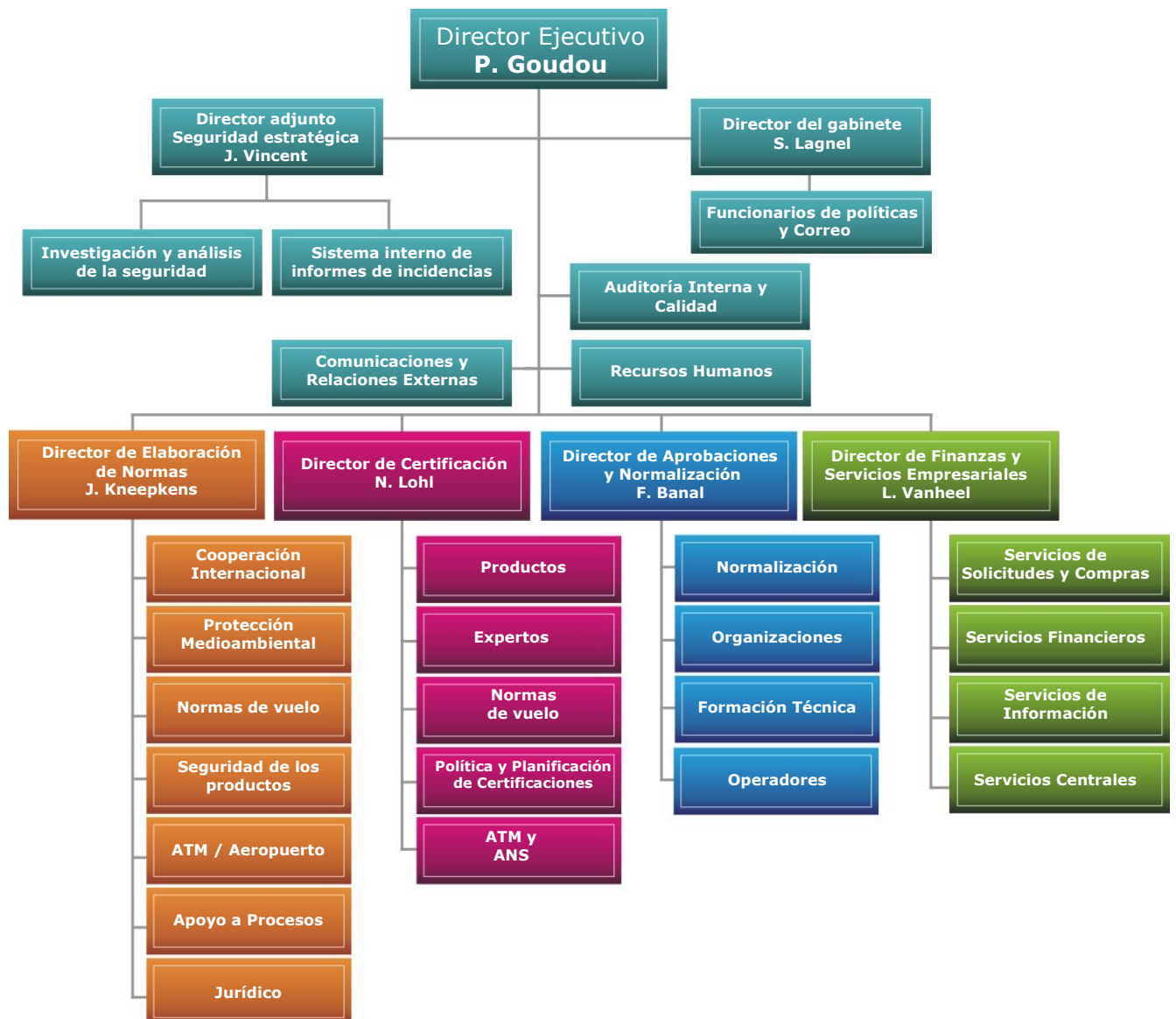
### Nuestras tareas

Las tareas principales de la Agencia en la actualidad incluyen:

- Reglamentación: creación de borradores de legislación en materia de seguridad en la aviación y ofrecimiento de consejo técnico a la Comisión Europea y a los Estados miembros;
- Inspecciones y formación para garantizar una implantación uniforme de la legislación europea sobre seguridad en la aviación en todos los Estados miembros;
- Certificación de tipo de aeronavegabilidad y medioambiental de productos, componentes y equipos aeronáuticos;
- Aprobación de organizaciones de diseño aeronáutico en todo el mundo y de organizaciones de producción y mantenimiento fuera de la UE;
- Coordinación del programa SAFA (Evaluación de la seguridad operacional de aeronaves extranjeras) de la Comunidad Europea;
- Recopilación, análisis, e investigación de datos con objeto de mejorar la seguridad en la aviación.



## Estructura organizativa



Estado: mayo de 2011

## Eventos importantes en 2010

Evento	Fecha
<b>Organizado/co-organizado por AESA</b>	
Día de información de la AESA - La segunda extensión de la AESA: Aeródromos y ATM, Oslo	22 de enero de 2010
2º Foro de Cooperación Internacional (ICF-2), Dubai	27-29 de abril de 2010
Visita del Sr. Siim Kallas, Vicepresidente de la Comisión Europea a cargo del Transporte, Colonia	31 de mayo de 2010
Conferencia EEUU/Europa sobre Seguridad en Aviación Internacional 2010, Nueva Orleans	8-10 de junio de 2010
Seminario sobre los problemas ocasionados por la nube de cenizas volcánicas, Colonia	21 de junio de 2010
Conferencia de la AESA «Hacia reglas de seguridad comunes – Opiniones ATM de primera fase», Colonia	24 de junio de 2010
Conferencia internacional sobre el impacto del cambio climático en la seguridad de la aviación, Colonia	8-9 de septiembre de 2010
Conferencia AR/OR, Colonia	20-21 de octubre de 2010
Conferencia OPS sobre la Parte CAT y la Parte SPA, Colonia	25 de noviembre de 2010
<b>Organizado a nivel de OACI / UE</b>	
8ª Reunión del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP/8) de la OACI, Montreal	1-12 de febrero de 2010
Conferencia sobre el Cielo Único Europeo II, Madrid	25-26 de febrero de 201
Conferencia de seguridad a alto nivel de la OACI, Montreal	29-31 de marzo de 2010
1ra Cumbre sobre aviación UE-América Latina, Río de Janeiro	24-26 de mayo de 2010
37ª Asamblea general de la OACI, Montreal	27 de septiembre de 2010
Cumbre europea de la aviación, Brujas	26-27 de octubre de 2010

## Actividades de la Agencia

### ***1. Estrategia de seguridad***

#### **1.1. Objetivo y ámbito**

La Agencia ha asumido el liderazgo de la coordinación y complementación de los esfuerzos realizados por los Estados miembros de la UE hacia la implantación de los requisitos establecidos por la OACI en materia de Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) para el sector y los programas estatales de seguridad operacional (SSP) para los estados contratantes de la OACI.

Compartir las funciones entre las instituciones europeas y los Estados miembros, según lo descrito en el Reglamento de base significa que la cooperación resulta esencial para garantizar la implantación de la gestión de la seguridad. Existe la necesidad de garantizar un enfoque regional (paneuropeo) respecto a los principios de gestión de la seguridad.

A la vista de esta necesidad y con el objetivo de avanzar, se estableció un Comité de Asesoramiento de la Seguridad Aérea Europea (EASAC) en octubre de 2009 con representantes de la Comisión Europea, el sector de la aviación, EUROCONTROL, los Estados miembros y la AESA.

En el año 2010 este trabajo culminó con la creación del primer sistema pan europeo de seguridad aérea a través del desarrollo del Programa de seguridad de la aviación europea (EASP) y el Plan europeo de seguridad aérea (EASp) afín.

#### **1.2. Logros principales obtenidos en 2010**

##### ➤ **Programa de seguridad de la aviación europea (EASP)**

Durante el año 2010 EASAC desarrolló un manual para el Programa de seguridad de la aviación europea (EASP) y un Plan europeo de seguridad aérea (EASp). Teniendo como base este trabajo, la Comisión Europea tiene intención de emitir una comunicación sobre la estrategia para el futuro de la seguridad aérea en Europa en el que se enumerarán los objetivos para los próximos años. En él se incluirán los siguientes elementos: una estrategia, un programa y planes de seguridad periódicos, con los que se completará la imagen.

Europa es pionera en este esfuerzo ya que ninguna otra región del mundo dispone de una estructura que ponga en acción la gestión de la seguridad. Los elementos anteriormente mencionados han sido calurosamente sancionados por el Consejo de Administración de la Agencia en diciembre de 2010.

El enfoque propuesto para la seguridad aérea europea se basa en tres elementos:

- Un conjunto de políticas y objetivos (la estrategia);
- Un conjunto integrado de reglamentos y actividades orientadas a mejorar la seguridad (el programa) y
- Una evaluación de cuestiones de seguridad de alto nivel y el plan de acción relacionado (el plan de seguridad).

- El manual EASP

El Programa de seguridad de la aviación europea (EASP) se describe en un manual. Se compone de una serie de procesos y actividades y se divide en dos partes.

La primera de ellas trata del sistema europeo de seguridad aérea creado por el Reglamento de base. En él se establece el escenario. Describe los diferentes actores, sus funciones, responsabilidades y la forma de interactuar entre los mismos. Resulta fundamental para comprender cómo puede utilizarse el sistema para mejorar la seguridad. El documento describe también los actores externos que influyen en el sistema.

La segunda parte describe la teoría del funcionamiento del sistema para mejorar, de forma continua la seguridad. La introducción de la gestión de seguridad formalizada en todos los sectores de la industria aeronáutica civil aún está en desarrollo. De hecho, la OACI ha introducido un cambio de paradigma que se está implantando en este momento. Dicho cambio de paradigma consta de dos elementos: SMS/SSP y reglamento basado en el rendimiento empleando un enfoque completo del sistema. Para tener en consideración este entorno cambiante, esta parte del documento propone aspiraciones así como procesos existentes. La propuesta lleva la gestión colectiva de la seguridad al núcleo del sistema aeronáutico.

El manual de EASP es un documento inicial. A medida que se desarrolle la implantación de los principios de gestión de la seguridad, el sistema habrá de evolucionar. La colaboración es un aspecto esencial para la implantación con éxito de la gestión de la seguridad. Esta afirmación es especialmente verdadera en nuestro caso y puede servir de modelo para otros enfoques regionales de cooperación.

El EASP también tiene como objetivo proporcionar asistencia a los Estados miembros en la preparación de sus SSP. Ofrece la visión europea de las diferentes interfaces y de los problemas comunes que deben tratarse. Esta visión europea es fundamental para el enfoque colaborativo y viceversa. De hecho, un conocimiento común del funcionamiento del sistema de la AESA y de las funciones y actividades de todos los participantes es la base del trabajo en equipo y es una cuestión que debe establecerse para tener éxito en este desafiante esfuerzo.

- El Plan europeo de seguridad aérea (EASp)

En 2010, se ha desarrollado la primera edición del EASp siguiendo un enfoque ascendente. Se han establecido las prioridades iniciales al agregar las prioridades nacionales proporcionadas por los Estados miembros. Dichas prioridades se han comparado con las establecidas por la Iniciativa de seguridad estratégica europea (ESSI), EUROCONTROL o la Agencia. En futuras ediciones se seguirá una metodología cooperativa más robusta, en oposición a la actual (ascendente) empleada en la primera versión. Los principios de desarrollo de los siguientes planes se describen en el manual de EASP.

La gestión de la seguridad ha evolucionado a lo largo de los años. Mejorar el registro de seguridad se ha convertido en un trabajo que supone un reto y que requiere de un esfuerzo colectivo, así como de la priorización de los escasos recursos. La publicación de un Plan de seguridad muestra el compromiso europeo con la acción.

La intención tras dicho documento es cerrar el bucle de la gestión de la seguridad al conectar los problemas de seguridad identificados a nivel europeo a través del análisis de los sucesos de seguridad con los planes de acción e iniciativas lanzadas para mitigar los riesgos subyacentes.

El EASp propone una ruta para el próximo cuatrienio que dibuja una imagen exhaustiva del trabajo de seguridad en Europa en todos los aspectos de la aviación. Establece el primer nivel de prioridades, el cual se complementa adicionalmente por los planes de seguridad nacionales y a nivel de la Agencia por un programa interno de seguridad. Crea una red para la acción. La coordinación y estrecha colaboración son elementos clave para mantenerlo actualizado y eficaz.

## **2. Investigación y análisis de seguridad**

### **2.1. Objetivo y ámbito**

La AESA adquiere y analiza datos con el objetivo de mejorar el rendimiento de seguridad del sistema aeronáutico. Lleva a cabo estudios, crea informes, realiza seguimientos de investigaciones sobre accidentes, promueve las iniciativas de seguridad y establece, utiliza y difunde información relacionada con la seguridad.

El trabajo de análisis de la seguridad presenta dos aspectos, internamente el análisis de la seguridad es la base para definir las acciones y políticas que el comité interno de seguridad de la Agencia (ISC) debe considerar; y externamente, el análisis de la seguridad asesora, coopera e informa sobre los aspectos del riesgo de seguridad. Las funciones que apoyan este trabajo son:

- Análisis de la seguridad: revisiones, realización de estudios y disposición de informes;
- Investigaciones: difundir y realizar un seguimiento de las recomendaciones sobre seguridad y además desarrollar medios de cooperación;
- Mejora continua: facilitar y promover las iniciativas de seguridad aérea;
- Establecer, utilizar y difundir información procedente de las funciones técnicas (información de fallos de servicio, estadísticas, política de factores humanos, análisis operacional de datos de vuelo, sistema de gestión de la seguridad, previsión y promoción de la seguridad).

El análisis de la seguridad proporciona una gran diversidad de notificaciones y análisis de seguridad para otros actores, tanto internos como externos. También apoya las actividades de comunicación de la AESA con las partes implicadas.

En 2010, se centró en la consolidación de capacidades ya existentes, por ejemplo a través de una mejora del enfoque sistemático para vincular las actividades de seguridad con los riesgos de seguridad identificados y expandir el uso y puesta en común de los datos de seguridad.

### **2.2. Logros principales obtenidos en 2010**

#### **Análisis de la seguridad**

- Uso productivo de los datos de seguridad

La expansión del empleo de los datos de seguridad trajo consigo recompensas al centrarse el trabajo en la detección de tendencias y precursores que hagan referencia a accidentes futuros. Con objeto de mejorar la cooperación se trataron acuerdos internacionales para compartir los datos. Se proporcionaron herramientas nuevas para facilitar la disponibilidad de los datos de seguridad dentro de la Agencia.

A la vista del acuerdo de trabajo entre la Agencia y EUROCONTROL, una de las primeras tareas de este acuerdo es expandir el informe anual sobre seguridad (ASR) hasta incluir un componente de ATM. Además, se ha contratado un coordinador para la «Red de análisis», lo que significa que el proyecto puede ver la luz en 2011.

También se ha desarrollado trabajo con objeto de reforzar la política de la Agencia sobre la protección de la información de seguridad y la aplicación de una "cultura justa".

- Sistema interno de notificación de sucesos (IORS)

Un logro importante en 2010 fue el establecimiento del Sistema interno de notificación de sucesos (IORS) con el objetivo de mejorar la organización y procesos internos de la Agencia para todos los sucesos de los que se informa a la AESA. El trabajo implicaba, entre otros el desarrollo de la política de IORS, los procedimientos necesarios y la forma de utilizarlos. El departamento IORS se creó en octubre de 2010.

- Cooperación en investigación

Un trabajo más cercano, la responsabilidad y confianza en los métodos de trabajo lograron acciones correctivas más rápidas y seguras tras accidentes e incidentes graves. La nueva legislación europea, el Reglamento (UE) Nº 996/2010<sup>2</sup> fue desarrollado y puesto en vigor para clarificar las funciones y responsabilidades de la AESA.

El seguimiento de los principales accidentes o incidentes graves en la aviación civil ocurridos en 2010, incluidos:

- 21 de enero de 2010: Agusta AW139 EC-KYR, Accidente, Almería, España;
- 10 de abril de 2010: TU-154M, Accidente de las Fuerzas Armadas de Polonia en Smolensk, Rusia;
- 13 de abril de 2010: Airbus A300B4-203F, XA-TUE de AeroUnion, Monterrey, México;
- 12 de mayo de 2010: Airbus A330, 5A-ONG, Accidente, Libia;
- 28 de julio de 2010: Accidente Airbus A321, AP-BJB Airblue, Islamabad;
- 27 de julio de 2010: Boeing MD-11, Carguero de Lufthansa, D-ALCQ, Accidente en aeropuerto de Riyadh, Arabia Saudí;
- 03 de septiembre de 2010: Accidente Boeing 747-400F, N571UP, Dubai, EAU;
- 04 de noviembre de 2010: Accidente por fallo de motor Airbus A380, Qantas (no mortal).

- Cenizas volcánicas

Debido a la erupción del volcán Eyjafjallajökull (Islandia) en abril de 2010, que causó un enorme trastorno en el tráfico aéreo en todo el oeste y norte de Europa, la Agencia dedicó todos sus esfuerzos a establecer unas medidas adecuadas para promover una continuidad segura de las operaciones de vuelo. Se priorizó la coordinación, talleres y presentaciones, así como la participación en grupos de trabajo, todo ello con el objetivo de minimizar el impacto de futuros eventos. Se publicó un boletín de información de la seguridad<sup>3</sup> con recomendaciones para los operadores de aeroplanos propulsados con turbinas y helicópteros operados en el espacio aéreo —o cercanos al espacio aéreo— que se sabía o se sospechaba que estaba contaminado con ceniza volcánica. La Agencia trabaja en la recientemente establecida Célula europea de coordinación de crisis aéreas (EACCC) con el objeto de garantizar una respuesta consistente, coherente y a tiempo ante situaciones de crisis. Además comenzó una colaboración con la OACI para establecer unos nuevos estándares de certificación para la ceniza volcánica.

- Iniciativas de seguridad y sus resultados

Los tres pilares de ESSI se vincularon al programa de seguridad de la aviación europea (EASP).

<sup>2</sup> Reglamento (UE) nº 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de octubre de 2010 sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE, DO L295/35.

<sup>3</sup> AESA SIB nº 2010-17R2: Vuelo en espacio aéreo con baja contaminación de ceniza volcánica.

- Equipo europeo de seguridad aeronáutica comercial (ECAST) Se adoptaron nuevas atribuciones con un enlace al Comité de Asesoramiento de la Seguridad Aérea Europea (EASAC). Se produjo el lanzamiento de la actividad de seguridad en pista ECAST dirigido por el Grupo de trabajo europeo para la prevención de salidas de pista (EWGPPE). El lanzamiento del foro de vigilancia de datos de vuelo (FDM) está en marcha.
- Equipo europeo de seguridad operacional de helicópteros (EHEST): Se publicó el Informe EHEST acerca de los accidentes en el periodo 2000-2005, así como dos folletos y vídeos promocionales al respecto. El simposio internacional sobre seguridad en helicópteros (IHSS) de 2010 se organizó en Europa.
- Equipo europeo para la seguridad de la aviación general (EGAST): Se publicaron las directrices de promoción de la seguridad EGAST, así como los folletos y vídeos relacionados.
- Gestión del rendimiento de la seguridad

El Consejo de revisión del rendimiento (PRB) se ha puesto en vigor mediante el Reglamento (UE) nº 691/2010<sup>4</sup> relativo al sistema de evaluación del rendimiento de ATM. Debido a que el sistema de evaluación del rendimiento también incluye la seguridad, se ha incluido en el Reglamento la cooperación con la Agencia. Las principales áreas de cooperación son: definición del conjunto de indicadores clave, revisión de planes nacionales de rendimiento y los informes anuales PRB. Esta cooperación se formalizó mediante un memorando de acuerdo (MOU) firmado en febrero de 2011 entre la Agencia y las direcciones de PRB.

- Avance de la seguridad internacionalmente

La Conferencia de seguridad a alto nivel de la OACI (HLSC) tuvo lugar en marzo de 2010. AESA presidió el grupo que reunió a los estados para producir y plasmar documentos que permitieran a Europa hablar con una sola voz en el HLSC.

La Agencia organizó una conferencia internacional sobre el impacto del cambio climático en la seguridad de la aviación en septiembre de 2010.

## Investigación

### ➤ Planificación de la investigación para el futuro

Teniendo en cuenta las prioridades principales del Plan europeo de seguridad aérea y del programa temático del Grupo de cooperación para la investigación europea en aviación (EARPG) la Agencia durante el 2010 consolidó sus necesidades y peticiones para nuevas propuestas de proyectos, así como un registro de los años anteriores en el ambicioso Plan de investigación de la AESA 2011-2013. El plan abarca las propuestas de proyectos originadas del programa de elaboración de reglamentación, los proyectos que se sugieren por las recomendaciones de seguridad, las propuestas realizadas por ESSI, la Dirección de certificación y elaboración de normas y el Grupo europeo de asesoramiento de factores humanos (EHFAG).

La Agencia colaboró estrechamente con la Comisión Europea respecto a las actividades de investigación europeas que afecten al sistema de la AESA (Séptimo programa marco

<sup>4</sup> El Reglamento de la Comisión (UE) nº 691/2010 de 29 de julio de 2010 que adopta un sistema de evaluación del rendimiento para los servicios de navegación aérea y funciones de red y que modifica el Reglamento (CE) nº 2096/2005 por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea, DO L201/1.



regulador (FP7), subtema 7.1 Aeronáutica y transporte aéreo). En este contexto, la AESA asistió a los consejos de partes implicadas / comités de asesoramiento del proyecto y celebró reuniones de revisión de progreso.

Además, la AESA se implicó con las iniciativas tecnológicas a gran escala SESAR y CLEAN SKY. Durante 2010 la Agencia también participó y contribuyó al grupo de implantación y el equipo de integración del Consejo asesor para la investigación aeronáutica en Europa (ACARE). En el **anexo 2** se incluye un listado de estudios y proyectos de investigación de 2010.

### 2.3. Conjunto de indicadores clave

Objetivo	KPI	Objetivo 2009	Objetivo 2010	Resultado 2010
Mejorar la disponibilidad adecuada y ampliar el contenido del Informe anual sobre seguridad	Se adelanta la fecha de publicación, se mejora el alcance de los indicadores y se mejoran los detalles	Contenido completo y aprobado el 1 de junio	Contenido completo y aprobado el 25 de mayo	El Informe anual sobre seguridad (ASR) 2009 con contenido mejorado fue aprobado por el Comité interno de seguridad de la Agencia el 6 de abril de 2010
Mejorar la respuesta de la Agencia a las recomendaciones de seguridad formales	Porcentaje de nuevas recomendaciones de seguridad respondidas en menos de 90 días	90%	95%	88%
Respuestas coordinadas, medidas y a tiempo ante importantes accidentes mortales de aviación civil	Seguimiento e investigaciones de apoyo activas para determinar el mejor plan de acción corrector posible	Seguimiento de 5 importantes accidentes mortales de aviación civil	Seguimiento de 7 importantes accidentes mortales de aviación civil	Superado
Mejorar la planificación y tasa de implantación de las acciones planificadas	Planes de acción aceptados. Seguimiento de la implantación del plan de acción que muestra que se trata un alto porcentaje de acciones	Los grupos de trabajo ECAST proporcionan producto, el EHEST aprueba un plan de acción; el EGAST publica materiales promocionales de seguridad	Los grupos de trabajo ECAST proporcionan producto, el EHEST implanta un plan de acción; el EGAST publica materiales promocionales de seguridad	Logrado

### 3. Reglamento

#### 3.1. Objetivo y ámbito

La Agencia, en estrecha colaboración con la Comisión Europea, gestiona y coordina la preparación de la normativa europea relacionada con el reglamento de la seguridad aérea civil y la compatibilidad medioambiental. En este contexto, la AESA publica dictámenes dirigidos a la Comisión Europea y adopta certificaciones de apoyo y material guía.

En 2010, la Agencia continuó sus actividades en línea con las prioridades establecidas por la Comisión Europea y orientadas a la implantación plena del Reglamento de base. Garantizar la aparición adecuada de los productos de la tarea de elaboración de reglamentación continúa siendo un gran desafío en 2010, en particular lo que respecta a las tres normativas ATM «por vía rápida».

#### 3.2. Logros principales obtenidos en 2010

##### ➤ Programa de elaboración de reglamentación

La AESA finalizó un número notablemente mayor de tareas en comparación con las 17 previstas en el programa de elaboración de normativas, incluido el Dictamen que obliga a la introducción del nuevo software ACAS II, la Decisión que introduce los medios de cumplimiento aceptables (AMC) y el material guía (GM) en la Parte-M de «Deshielo/antihielo», los 3 Dictámenes ATM por vía rápida, así como los documentos de respuesta a los comentarios (CRD) sobre partes del otorgamiento de licencias a tripulación de vuelo (FCL), Médico (MED), Requisitos de autoridad/requisitos de organización (AR/OR), Tripulación de cabina (CC) y Operaciones aéreas (OPS)<sup>5</sup>. Los Dictámenes sobre la Parte-FCL y la Parte-MED se entregaron en 2010. En el **Anexo 3** se muestra una lista de las Decisiones, Dictámenes y NPA de 2010.

##### ➤ Competencia existente

La AESA publicó varios NPA de importancia referentes a la contratación de servicios técnicos, a la adaptación del Reglamento (CE) nº 2042/2003<sup>6</sup>, CS-25 sobre el tipo y número de salidas de emergencia para pasajeros y CS-27 / CS-29 sobre el control de la salud de las vibraciones.

##### ➤ Ampliación del ámbito

###### • Primera ampliación

La Agencia continuó su trabajo de acuerdo con los ocho paquetes de trabajo prioritarios acordados por el Consejo de Administración en septiembre de 2009. Los paquetes de trabajo se alinearon con los NPA y la nueva estructura normativa propuesta, en particular teniendo en cuenta el progreso llevado a cabo, los recursos internos y externos disponibles y su experiencia adecuada, así como la reestructuración de los requisitos técnicos OPS.

<sup>5</sup> OPS, referida a las operaciones de transporte aéreo comercial de helicópteros y aviones (CAT (A+H)) y operaciones que requieren aprobaciones específicas (SPA).

<sup>6</sup> Reglamento de la Comisión (CE) nº 2042/2003 de 20 de noviembre de 2003 sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas, DO L 315/1.

Los CRD a la Parte-AR y la Parte-OR se publicaron en octubre de 2010. Contienen los requisitos de autoridad (AR) referentes a FCL, organizaciones de formación, centros médicos aeronáuticos, FSTD, operaciones aéreas, certificación médica aeronáutica y de tripulación de cabina, y los requisitos de organización (OR) referentes a las organizaciones de formación, centros médicos aeronáuticos, FSTD y tripulación de cabina. Los CRD a las especificaciones de certificación para FSTD para aviones y helicópteros se publicaron en diciembre de 2010.

- Segunda ampliación

La Agencia publicó los Dictámenes de «primera fase» («vía rápida») acerca de las tres normas ATM esenciales y continuó las actividades de elaboración de reglamentación en línea con las prioridades acordadas. La AESA también publicó el Dictamen sobre la norma de requisitos de uso del espacio aéreo común con la primera subparte sobre el software ACAS II, versión 7.1 el cual es obligatorio en el espacio aéreo europeo. El desarrollo de las disposiciones de aplicación para la seguridad de los aeródromos continuó con el objetivo de publicar los NPA relacionados en 2011 y adoptar las normativas en 2013, según lo estipulado por el Reglamento de base.

Según lo solicitado por la Comisión Europea y de acuerdo con la función asesora de seguridad de la Agencia (artículo 13a del Reglamento marco regulador SES), la Agencia contribuyó activamente al desarrollo de las disposiciones de aplicación SES acerca de las funciones de gestión de red ATM, el sistema de evaluación del rendimiento de la ATM y la obtención de información para establecer o modificar los bloques de espacio aéreo funcionales (FAB).

- Implantación del programa de trabajo de elaboración de reglamentación 2010: relación con las organizaciones

Al implantar su programa de trabajo 2010, la Dirección de Reglamentación desarrolló aún más la relación con EUROCONTROL, SESAR y OACI.

Se adoptó el Acuerdo de trabajo entre la Agencia y EUROCONTROL y el Programa de trabajo para 2011 y entraron en vigor las especificaciones de tareas relacionadas para buscar las sinergias máximas en las tareas de ambas organizaciones y para facilitar la implantación del entorno normativo cambiante en el dominio de ATM. En el área de la protección medioambiental se ha establecido también una estrecha relación de trabajo.

Se firmó formalmente una carta de acuerdo (LoA) entre la Agencia y la Empresa Común SESAR, con objeto de definir las tareas y modalidades vinculadas al programa SESAR. La Agencia está implicada, desde un punto de vista reglamentario, en la planificación, esbozo de normativas y casos de seguridad y desarrolla una función clave en el proceso de validación de los paquetes de trabajo SESAR. La Agencia apoyó también el programa SESAR para validar los aspectos de seguridad relacionados con la implantación del programa.

Además, la EASA continuó con su implicación directa en diversos grupos de trabajo y grupos de expertos de la OACI, aumentando su apoyo y cooperación con la OACI respecto del desarrollo de nuevas normativas y estándares. La EASA trabajó con el personal de OACI y los grupos de expertos sobre operaciones y servicios de aeródromo en el grupo de estudio de la OACI para operaciones de sistemas de aviones no pilotados y con el personal sobre la nueva generación de profesionales aeronáuticos (NGAP). También participó en las reuniones de los grupos de trabajo de modelos y bases de

datos sobre ruidos y emisiones de las aeronaves. Se prestó apoyo a la Comisión Europea para preparar la reunión del Grupo de Dirección OACI/CAEP.

### 3.3. Conjunto de indicadores clave

Objetivo	KPI	Objetivo 2009	Objetivo 2010	Resultado 2010
Mejorar el proceso de elaboración de reglamentación mediante la organización de conferencias con objeto de comunicarse con las partes implicadas en un paso anterior del proceso	Número de conferencia de alto nivel organizadas al inicio de las nuevas tareas	4	4	6 <sup>7</sup>
Ser más proactivos con respecto a OACI, EM, instituciones de la UE con objeto de acceder a una función principal en la preparación de normativas y en el establecimiento de los objetivos de seguridad	Adopción y grado de implantación de una política de interacción con estos diversos participantes clave.	La política esbozada por R es adoptada por los Directores	75 % de la política implementada	95 %
Implementar la WP de R adoptada	% de tareas implementadas	95%	95%	135 %

<sup>7</sup> Día de información de la EASA - La segunda extensión de la AESA: Seminario de relación de aeródromos y ATM, Parte-21J/145 - Discusión sobre la aceptación de piezas y reparaciones, seminario sobre MDM.047, M.014 y 145.012, Conferencia AR/OR, Conferencia OPS en Parte CAT y Parte SPA.

## **4. Certificación de productos**

### **4.1. Objetivo y ámbito**

La Agencia es responsable de la certificación de tipo de aeronavegabilidad y medioambiental de los productos, componentes y equipos aeronáuticos. Esta responsabilidad abarca la certificación inicial de nuevos diseños de tipo y una variedad de actividades relacionadas, tales como certificaciones de tipo complementarias, aprobación de cambios y soluciones de reparación. Además, incluye también las actividades para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de los productos, componentes y equipos certificados durante los ciclos de vida operativos completos. Esto incluye reaccionar sin demora excesiva a un problema de seguridad, así como publicar, difundir la información obligatoria aplicable (Directivas de aeronavegabilidad, AD).

En 2010 la Dirección de Certificación de la Agencia se centró en la mejora de las tareas relacionadas con el mantenimiento de la aeronavegabilidad y la preparación de la implantación de las nuevas atribuciones además de llevar a cabo su tarea principal en el dominio de la certificación de la aeronavegabilidad y la certificación medioambiental de los productos, componentes y equipos aeronáuticos.

### **4.2. Logros principales obtenidos en 2010**

La Dirección de Certificación inició y apoyó activamente el desarrollo de un nuevo sistema (herramientas y métodos de trabajo) para la recopilación, análisis y grabación consistente de la información de seguridad disponible. También contribuyó al desarrollo del marco de trabajo normativo para las nuevas responsabilidades de la Agencia. Se prestó apoyo a la revisión del Reglamento de Tasas e ingresos<sup>8</sup> actual para configurar un mecanismo de fondos apropiados para las nuevas actividades.

La dirección configuró su organización debidamente y estableció el Departamento de Gestión de tránsito aéreo (ATM) y Sistemas de navegación aérea (ANS), el cual se encontrará al cargo de todas las investigaciones y de la supervisión de los sistemas empleados para ofrecer servicios ATM/ANS.

El desarrollo de un «Programa del alumno» para jóvenes ingenieros se desarrolló en mayor profundidad con una Decisión del Director Ejecutivo<sup>9</sup>, en la que se establece el marco regulador general para los programas de formación en la AESA.

La Agencia promovió activamente su cooperación con las partes implicadas a través de diversos eventos específicos (talleres, seminarios, reuniones de gestión, etc.) y una herramienta de comunicación recién desarrollada, el Memorando de certificación<sup>10</sup>.

<sup>8</sup> Reglamento de la Comisión (CE) nº 593/2007 de 31 de mayo de 2007 relativo a las tasas e ingresos percibidos por la Agencia Europea de Seguridad Aérea y Reglamento de la Comisión (CE) nº 1356/2008 de 23 de diciembre de 2008 que rectifica el Reglamento (CE) nº 593/2007.

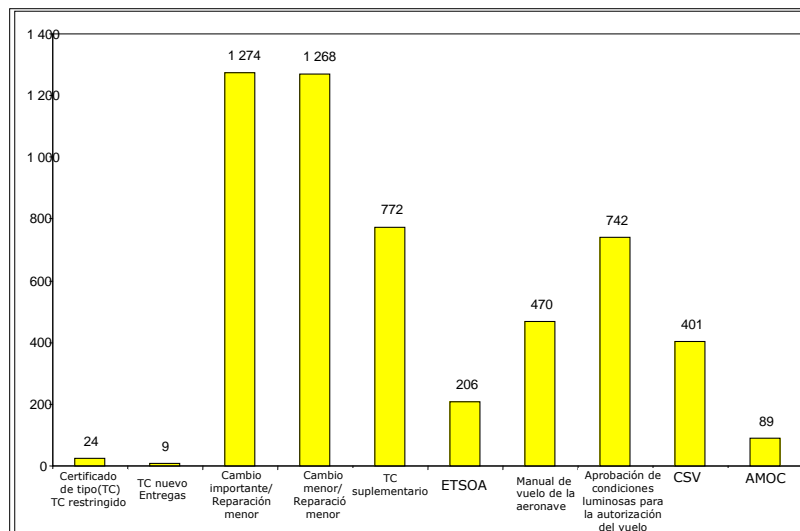
<sup>9</sup> Decisión nº 2010/175/E del Director Ejecutivo de la Agencia de fecha 16 de diciembre de 2010 en referencia a las normas que gobiernan el Programa de Formación de la AESA.

<sup>10</sup> El Memorando de certificación de la AESA clarifica el curso de acción general de la Agencia sobre asuntos de certificación específicos. Su intención es proporcionar una guía sobre un asunto concreto, y como material no vinculante puede ofrecer información complementaria y guía para la demostración de conformidad con las normativas aplicables.

➤ **Certificación de tipo de aeronavegabilidad y medioambiental de productos, componentes y equipos aeronáuticos**

• Tendencia de aplicaciones recibidas

El número de aplicaciones nuevas enviadas a la Agencia para la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental en 2010 demostró que la industria se recuperó de la crisis financiera. La cifra (5 255) permaneció estable en comparación con 2009. Las solicitudes de certificación de nuevos diseños de tipo se recibieron para diversos tipos de productos, desde dirigibles, globos aerostáticos, motores, hélices, hasta aviones pequeños y aeronaves de alas rotativas. Con respecto a los grandes aviones, Bombardier, un fabricante aeronáutico canadiense, presentó una solicitud para una certificación conjunta europea (EASA)/canadiense (Transport Canada Civil Aviation, TCCA) de sus aviones bimotores de alcance medio de la serie C (CS100 y CS300). El esquema proporciona un desglose de las naturalezas de las solicitudes recibidas:



• Programa continuo principal de certificación de tipo multianual

Se desarrolló un trabajo importante en diversos proyectos de certificación de tipo multianuales, tales como Airbus A350, el transporte militar A400M, el helicóptero Eurocopter EC175 y también en la validación de los reactores de negocios Embraer EMB-550 y EMB-545, el Reactor regional de Mitsubishi (MRJ), el helicóptero multifuncional HAL Dhruv y el reactor regional Sukhoi Superjet 100. En 2010, la validación de los aviones de pasajeros a reacción Boeing B787 y B747-8 alcanzó su fase final, sin embargo ambos proyectos se enfrentan a ciertos retrasos debido a problemas técnicos.

• Número de certificados expedidos

Durante el año se expidieron 3 996 certificados<sup>11</sup>. Los certificados de tipo se concedieron al monoplano bimotor con hélice propulsora, Skycar, el motor de turbina SaM146-IS17, el motor de pistón diesel TDA CR 1.9 8V y la hélice Helix H50F. Además, la Agencia finalizó con éxito la validación del reactor brasileño de negocios ligero, Embraer EMB-505, el reactor norteamericano de negocios medio, Hawker Model 4000 y diversos tipos de globos aerostáticos de aire caliente de Kavanagh, Australia. Se entregó un certificado

<sup>11</sup> Certificado significará cualquier aprobación, licencia u otra documentación expedida como resultado de la certificación.

de tipo restringido a la empresa Beriev Aircraft Company por su aeronave anfibia multifunción, Be-200ES-E.

➤ **Mantenimiento de la aeronavegabilidad**

- Problema de asientos Koito

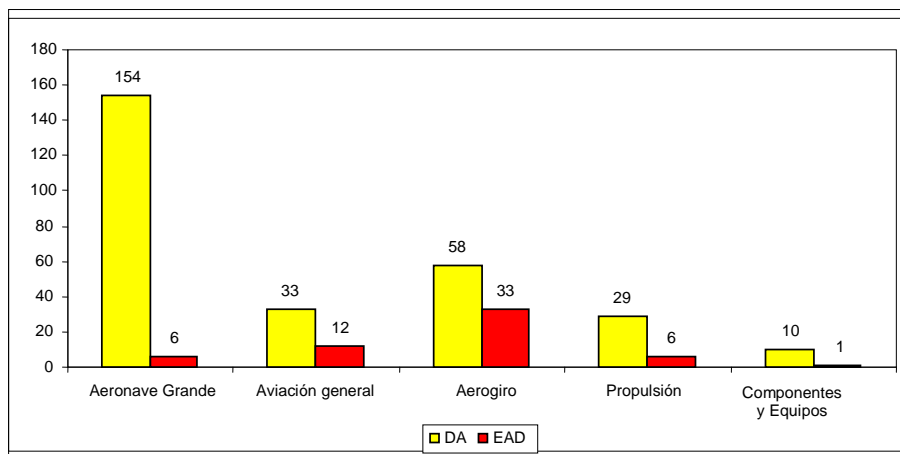
En referencia a los aspectos relacionados con la falsificación de los resultados de la prueba de asientos por parte de Koito Industries Ltd (Japón), la AESA trabajó en estrecha colaboración con su homóloga norteamericana, la Administración Federal de Aviación (FAA) en el desarrollo de las respectivas acciones obligatorias que culminaron en la armonización del contenido de la directiva de aeronavegabilidad propuesta de la AESA / Aviso de proyecto de reglamentación de la FAA (NPRM). Antes de la publicación de las normas finales, se celebraron dos sesiones informativas industriales para facilitar el periodo comentado.

- Accidente de Qantas

Durante todo el año, la Dirección estuvo activamente involucrada en el análisis de accidentes e investigación de incidentes, incluido el accidente de un Airbus A380 operado por Qantas Airlines, en noviembre de 2010.

- AD y EAD

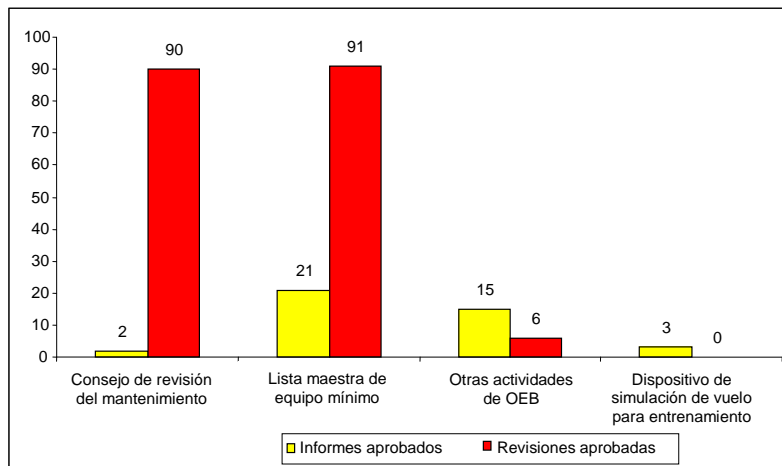
Finalmente, para garantizar las funciones de mantenimiento de la aeronavegabilidad asociadas con los productos, componentes y equipos incluidos en la supervisión de la Agencia, se publicaron 284 Directivas de aeronavegabilidad (AD) y 58 Directivas de aeronavegabilidad de emergencia (EAD). En el siguiente diagrama se presentan los detalles asociados:



➤ **Tareas de certificación relacionadas con las operaciones**

Estas tareas abarcan el proceso del Consejo de revisión del mantenimiento (MRB) y una amplia gama de actividades del Consejo de evaluaciones operativas (OEB), tales como la aprobación de la lista maestra de equipo mínimo (MMEL), expediciones de entrenamiento de tipo de vuelo y tripulación de cabina y cualificaciones de dispositivo de simulación de vuelo para entrenamiento (FSTD).

Los resultados respectivos pueden mostrarse de la siguiente forma:



### 4.3. Conjunto de indicadores clave

Objetivo	KPI	Objetivo 2009	Objetivo 2010	Resultado 2010
Garantizar el nivel mínimo de supervisión del mantenimiento de la aeronavegabilidad	Número de horas de trabajo técnicas anuales llevadas a cabo como porcentaje de las horas planificadas	90%	90%	88,19%
Internalizar las tareas de certificación en línea con la política de internalización	Horas internas como porcentaje de las horas totales	62%	64%	70,95%
Mejorar la eficacia del personal técnico	Nivel de horas técnicas (trabajo en proyecto) como porcentaje de las horas totales	65%	66%	80,11%
Garantizar el cumplimiento adecuado de todas las tareas de certificación estándar de vuelo	Número de horas de trabajo técnicas llevadas a cabo por proyecto como porcentaje de las horas planificadas	-	90%	97,85%
Satisfacción del sector	Porcentaje de información positiva recibida a través de los cuestionarios de satisfacción de las partes implicadas		80%	72% (basado en una tasa de participación del 29 %)
Supervisión de seguridad relacionada con la calidad del diseño (IAW&CAW)	Número de incidentes importantes o accidentes (CS 25 y CS 29 a/c) causados o parcialmente causados por deficiencias de diseño		Igual o inferior a la media de los 10 años anteriores	En revisión, con el objetivo de desarrollar un indicador más significativo



## 5. Aprobaciones de la organización

### 5.1. Objetivo y ámbito

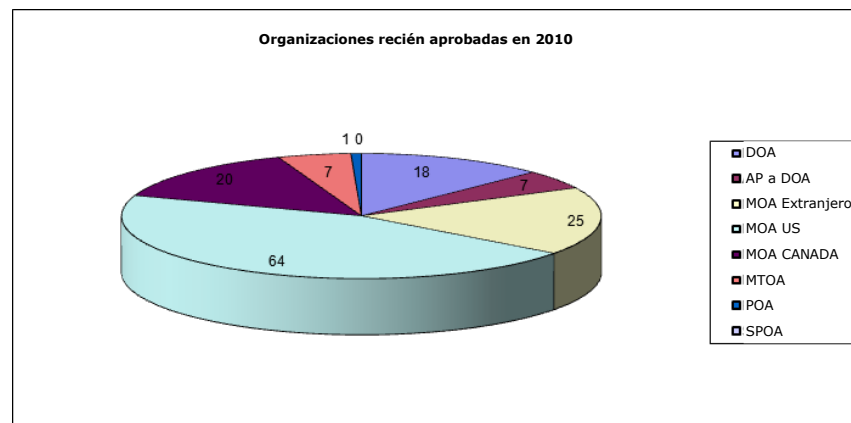
La AESA es responsable de aprobar organizaciones de diseño allí donde estén ubicadas, así como de la producción, mantenimiento, formación de mantenimiento y gestión de la continuidad de la aeronavegabilidad fuera del territorio de los Estados miembros. También incluye la aprobación de organizaciones de producción ubicadas fuera del territorio de uno o más Estados miembros, si así lo solicita dicho Estado miembro.

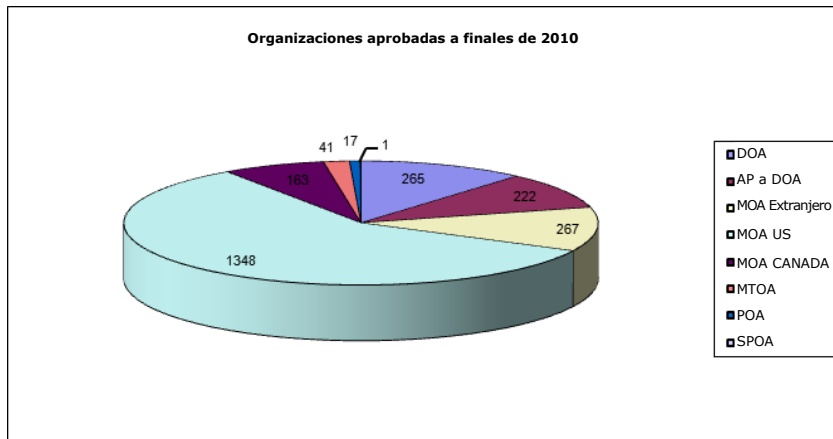
En 2010, las actividades de aprobación de la organización dentro del ámbito inicial de la Agencia han alcanzado un nivel de madurez en términos de actividad y metodologías. El trabajo en 2010 se centró en potenciar el método y el enfoque actuales para las aprobaciones de organización y en la preparación de las nuevas atribuciones e implementación de los procesos relacionados, por ejemplo la expansión al otorgamiento de licencias de tripulación de vuelo y ATM/ANS (procedimiento por vía rápida).

### 5.2. Logros principales obtenidos en 2010

Las actividades de aprobación de la organización han crecido a ritmo constante en 2010, incluidas las aprobaciones de organización de diseño (DOA) / procedimiento alternativo (AP) para DOA, aprobaciones de organización de producción (POA) y aprobaciones de organización de mantenimiento / mantenimiento de la aeronavegabilidad (MOA/COA). La carga de trabajo en la vigilancia de la aprobación de organización de producción única europea (SPOA) de Airbus aumentó ligeramente, también en instalaciones fuera de Europa. Las cifras relacionadas con las aprobaciones de organización pueden resumirse como sigue:

#### Organizaciones recién aprobadas en 2010



**Organizaciones aprobadas el 31/12/2010**➤ **Aprobaciones de organización de diseño**

El 31 de diciembre de 2010, se expidieron 265 DOA en total, de los cuales 192 han sido internalizados por la Agencia, 73 permanecieron en manos de las NAA, 92 organizaciones se encontraban en evaluación inicial para DOA y 45 para AP a DOA. La internalización de las actividades ha alcanzado el objetivo previsto. Se transfirieron 3 organizaciones más a los directores de equipo de la AESA en 2010, incluidos 1 DOA y 2 AP a DOA. Se producirán más transferencias si las NAA deciden detener sus actividades o si la ampliación del ámbito de la DOA así lo requiere.

➤ **Aprobaciones de organización de producción**

Se han reforzado los contactos con la autoridad china sobre las instalaciones de producción de dos titulares POA de la AESA y la línea de montaje final (FAL) en China. Además, el procedimiento para la expedición del certificado de aeronavegabilidad para la exportación de la AESA (EcofA) para aeronaves fabricadas en China se ha implantado y potenciado. El representante de la AESA en China prestó apoyo en esta actividad concreta.

➤ **Aprobaciones de organización de mantenimiento / mantenimiento de la aeronavegabilidad**

En el campo de las aprobaciones de organización de mantenimiento / mantenimiento de la aeronavegabilidad, la AESA está subcontratando las investigaciones técnicas, así como la vigilancia continua de las organizaciones a las NAA en la mayoría de los casos. Un número limitado de aprobaciones queda cubierta por expertos internos para mantener y desarrollar la experiencia y gestionar con eficacia las actividades desarrolladas por las NAA. La AESA contribuyó a la preparación de una transición adecuada desde el bilateralismo sobre mantenimiento existente al nuevo acuerdo bilateral UE-EEUU

### 5.3. Conjunto de indicadores clave

Objetivo	KPI	Objetivo 2009	Objetivo 2010	Resultado 2010
Establecer medios de comprobaciones de rendimiento de vigilancia NAA para garantizar una aplicación común de la vigilancia de la organización; independientemente de si dicha vigilancia la llevará a cabo la AESA o una NAA en su nombre	Número de visitas de NAA acompañado por directores de equipo de la AESA o personal de gestión de la Agencia	n/a	5%	3,8%
Implementar nuevas atribuciones, ajustadas adecuadamente a los cambios de las fechas de implementación	Capacidad del plan de implementación	Ajustar el plan de implementación a una base regular	Implementar las nuevas atribuciones, de acuerdo con el plan de implementación	Ajuste al plan de implementación de acuerdo con los cambios de las IR
Desarrollar proactivamente vínculos estructurados con la Comisión y las principales autoridades de reglamentación en el campo de operadores de terceros países, al tiempo que se mantiene la independencia de la Agencia	Número de reuniones normales celebradas con la CE	n/a	Reuniones trimestrales	Reuniones habituales celebradas
Preparación de procedimientos adecuados para la subcontratación de NAA con respecto a las nuevas atribuciones	Porcentaje de tareas subcontratadas frente a tareas realizadas por la plantilla de la AESA	Finalizar la fase de borrador de los procedimientos de subcontratación	Establecer procedimientos de subcontratación (objetivo 80 %)	Ajuste a los procedimientos de subcontratación debido al aplazamiento de la política de subcontratación
Desarrollar un sistema de vigilancia basado en el riesgo con fases de pruebas e implementación definidas	Implementación de las fases de vigilancia basada en el riesgo frente al plan de implementación	Finalización de la fase de definición	Finalización de la fase de prueba	Concepto finalizado, progreso posterior sujeto a la disponibilidad de herramientas para las pruebas

## **6. Inspecciones de los Estados miembros**

### **6.1. Objetivo y ámbito**

La Agencia asesora a la Comisión Europea en la supervisión de la implementación uniforme y eficaz de la legislación comunitaria mediante las NAA de los Estados miembros, por medio de las inspecciones de normalización. Dichas inspecciones también pueden incluir investigaciones de empresas o asociaciones de empresas bajo la supervisión de las NAA inspeccionadas.

En las áreas de aeronavegabilidad inicial y mantenimiento de la aeronavegabilidad la Agencia controla la conformidad de las NAA con los requisitos del Reglamento de base y las disposiciones de aplicación relacionadas de conformidad con el marco regulador establecido por el Reglamento de la Comisión (CE) nº 736/2006.<sup>12</sup> En los dominios de las operaciones aéreas (OPS), el otorgamiento de licencias a la tripulación de vuelo (FCL) y los dispositivos para entrenamiento simulado de vuelo (FSTD) la Agencia lleva a cabo inspecciones de normalización para garantizar una transición continua y para evitar una falta de seguridad hasta la adopción de las disposiciones de aplicación UE futuras. Los antiguos Requisitos conjuntos de aviación (JAR) y, para las operaciones de transporte aéreo comercial por avión, los requisitos del Reglamento del Consejo (CEE) nº 3922/91<sup>13</sup> («EU-OPS») continúan en vigor.

En 2010, la Agencia se centró en potenciar más sus actividades de normalización y trabajó hacia una mejora continua del proceso de normalización.

### **6.2. Logros principales obtenidos en 2010**

#### ➤ **El campo de juego**

En 2010, el ámbito de la normalización abarcaba 46 países: los 31 «Estados de la AESA» más 15 Estados que habían firmado un Acuerdo de trabajo (WA) con la AESA. En el curso del año, se llevaron a cabo inspecciones en 26 «Estados de AESA» y 7 «Estados WA». La normalización ha continuado hasta combinar todas las inspecciones sectoriales planificadas para el mismo país, con objeto de proporcionar a la Comisión Europea una «imagen global» consistente en todos los dominios técnicos. Como resultado, aproximadamente el 90 % de las inspecciones habituales en 2010 se planificaron y llevaron a cabo como "inspecciones combinadas".

#### ➤ **Lista de inspectores**

La AESA está comprometida con la incorporación de inspectores de NAA en comisión de servicios en sus equipos de inspección, con objeto de aprovechar sus competencias y experiencia práctica, así como para crear y difundir un conocimiento común de los requisitos aplicables en las NAA (normalización proactiva). En 2010, se formaron 95 Equipos por inspectores de autoridades nacionales en comisión de servicios (54 %). Se llevaron a cabo 3 cursos de formación inicial de inspectores de normalización, con un total de más de 40 nuevos inspectores, principalmente en los campos de FCL, OPS y FSTD.

<sup>12</sup> Reglamento de la Comisión (CE) nº 736/2006 de 16 de mayo de 2006 sobre los métodos de trabajo que debe aplicar la Agencia Europea de Seguridad Aérea en las inspecciones de normalización, DO L 129/10.

<sup>13</sup> Reglamento de la Comisión (CE) nº 859/2008 de 20 de agosto de 2008 por el que se modifica el Reglamento del Consejo (CEE) nº 3922/91 en lo relativo a los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos comunes aplicables al transporte comercial por avión, DO L 254/1.

➤ **Resultados clave de la normalización**

En 2010, se llevaron a cabo 111 inspecciones de normalización<sup>14</sup>, de la siguiente forma:

Tipo de inspección	IAW	CAW	OPS	LIST	MEST	FSTD
Normal	14	22	12	18	18	7
Seguimiento	0	4	9	3	2	0
Ad-hoc	0	1	1	0	0	0
<b>Total</b>	<b>14</b>	<b>27</b>	<b>22</b>	<b>21</b>	<b>20</b>	<b>7</b>

Como resultado, se obtuvieron 949 conclusiones, de las cuales 876 se clasificaron como incumplimientos con necesidad de un plan de acciones correctoras que debía ser propuesto e implementado por la NAA inspeccionada. Aproximadamente el 20% de todas las conclusiones se clasificaron como deficiencias importantes que pueden provocar cuestiones de seguridad si no se corrigen adecuadamente.

Todos los planes de acciones correctoras propuestas por las NAA fueron evaluados por las secciones de normalización adecuadas. En algunos casos concretos, no pudieron llegarse a acuerdos, lo que llevó a la publicación de informes complementarios. Las acciones acordadas estuvieron controladas por la Agencia para poder garantizar su implementación.

➤ **Reuniones de normalización**

En 2010 el departamento de normalización organizó 10 reuniones con una asistencia total de 448 representantes de NAA. Las reuniones de normalización han probado ser una herramienta satisfactoria para lograr un elevado nivel de conocimiento e interpretación comunes de los requisitos aplicables. Las conclusiones de cada reunión se comparten con la Dirección de Reglamentación, de forma que las consideradas como material potencial de reglamentación puedan desarrollarse más. La Agencia ha decidido aumentar la frecuencia de las reuniones de normalización en base a la respuesta positiva recibida por las NAA.

➤ **Mejora continua del proceso de normalización**

Actualmente, el proceso de normalización está maduro y cumple sus objetivos satisfactoriamente.

Sin embargo, la Agencia trabaja en pos de una mejora continua de la calidad, eficacia y efectividad del proceso. Para ello, se han puesto en vigor una serie de medidas y se mejorarán más en el año 2011, y en el futuro, el proceso sufrirá una importante evolución hacia un enfoque de monitorización continua, basada en riesgo (CMA).

Ente enfoque dinámico ha sido confirmado durante la auditoría IAS<sup>15</sup> de septiembre. El informe de la auditoría reveló que el sistema de control interno en vigor proporciona garantías razonables respecto a la consecución de los objetivos referidos a la inspección de las NAA.

<sup>14</sup> Además el Departamento de normalización participó en 7 visitas internacionales de normalización (EEUU, Canadá, Brasil) y 9 visitas de acreditación.

<sup>15</sup> Servicio de auditoría interna de la Comisión Europea.

### 6.3. Conjunto de indicadores clave

Objetivo	KPI	Objetivo 2009	Objetivo 2010	Resultado 2010
Completar el número acordado de visitas según el plan anual aprobado	% de visitas planificadas llevadas a cabo		100 % de visitas planificadas + visitas ad-hoc y otras inesperadas	Planificadas: 104 Realizadas: 111 (2 ad-hoc)
Ampliar las reuniones de normalización a las nuevas atribuciones	Número de reuniones de normalización por ámbito	1 reunión por ámbito	1 reunión por ámbito	2 reuniones por ámbito en las nuevas atribuciones
Participar activamente en los cursos proporcionados a las NAA	Número de personal participante activamente	1 miembro del personal por ámbito	Al menos 1 miembro del personal por ámbito	1 miembro del personal por ámbito participado
Ampliar a OPS/FCL/FSTD las mismas cualificaciones de los inspectores		Establecer lista de inspectores a cualificar	Iniciar la cualificación	Cualificación iniciada
Continuar hasta consolidar la lista de inspectores existente		Aumentar en un 10 %	Aumentar en un 10 %	Aumento medio en 2010 > 10 %
Explorar la posibilidad (voluntad) de envío en comisión a corto plazo (1 año) del personal de NAA a la AESA	Establecer la necesidad y el procedimiento	Enviar una carta a todas las NAA para identificar la población potencial	Al menos 1 END	1 Experto nacional en comisión de servicios en 2010
Usar el índice de reactividad para definir la planificación de visitas		Modificar los procedimientos a tener en cuenta posibles implicaciones de la implementación del sistema basado en riesgo (corto, 1 año, y largo, 3 años)	Modificar los procedimientos a tener en cuenta posibles implicaciones de la implementación del sistema basado en riesgo (corto, 1 año, y largo, 3 años)	Logrado parcialmente; Procedimientos modificados hacia un enfoque basado en riesgo, en línea con el modelo CMA de la OACI

## 7. Operadores

### 7.1. Objetivo y ámbito

El departamento de operadores cubre las actividades de la Agencia en relación con la coordinación del programa de evaluación de seguridad de aeronaves extranjeras (SAFA) de la Comunidad Europea y la autorización de operadores de terceros países (TCO).

La actividad SAFA llevada a cabo por la AESA es una función de coordinación, e incluye:

- Mantener y actualizar la base de datos de informes de las inspecciones en rampa SAFA;
- Proporcionar análisis e informes sobre los datos recogidos;
- Fomentar la organización e implementación de cursos de instrucción;
- Ofrecer propuestas para manuales y procedimientos;
- Fomentar la normalización de la actividad de SAFA.

Además, dentro del ámbito del artículo 23 del Reglamento de base de AESA, la Agencia será responsable de expedir las autorizaciones a los operadores de terceros países (TCO) que deseen volar en el espacio aéreo de la AESA y aterrizar en uno de los países pertenecientes a la AESA.

En 2010, la Agencia se centró en una mejora del programa SAFA (incluido, por ejemplo el desarrollo y aplicación de la aplicación SAFA redesarrollada, la implantación de un sistema centralizado para el seguimiento de acciones correctoras, la actualización continua de los procedimientos SAFA), en la realización de auditorías de normalización SAFA a las NAA y en proporcionar apoyo continuado a la Comisión para el Comité de seguridad aérea (ASC) en la lista de seguridad de la UE.

En referencia al TCO, la Agencia se centró en el trabajo preparatorio (definición exacta del ámbito, carga de trabajo y procedimientos).

### 7.2. Logros principales obtenidos en 2010

#### SAFA

##### ➤ **Mejora del programa SAFA**

En 2010, AESA inició el redesarrollo de una nueva aplicación y base de datos SAFA mediante el establecimiento de requisitos de alto nivel y requisitos empresariales detallados. Esta nueva aplicación proporcionará apoyo pleno a todo el proceso (preparación, informe, seguimiento y cierre de las conclusiones).

El análisis SAFA se llevó a cabo en línea con el programa establecido. Todos los análisis normales estuvieron precedidos de una revisión de calidad con objeto de identificar errores de informe. Los resultados del análisis, así como los resultados del proceso de priorización de las inspecciones SAFA se presentaron durante las reuniones del Comité de seguridad aérea (lista de seguridad). A petición de la Comisión Europea se llevaron a cabo numerosos análisis ad-hoc con objeto de apoyar los diversos casos investigados.

En 2010 el material guía de SAFA (incluidos los procedimientos detallados para la realización de inspección en rampa, informes y seguimiento) se revisó, teniendo en cuenta las últimas correcciones a las normas de la OACI aplicables, así como los comentarios recibidos de los Estados participantes en el programa SAFA y de las auditorías de normalización SAFA llevadas a cabo por la AESA.

Según lo indicado por la directiva SAFA y de conformidad con las atribuciones para la normalización SAFA acordadas con los Estados participantes en el programa SAFA, la AESA continuó el programa de normalización SAFA iniciado en 2009. En 2010 se planificaron y completaron un total de 24 inspecciones de normalización en Estados participantes en el programa SAFA dentro y fuera de la UE.

➤ **Promoción internacional del programa SAFA de la UE**

Con vistas a promocionar el programa SAFA de la UE en todo el mundo, los principios y metodología SAFA empleados se presentaron ante diversas audiencias internacionales durante el Foro de Cooperación Internacional de la AESA y el 2º Taller sobre la hoja de ruta de la seguridad de la aviación global organizado por el Comité Interestatal de Aviación/OACI. El Programa SAFA también fue presentado durante diversos seminarios, talleres y reuniones bilaterales en diversos estados: EAU, India, Venezuela y China.

En cumplimiento del mandato dado por la Comisión Europea, la Agencia entabló negociaciones con estados no europeos para su inclusión en el programa SAFA de la UE. En la primera fase se presentaron invitaciones a 4 países: Brasil, Canadá, Marruecos y Túnez y ya se habían iniciado negociaciones con Brasil, Canadá y Marruecos.

## **Operadores de terceros países**

Dentro de la ampliación de sus competencias, la Agencia ha iniciado el trabajo preparatorio (definición exacta del ámbito, carga de trabajo y procedimientos) en el contexto de autorizaciones a operadores de terceros países (TCO). Esto permitió:

- El establecimiento de un plan de proyecto TCO exhaustivo y el desarrollo de elementos iniciales para la supervisión basada en rendimiento considerando los principios de la evaluación de riesgo;
- Creación del borrador de los procedimientos técnicos y administrativos de la AESA para TCO;
- Apoyo de las tareas de elaboración de reglamentación en el campo de las autorizaciones TCO;
- Iniciar la contratación del personal.

La Comisión Europea recibió el apoyo adecuado en el contexto de la lista de seguridad de la UE. La AESA participó en las audiciones preparatorias con autoridades extranjeras y operadores extranjeros y ha proporcionado su experiencia técnica durante diversas misiones de evaluación de la seguridad operacional en el marco regulador del Comité de seguridad aérea. La sección TCO asumió la tarea de coordinación y reanimó el grupo de trabajo de análisis de informe USOAP de la OACI.



### 7.3. Conjunto de indicadores clave

Objetivo	KPI	Objetivo 2009	Objetivo 2010	Resultado 2010
Participar en seminarios, conferencias y exhibiciones	Número de iniciativas a las que se asistió fuera de eventos habituales	Al menos 3	Al menos 3	4
Presentar el sistema EC-SAFA durante conferencias internacionales adecuadas y a petición de Estados concretos para alinear los métodos de inspecciones en rampa con otras autoridades de aviación importantes	Número de presentaciones externas e intercambios con autoridades de terceros países		5	7
Cualificación de los inspectores SAFA	Finalización del entrenamiento con una organización de entrenamiento aprobada de la AESA		Mejora anual	Completados los requisitos empresariales de la base de datos SAFA. Trabajo de desarrollo real iniciado.
Desarrollo de la base de datos SAFA	Facilidad de uso y calidad del resultado	5 inspecciones	24 inspecciones	24 (100%)

## **8. Cooperación internacional**

### **8.1. Objetivo y ámbito**

La Agencia ayuda a establecer acuerdos de trabajo con NAA extranjeras y asesora a la Comisión Europea en la negociación de acuerdos bilaterales de seguridad en la aviación (BASA). Además, la Agencia apoya la mejora de las capacidades de reglamentación en los países en desarrollo.

### **8.2. Logros principales obtenidos en 2010**

#### ➤ **Acuerdos bilaterales y Acuerdos de trabajo**

El acuerdo bilateral de seguridad en la aviación (BASA) sobre la seguridad aérea civil entre Brasil y la UE, incluidos los anexos sobre la certificación de productos aeronáuticos y el mantenimiento, se firmó en Brasilia el 14 de julio de 2010.

Se firmaron 8 acuerdos de trabajo (WA) entre la AESA y la CAAC de China, una asociación internacional con Rusia, dos modificaciones del apéndice con Japón y un apéndice con los Emiratos Árabes Unidos (EAU).<sup>16</sup>

#### ➤ **Cooperación técnica**

La AESA proporcionó apoyo a la Comisión Europea en la definición de los proyectos de asistencia europea y la gestión de programas de la comunidad (por ejemplo Sur de Asia, Sudeste de Asia, India, China, República Democrática del Congo, Rusia, los países balcánicos y Asia central).

Las actividades de cooperación técnica de la AESA incluyeron (1) gestión directa de programas de asistencia exclusiva y (2) participación en misiones de asistencia técnica en Gabón, Congo, Bangladesh, Montenegro, Georgia, Costa Rica y Malawi.

El 2º Foro de Cooperación Internacional de la AESA (ICF-2) se celebró en Dubai en abril de 2010.

---

<sup>16</sup> En la página web de la AESA está disponible la lista completa de acuerdos de trabajo, bajo el siguiente enlace: <http://www.easa.europa.eu/rulemaking/international-cooperation-working-arrangements.php>.

### 8.3. Conjunto de indicadores clave

Objetivo	KPI	Objetivo 2009	Objetivo 2010	Resultado 2010
Promocionar el sistema de la AESA a través de acuerdos bilaterales, acuerdos de trabajo y representantes locales	Número de iniciativas procesadas activamente	1 (1 bilateral con Canadá + inicio expansión)	Continuar la expansión	El sistema la AESA se ha promocionado de forma continuada, por ejemplo a través de: (1) Apoyo a los acuerdos bilaterales (Brasil) (2) Acuerdos de trabajo (8 con CAAC, 2 con JCAB, 1 con IAC)
Desarrollar la formación y organizar talleres técnicos	El indicador es el número de talleres organizados que explican el impacto de los reglamentos de la UE.	3	1 conferencia de la familia la AESA	12 actividades organizadas 8 Lista de seguridad y misiones de asistencia técnica IPA
Asumir el liderazgo en la coordinación entre los diferentes participantes europeos que participan en la cooperación técnica	Número de acciones de cooperación técnica coordinadas por la Agencia, incluido el acuerdo de trabajo con JAA de países no pertenecientes a la AESA	Inicio de la coordinación europea	1 programa coordinado con ECAC	3 eventos ICF con participación de NAA Proyecto IPA

## **9. Actividades de apoyo**

### **9.1. Objetivo y ámbito**

Las actividades de apoyo de la AESA abarcan la gestión y administración general de la Agencia. Esto incluye la organización general (gestión, planificación, coordinación general), la comunicación, el asesoramiento legal, las auditorías y la calidad. Además, el soporte administrativo e IS (financiero, gestión de RRHH, compras, servicios centrales y servicios de información), así como el apoyo operativo (gestión de aplicación, investigación en seguridad, acreditación, formación técnica, contratos con NAA) están también incluidos.

En 2010, los desafíos principales en el área de soporte incluyen la finalización de la certificación ISO9001:2008, la consolidación del ERP/SAP, y la mejora de los procesos de desarrollo en RRHH.

### **9.2. Logros principales obtenidos en 2010**

#### **Gestión general**

La Conferencia internacional EE.UU./Europa de seguridad aérea de 2010 sobre «Gestión de la seguridad global: Evolución a una cultura común» se celebró en Nueva Orleans, Luisiana del 8 al 10 de junio con más de 300 participantes de diferentes NAA, del sector aeronáutico y organizaciones afines.

#### **Gestión de aplicaciones y servicios de adquisiciones**

La preparación de los procesos administrativos para las nuevas atribuciones de la Agencia comenzó en 2010, incluida la identificación de formularios y certificados de solicitud requeridos para las nuevas tareas.

A finales de 2010 se había facturado el beneficio previsto de Tasas e ingresos de 72 millones de euros. La propuesta para la tercera generación de la planificación de recursos empresariales de la Agencia se ha tratado ampliamente con el sector y con la Comisión y se ha entregado un borrador consolidado de Reglamento al Consejo de Administración en junio de 2010.

Se implementó el concepto de órdenes de compra individuales para la subcontratación de tareas de certificación. Durante el cuarto trimestre de 2010 comenzó la planificación y preparación de las tareas de certificación subcontratadas (competencias nuevas y actuales de la Agencia).

Se gestionaron a lo largo del año 23 procedimientos de licitación de gran valor que abarcaron tanto necesidades operativas como administrativas. 20 de ellos finalizaron satisfactoriamente y se firmaron 29 contratos de gran valor con un valor aproximado de 14 millones de euros. Además, se firmaron 428 como resultado de procedimientos de adquisición de bajo valor que totalizaron un valor aproximado de 1,65 millones de euros.

## Servicios financieros

En 2010, el Departamento de servicios financieros logró una implementación presupuestaria satisfactoria del 98,4 %. Los detalles sobre el rendimiento financiero se incluyen en el **Anexo 4**.

El sistema del plan de recursos empresariales (ERP) se mejoró y se empleó sistemáticamente para todos los tipos de transacciones financieras y para el cierre del año fiscal.

El Plan empresarial de la Agencia 2011-2015 fue revisado y en diciembre de 2010 el Consejo de Administración adoptó una nueva versión, incluido un paquete de ahorro de 3 millones de euros respecto de la ayuda comunitaria.

## Servicios jurídicos

El departamento jurídico ha contribuido activamente al desarrollo de los materiales de elaboración de reglamentación, incluidos diversos asuntos importantes tales como los Dictámenes acerca de los requisitos Médicos y AOR y los NPA sobre limitaciones del tiempo de vuelo y operadores de terceros países.

Además, el departamento jurídico ofreció apoyo a las funciones técnicas y operativas de la Agencia, tales como las relacionadas con la implementación del artículo 1(2) del Reglamento de base y sobre la aplicación de las disposiciones del artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional al sistema de la UE.

El departamento ha coordinado continuamente la respuesta de la Agencia a las solicitudes de las jefaturas de investigación de accidentes y las autoridades judiciales en estrecha cooperación con las Direcciones operativas y el asesoramiento legal externo. Además, ha garantizado que la implementación del Reglamento de protección de datos de la Agencia progrese de forma continuada.

Finalmente el departamento ha procesado diversas peticiones de acceso público a documentos y solicitudes de los EEUU para consulta de terceras partes bajo la Ley de Libertad de información de los EEUU (FOIA); también ha proporcionado apoyo al desarrollo de la política de la Agencia sobre la protección de la información de seguridad.

## Comunicaciones

La página web [easa.europa.eu](http://easa.europa.eu) sufrió una remodelación completa y ahora dispone de una mejor navegación y capacidades de búsqueda. La AESA desarrolló también su presencia en los medios sociales, haciendo uso activo de Facebook y Twitter para informar a sus seguidores.

La AESA publicó comunicados de prensa sobre asuntos tales como las normativas armonizadas para el otorgamiento de licencias a pilotos, las propuestas para las limitaciones del tiempo de vuelo, la primera certificación de la AESA para un motor franco-ruso (SaM146) y el Boletín informativo sobre seguridad para la crisis de las cenizas volcánicas. La AESA también participó activamente en la resolución de la crisis Qantas / A380 / Trent900.

Se organizaron una gran cantidad de entrevistas televisivas y radiofónicas con personal de la AESA sobre asuntos como los desarrollos de la elaboración de reglamentación (FCL, FTL, etc.), la certificación y la seguridad estratégica.

Las publicaciones de la Agencia en 2010 incluyeron: El Informe anual de seguridad 2009, el Informe anual 2009, el Libro de hechos 2005-2009, el Informe de seguridad EHEST, novedades de la AESA.

## Recursos humanos

A finales de 2010, la AESA empleaba a 524 Agentes temporales (TA), 63 más que el año anterior. Adicionalmente, se emplearon en la AESA 54 Agentes contractuales (CA) y 8 Expertos nacionales en comisión de servicios (SNE). Durante el año 2010, la ESA concluyó 92 nuevos contratos de empleo que dieron como resultado un incremento neto de 72 miembros en plantilla. 20 miembros de la plantilla abandonaron la Agencia por diversas razones (renuncia, fin de contrato, jubilación y reducciones) y 31 miembros de la plantilla solventaron con éxito procedimientos de selección internos o externos.

La Agencia publicó 57 vacantes, con un objetivo de 67 puestos y se finalizaron 60 procedimientos de selección correspondientes a 66 puestos objetivo. Aproximadamente 2 800 solicitudes se habían recibido y se llevaron a cabo más de 405 entrevistas.

Aumento neto del personal en 2010 (TA/CA/SNE)	72
Vacantes publicadas 2010 (TA/CA/SNE)	57
Candidatos internos satisfactorios (TA)	31
Miembros de plantilla salientes en 2010 (TA/CA)	20

Además del personal ya contratado, otros 16 candidatos TA más aceptaron una oferta de empleo y asumirán sus cargos en los primeros meses de 2011. Los detalles acerca de las cifras del personal de la Agencia en 2010, así como los datos demográficos pueden encontrarse en el **Anexo 5**.

Respecto a la gestión y desarrollo de la plantilla, la Agencia organizó y facilitó 235 cursos de formación generales (de los cuales 104 para lenguas/pruebas) con un total de 1 248 (684) participantes. Se ha adquirido una herramienta de gestión de la formación y su configuración se inició a finales de 2010. Se pretende tener completa y que la herramienta quede a disposición de todo el personal en el segundo trimestre de 2011.

Tras el procedimiento de evaluación y reclasificación, 100 miembros de la plantilla han sido propuestos para la reclasificación, de los cuales 68 fueron efectivamente reclasificados tras la conformidad con el artículo 45(2) (conocimiento de una tercera lengua de la UE). El año 2010 fue el primero en el que se reclasificaron también agentes contractuales.

El proyecto de evaluación laboral se completó en noviembre de 2010. El proyecto derivó en la actualización y finalización de todas las descripciones de trabajo de la AESA, la evaluación de todos los puestos y un sistema de clasificación organizativa que se ajustará a las necesidades de la AESA en 2011.

Además, se lanzó la primera encuesta sobre motivación del personal a través de la empresa Ipsos Loyalty GmbH, para poner a disposición dicha encuesta a todo el personal entre diciembre de 2010 y enero de 2011. El informe completo se publicó para todo el personal en el primer trimestre de 2011.

Se ha desarrollado una lista de expertos en aviación con la información de las actividades básicas de la AESA. En el primer trimestre de 2011 está planificada una encuesta para registrar todos los expertos en aviación de la plantilla de la AESA disponibles.

## Formación técnica

Para cumplir con el incremento de solicitudes de formación, tanto ad-hoc, como planificada, se tomaron las siguientes acciones en 2010:

- Racionalización del sistema del departamento de formación técnica (TTD) para la programación de cursos, visibilidad y registro y consolidación de solicitudes de cursos excepcionales;
- Publicación de un mayor número de cursos de formación a distancia (e-learning);
- Compartir las mejores prácticas y necesidades de formación con las NAA a través de reuniones del grupo de iniciativas de formación comunes (CTIG);
- Racionalizar y realizar un inventario general de los recursos de la biblioteca técnica y promover el uso del examen electrónico por las organizaciones de formación y NAA.

Entre los logros principales obtenidos en 2010 se incluyen:

- Acuerdo sobre los criterios de cualificación de los inspectores a través de procedimientos CTIG;
- Aumento de los proveedores de examen electrónico hasta 29 más 13 NAA de Estados miembros;
- Revisión y actualización de los 6 temarios de examen electrónico más utilizados;
- Adopción de nuevas tecnologías de formación para hacer frente a la expansión de la base de clientes;
- Desarrollo y entrega de cursos especializados para: CS-23, CAW de diseño de tipo, formación de formadores, acuerdo UE/Canadá;
- cooperación cercana con expertos para desarrollar contenido y cursos basados en la competencia;
- Publicación del calendario de formación de 2011 (diciembre de 2010).

En el año 2010 las actividades de formación fueron las siguientes:

<b>Sesiones de formación</b>	70
<b>Cursos</b>	44
<b>Asistentes de la AESA</b>	484
<b>Asistentes de las NAA</b>	121

## Información y servicios centrales

En lo que respecta a las Aplicaciones empresariales, se iniciaron varios proyectos estratégicos, por ejemplo SAFA e IORS, con una fecha de implantación final durante 2011. En paralelo, la sección apropiada proporcionó apoyo continuo al mantenimiento y mejora de diversas aplicaciones de actividades básicas tales como AWD (directivas de aeronavegabilidad), CRT (herramienta de respuesta común), varios centros de punto de encuentro, el sistema de RRHH y el Portal Web.

En lo que respecta a ERP, la Agencia continuó con la optimización de la herramienta, agregando funciones adicionales y precisando las funcionalidades implementadas.

En lo que respecta a la infraestructura, los departamentos de TI del Centro europeo para la prevención y control de enfermedades (ECDC) y la AESA decidieron colaborar para reducir costes al alojar sus respectivos centros de datos remotos contra fallos.

En lo relativo a los servicios centrales, los análisis detallados identificaron la necesidad de que la Agencia considerara propiedades alternativas como sedes centrales como muy tarde a finales de su acuerdo de arrendamiento actual en 2016. El procedimiento continuará bien entrado el año 2011.

En el campo de la gestión de viajes, debido al aumento de los desplazamientos de negocios a ciudades con riesgos de seguridad mayores, se introdujo una evaluación de riesgo previa para ciertos destinos.

En lo relativo a la gestión de documentos y registros, se transmitieron un total de 5 500 archivos desde las JAA en donde fueron catalogados y transferidos al archivo central.

### 9.3. Conjunto de indicadores clave

Objetivo	KPI	Objetivo 2009	Objetivo 2010	Resultado 2010
Mejora de la velocidad del proceso de asignación de tarea para las actividades relacionadas con la certificado de aeronavegabilidad inicial	Porcentaje de aplicaciones procesadas para la asignación de tarea en 5 días laborales desde la recepción de la aplicación	70%	75%	73%
Mejora de la velocidad del proceso de expedición del certificado	Porcentaje de visados técnicos procesados para el certificado en 5 días laborales desde la recepción del visado técnico	70%	75%	88%
Mantener una tasa alta de implementación del presupuesto	Porcentaje de compromisos ejecutados en comparación con la previsión considerando el presupuesto anual completo	98%	98%	98%
Mejorar la eficacia del proceso de cobro de deudas	Promedio de días para hacer efectivas las órdenes de cobro	133	120	108
Implantación del cuadro de efectivos	Porcentaje de puestos de agentes temporales autorizados ocupados a finales de 2010	95%	98%	92%
Identificar programa de formación estándar (criterios comunes con respecto a los conocimientos, capacidades y experiencia) para los perfiles de los inspectores de seguridad aérea	Documento de trabajo final	Borrador del documento de trabajo	Documento de trabajo final acordado y anotado	Logrado
Promover el uso del sistema de examen electrónico por los proveedores externos y desarrollar un número de temas de examen electrónico y MCQ	Nº de examen electrónico realizados Nº de temas y MQC de examen electrónico	Nº de exámenes electrónicos: 500 Nº de temas de examen electrónico: al menos 16	Nº de exámenes electrónicos: 1 000 Nº de temas de examen electrónico: al menos 24	Nº de temas de examen electrónico: 5
Certificado ISO 9001	Certificado obtenido	Preparación y auditoría previa	Certificado obtenido	Certificado otorgado el 15 de diciembre de 2010
Establecer un sistema de gestión de registros común en toda la AESA que satisfaga los requisitos de conformidad de la norma ISO 9001.	Transferencia con éxito del programa de gestión de registros a todos los departamentos		2 departamentos pilotos	El proyecto se detuvo debido al cambio de prioridades de la cartera del proyecto IS



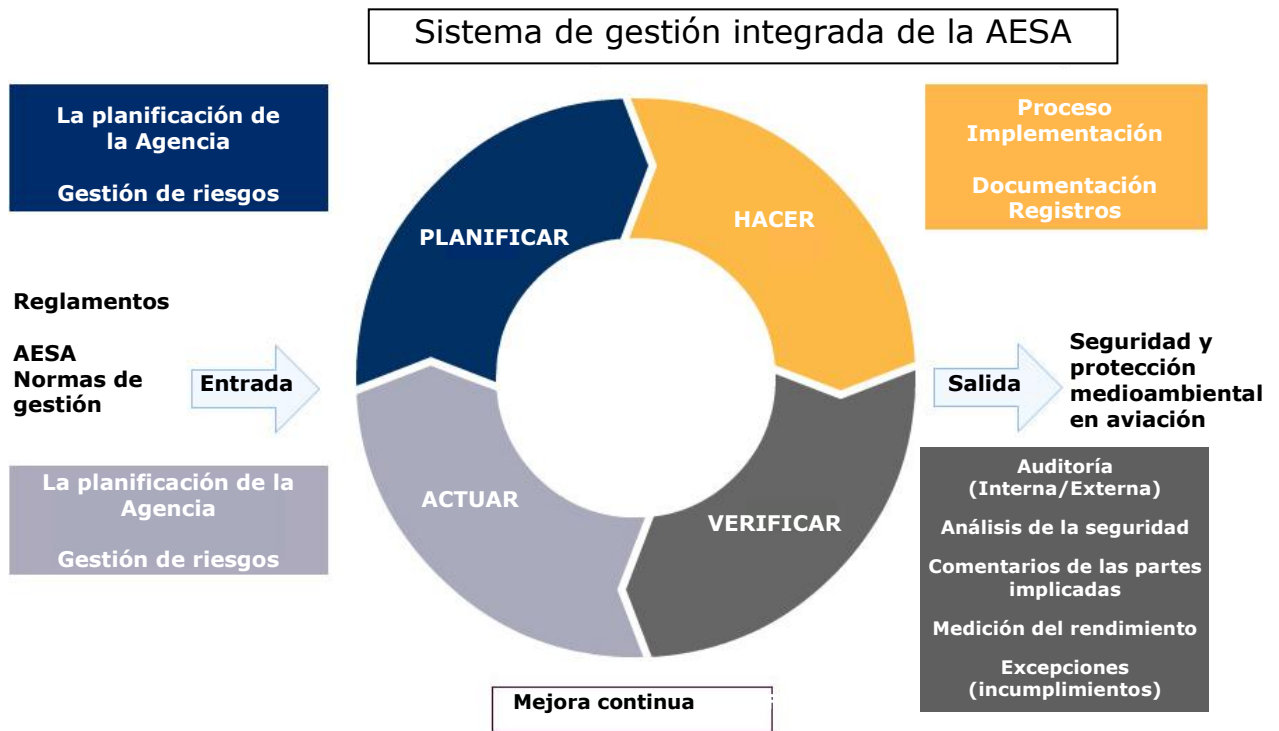
## Control interno y mitigación de riesgos

### ➤ **Control interno**

En 2010, la AESA consolidó su Sistema de gestión integrada (IMS), configurado en 2008, con vistas a poder certificarlo en 2010 respecto a la norma ISO 9001:2008.

El IMS de la AESA se basa en los estándares de gestión adoptados por el Consejo de Administración de la Agencia en 2008, según lo acordado en el artículo 38 del Reglamento financiero. Estos estándares se derivan de los estándares de control interno desarrollados por la Comisión Europea y las normas internacionales ISO9001:2008. Dicho sistema forma la base tanto para el control interno, como para la mejora continua.

El IMS de la AESA integra plenamente el concepto de «control interno», cuyo objetivo es garantizar que los riesgos se mitigan apropiadamente, por lo que se mejora la capacidad de la Agencia de lograr los objetivos operativos, de calidad, conformidad y financieros. El sistema se ha configurado empleando un marco regulador de cuatro pasos basado en las prácticas recomendadas de diversas organizaciones del sector privado y público.



### **Mitigación de riesgos**

La Agencia implementó también un proceso de evaluación de riesgos orientado a identificar riesgos de alto nivel por macro-procesos. Los riesgos se evalúan respecto a su probabilidad de aparición y su impacto potencial. Para 2010, la siguiente tabla proporciona los riesgos identificados y sus acciones de mitigación llevadas a cabo y/o iniciadas.

<b>Riesgos</b>	<b>Acciones de mitigación principales realizadas / iniciadas en 2010</b>
<b>Procesos de gestión</b>	
Se enjuicia a la Agencia y la responsabilidad de la misma está comprometida.	Plan de procedimiento y acción que facilita acciones coordinadas cuando se enjuicia a la Agencia; Procedimientos administrativos para gestionar los casos, si los abogados de la parte demandante solicitan de la AESA la renuncia a la inmunidad; Política de comunicación apropiada (estrategia de voz única); Definir un punto único de comunicación y hacerlo saber en toda la Agencia, clientes y terceras partes.
Cobertura mediática negativa debido a, por ejemplo motivos políticos, incluidas quejas de partes implicadas o accidente de una aeronave o denuncias de irregularidades de alto nivel.	Plan de comunicación de crisis; Política de comunicación apropiada (estrategia de voz única); Definir un punto único de comunicación y hacerlo saber en toda la Agencia, clientes y terceras partes.
Disposición inadecuada de recursos en relación con las tareas existentes o nuevas (ampliación de las competencias) de la Agencia.	Planificación, sistema de pronóstico y sistema de información apropiados para identificar y justificar los recursos necesarios; Vínculo claro entre las tareas y los recursos financieros y humanos.
<b>Procesos de vigilancia de la seguridad del producto y la organización</b>	
Problemas de seguridad sin resolver en el momento de la certificación, validación, aprobación de las condiciones de vuelo con resultado de accidente de una aeronave.	Procedimientos de trabajo eficaces para las actividades de certificación, incluidos los controles apropiados. Capacidad para proporcionar pruebas del trabajo llevado a cabo a través de la conservación de los documentos y registros; Proporcionar entrenamiento periódico al personal técnico para garantizar la competencia continuada; Control eficaz sobre los servicios ofrecidos por las NAA.
Accidente de aeronave de pruebas debido al mal pilotaje de la misma, aprobación errónea de la organización de ensayos en vuelo o excesivos requisitos de conformidad o presión sobre el solicitante.	Procedimientos de trabajo eficaces para las actividades de certificación/aprobación de organización (DOA), incluidos los controles apropiados. Capacidad para proporcionar pruebas del trabajo llevado a cabo a través de la conservación de los documentos y registros; Proporcionar entrenamiento periódico al personal técnico para garantizar la competencia continuada.
Expedición indebida de aprobación, ampliación del ámbito de la aprobación o continuación de aprobación que afecta a la seguridad (debido a error/omisión en aprobación inicial o vigilancia continua).	Procedimientos de trabajo eficaces para las actividades de aprobación de organizaciones, incluidos los controles apropiados. Capacidad para proporcionar pruebas del trabajo llevado a cabo a través de la conservación de los documentos y registros; Proporcionar entrenamiento periódico al personal técnico para garantizar la competencia continuada; Control eficaz sobre los servicios ofrecidos por las NAA.
Error de un titular de aprobación (por ejemplo: mantenimiento inadecuado con resultado de accidente de una aeronave grande) debido a validación errónea de recomendaciones de NAA	
Expedición inadecuada de Especificación especial de aeronavegabilidad (SAS) con resultado de accidente de una aeronave.	Disposiciones de aplicación y materiales guía referidos a la expedición del SAS; Procedimientos de trabajo eficaces para la expedición del SAS, incluidos los controles apropiados. Capacidad para proporcionar pruebas del trabajo llevado a cabo a través de la conservación de los documentos y registros.
Problemas de seguridad no resueltos con resultado de accidente de una aeronave debido a la no expedición de una directiva de aeronavegabilidad o de acciones correctoras insuficientes, tiempo de conformidad inadecuado especificado por una Aeronavegabilidad.	Procedimientos de trabajo eficaces para la aceptación de medios alternativos a las directivas de aeronavegabilidad, incluidos los controles apropiados. Capacidad para proporcionar pruebas del trabajo llevado a cabo a través de la conservación de los documentos y registros; Proporcionar entrenamiento periódico al personal técnico para garantizar la competencia continuada; Sistema de notificación de sucesos eficaz; Control eficaz sobre los servicios ofrecidos por las NAA.

Riesgos	Acciones de mitigación principales realizadas / iniciadas en 2010
Problemas de seguridad no resueltos con resultado de accidente de una aeronave debido a la aceptación errónea de medios de cumplimiento alternativos a las directivas de aeronavegabilidad.	Procedimientos de trabajo eficaces para la aceptación de medios alternativos a las directivas de aeronavegabilidad, incluidos los controles apropiados. Capacidad para proporcionar pruebas del trabajo llevado a cabo a través de la conservación de los documentos y registros; Proporcionar entrenamiento periódico al personal técnico para garantizar la competencia continuada; Control eficaz sobre los servicios ofrecidos por las NAA.
Sistema de notificación de sucesos inadecuado y procesado ineficaz de informes de sucesos que desacreditan el mantenimiento de la aeronavegabilidad de los productos y derivan en accidentes o sucesos graves evitables.	Promoción del sistema de notificación de sucesos y la propia filosofía del sistema; Sistema de notificación eficaz que garantiza la trazabilidad de todos los sucesos y acciones relevantes; Procedimientos de trabajo eficaces para el análisis de informes de sucesos y especificación de las acciones necesarias, incluidos los controles apropiados. Capacidad para proporcionar pruebas del trabajo llevado a cabo a través de la conservación de los documentos y registros; Proporcionar entrenamiento periódico al personal técnico para garantizar la competencia continuada; Control eficaz sobre los servicios ofrecidos por las NAA.
<b>Procesos de apoyo</b>	
Evento que puede afectar negativamente a la seguridad de las instalaciones, a la capacidad de las personas para trabajar, o a la disponibilidad de los datos/documentación. (por ejemplo; incendios, ataque terrorista, epidemia grave, robo).	Sistema de seguridad eficaz; Disponer del seguro adecuado; Duplicar instalaciones de TI y almacenaje remoto de datos para facilitar una operación continuada; Plan de continuidad de las actividades; Plan de respuesta ante epidemias graves

## **Anexos**

- **Anexo 1:**       **Declaración de garantía del Ordenador de la Agencia**
- **Anexo 2:**       **Estudios y proyectos de investigación en 2010**
- **Anexo 3:**       **Decisiones, dictámenes y NPA de 2010**
- **Anexo 4:**       **Resultados económicos de la Agencia en 2010  
(Implementación presupuestaria de la AESA)**
- **Anexo 5:**       **Cifras e información demográfica del personal**
- **Anexo 6:**       **Consejo de Administración de la AESA**
- **Anexo 7:**       **Lista de acrónimos**

## **Anexo 1: Declaración de garantía del Ordenador de la Agencia**

El abajo firmante, Patrick Goudou, Director Ejecutivo de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, actuando en calidad de Ordenador de la Agencia,

- declara que la información que figura en el presente informe presenta una imagen fiel de la situación<sup>17</sup>.

- afirma que tiene una certeza razonable de que los recursos asignados a las actividades descritas en este informe se han utilizado para los fines a los que estaban destinados y de conformidad con los principios de la buena gestión financiera, y de que los procedimientos de control establecidos ofrecen las garantías necesarias sobre la legalidad y regularidad de las transacciones.

Esta garantía razonable se basa en su propio juicio y en la información de que dispone, como la revisión anual de los controles internos y las enseñanzas extraídas del último informe del Servicio de Auditoría Interna y los informes del Tribunal de Cuentas relativos a los años anteriores al de esta declaración.

- Confirma no hallarse en conocimiento de informaciones no declaradas que pudieran perjudicar los intereses de la institución.

- Confirma que se han adoptado las medidas pertinentes tras la auditoría del IAS con el fin de atender las principales recomendaciones formuladas.

Hecho en Colonia

Fecha

Firma

Patrick Goudou,  
Director Ejecutivo de la Agencia Europea de Seguridad Aérea

---

<sup>17</sup> En este contexto, una «imagen fiel» significa una imagen fiable, completa y correcta de los asuntos.

## **Anexo 2: Estudios y proyectos de investigación en 2010**

En 2010, la Agencia decidió financiar los siguientes siete proyectos, cada uno de ellos de entre 6 y 15 meses de duración tras un proceso de licitación y por un presupuesto total de 1 507 millones de euros:

• CODAMEIN: Medición e inspección de daños de las estructuras composite (amenaza de impacto directo de alta energía)
• WAFCOLT: Comportamiento del agua en combustible en condiciones de baja temperatura
• SEBED: Degradación del cinturón de seguridad
• SOMCA: Implicaciones de seguridad operacional en la realización del análisis de cobertura del modelo de software
• WATUS: Separación por estela turbulenta para aeronaves grandes
• Estudio sobre los reglamentos para servicios de eliminación y prevención del hielo en tierra
• SAMPLE III: Materias particuladas de la aeronave

En 2010 la Agencia recibió y aceptó los informes finales de los siguientes proyectos:

• SAVE: Estudio sobre modelos económicos para la aviación
• SAMPLE II: Estudio, muestreo y medición de emisiones de partículas de aeronaves
• Capacidad del modelo económico de la aviación para la evaluación del impacto de la reglamentación medioambiental
• LIBCOS: Comportamiento de la carga en el impacto de estructuras de material compuesto (composite)
• SAPOX: Cuestiones de seguridad relativas a los sistema de oxígeno de pulso
• MOSTDONT: Transpondedor en modo S en un espacio aéreo con alta densidad de tráfico
• Microluces, revisión de los reglamentos en los Estados miembros
• Normalización de la amenaza de granizo
• RuFAB: Medición de las características de fricción de la pista y frenado del avión

Los informes están disponibles para su visualización y descarga en la página de investigación de Internet de la Agencia.<sup>18</sup>

<sup>18</sup> Consulte <http://easa.europa.eu/safety-and-research/research-projects/reports.php> .

### Anexo 3: Decisiones, dictámenes y NPA de 2010

#### Decisiones

Decisión	Número de tarea	Tema
Decisión nº 2010/001/R	21 001	Certificación de aprobación de la AESA como organización de producción para proveedores de bases de datos de navegación
	21 002	Número de certificación como organizaciones aprobadas
	21 003	Modificación de la Parte 21 y medios de cumplimiento aceptables (AMC) y material guía (GM)
	21.023(c)	Autorización de vuelo: privilegio para las Organizaciones de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad
	MDM.007 (c)	Certificado de aptitud autorizado
Decisión nº 2010/002/R	21.023(c)	Autorización de vuelo: privilegio para las Organizaciones de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad
	66 001 (b)	Corrección de erratas editoriales contenidas en la Parte 66 y en los medios de cumplimiento aceptables de (AMC) relacionados
	66.001 (b)	Corrección de erratas editoriales contenidas en la Parte 145 y en los medios de cumplimiento aceptables (AMC) relacionados
	147 001 (b)	Corrección de erratas editoriales contenidas en la Parte 147 y en los medios de cumplimiento aceptables (AMC) relacionados
	M.001 (b)	Corrección de erratas editoriales contenidas en la Parte M y en los medios de cumplimiento aceptables (AMC) relacionados
	MDM.007 (c)	Certificado de aptitud autorizado
	MDM.002 (c)	Sistema de interconexión de la instalación eléctrica Entrega prevista: decisión que corrige AMC/GM a la Parte M (sujeta a la modificación de la Parte M de conformidad con MDM.002(a))
Decisión nº 2010/003/R	MDM.034	Materiales compuestos
Decisión nº 2010/005/R	25 040	SALIDAS TIPO III (acceso y facilidad de operación)
	25 057	Normativas de diseño en materia de seguridad
	MDM.034	Materiales compuestos
Decisión nº 2010/006/R	MDM.054	Medios de cumplimiento aceptables (AMC) y material guía (GM) acerca de descongelantes y anticongelantes de acuerdo con A-NPA 2007-11
Decisión nº 2010/007/R Decisión nº 2010/008/R	MDM.034	Materiales compuestos
Decisión nº 2010/010/R	ETSO.007	Informe sistemático y transposición de las órdenes sobre normas técnicas (TSO) de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA) para componentes y equipos en los Estándares técnicos europeos (ETS) de la AESA
Decisión nº 2010/011/R	66 025	Actualice con regularidad este AMC, el cual se emplea como referencia para expedir habilitaciones de tipo. Entrega prevista: una decisión que actualiza el apéndice I de AMC a la Parte-66
Decisión nº 2010/012/R Decisión nº 2010/013/R Decisión nº 2010/014/R Decisión nº 2010/015/R	MDM.001 (a)	ETOPS/LROPS
Decisión nº 2010/016/R	21 042	Parte-21 control de proveedores de terceras partes
	ETSO.007	Informe sistemático y transposición de las órdenes sobre normas técnicas (TSO) de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA) para componentes y equipos en los Estándares técnicos europeos (ETS) de la AESA
	MDM.001 (a)	ETOPS/LROPS

**Dictámenes**

Dictámenes	Número de tarea	Tema
Dictamen nº 01/2010	21.024(a)	Subparte J, Aprobaciones de organizaciones de diseño
Dictamen nº 02/2010	ATM.001 (VÍA RÁPIDA),	Extensión del sistema de la AESA de la regulación en materia de seguridad de la Gestión del tránsito aéreo (ATM) y Servicios de navegación aérea (ANS) - desarrollo de normas acerca de los requisitos para los proveedores de Servicios de navegación aérea
	ATM.004 (VÍA RÁPIDA)	Extensión del sistema de la AESA de la regulación en materia de seguridad de la Gestión del tránsito aéreo (ATM) y Servicios de navegación aérea (ANS) - desarrollo de normas acerca de las autoridades competentes
Dictamen 03/2010	ATM.003 (VÍA RÁPIDA)	Extensión del sistema de la AESA de la regulación en materia de seguridad de la Gestión del tránsito aéreo (ATM) y Servicios de navegación aérea (ANS) - desarrollo de normas acerca de las licencias de controladores del tránsito aéreo
Dictamen nº 04/2010	FCL.001	Parte FCL. Extensión del Reglamento básico para el otorgamiento de las licencias de tripulación de vuelo
Dictamen nº 05/2010	ATM/ANS.002	Introducción del software TCAS II versión 7.1
Dictamen nº 06/2010	145 012 (a)	Parte 145 Conformidad simple y múltiple
Dictamen nº 07/2010	FCL.001	Parte MED Extensión del Reglamento básico para el otorgamiento de las licencias de tripulación de vuelo

**NPA**

NPA	Número de tarea	Tema
NPA nº 2010-01	21 042	Control de proveedores de terceras partes
NPA nº 2010-02	21 018	Mejora del GM para 21A.101
NPA nº 2010-03	ATM/ANS.002	Introducción del software ACAS II versión 7.1
NPA nº 2010-04	27&29 002	Tolerancia de daños y evaluación de la fatiga de las estructuras de aerogiros de materiales compuestos
NPA nº 2010-05	66 025	Apéndice 1 Clasificaciones de tipos de aviones para licencia de mantenimiento de aeronaves según la Parte 66
NPA nº 2010-06	27&29 002	Tolerancia de daños y evaluación de la fatiga de las estructuras metálicas de aerogiros
NPA nº 2010-07	M.022	Modificación AMC M.A.706(e) para incluir casos adicionales para que la autoridad competente acepte que el titular nominado en el operador/Parte-M subparte G organización sea empleado por la organización subcontratada de la Parte 145
NPA nº 2010-08	145 022	Control del personal de mantenimiento subcontratado
NPA nº 2010-09	M-014	Subcontratación de actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad
NPA nº 2010-10	MDM.047	Equiparación de la Normativa (CE) nº 2042/2003 con la Normativa (CE) nº 216/2008 y con el requisito del Anexo 6 de OACI sobre los principios de factores humanos que deben cumplirse en el diseño y aplicación del programa de mantenimiento de aeronaves
NPA nº 2010-11	25 039	Salidas de emergencia de pasajeros, características de emergencia y rutas de escape - Armonización con la FAA
NPA nº 2010-12	27&29 019	Control de la salud de las vibraciones
NPA nº 2010-13	21 059	Protección medioambiental - clasificación de los cambios a un diseño tipo
NPA nº 2010-14	OPS.055	Disposiciones de implementación de limitaciones del tiempo de vuelo y actividad y requisitos de descanso para el transporte comercial aéreo (CAT) con aeroplanos



## **Anexo 4: Resultados económicos de la Agencia en 2010 (Implementación presupuestaria de la AESA)<sup>19</sup>**

### **4.1. Cuenta de Resultado de la ejecución presupuestaria preliminar para 2010** *(Todas las cantidades están expresas en miles de euros).*

Las cuentas del presupuesto ofrecen una imagen detallada de la implementación del presupuesto. Se basan en el principio modificado de contabilidad en valores de caja.

<b>INGRESOS</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>
Subvención de la Comisión (para el presupuesto operativo - Títulos 1,2 y 3 - de la agencia)	35 025	33 862
Fondos Phare procedentes de la Comisión	515	322
Otras contribuciones y fondos recibidos a través de la Comisión	962	972
Ingreso por tarifas	68 260	54 867
Otros ingresos	802	1909
<b>TOTAL INGRESOS (a)</b>	<b>105 564</b>	<b>91 932</b>
<b>GASTOS</b>		
Título I: Personal	56 215	46 887
Título II: Gastos administrativos	13 919	12 927
Título III: Gastos operativos excluidos los ingresos afectados provenientes de tasas e ingresos	52 654	46 505
ingresos afectados provenientes de tasas y recargos	21 230	27 135
<b>TOTAL GASTOS (b)</b>	<b>144 018</b>	<b>133 454</b>
<b>RESULTADO PARA AL EJERCICIO FINANCIERO (a-b)</b>	<b>-38 454</b>	<b>-41 522</b>
Cancelación de créditos de pago prorrogados no utilizados del ejercicio anterior	1 101	1 283
Ajuste de créditos prorrogados del ejercicio anterior disponibles a 31 de diciembre resultante de los ingresos asignados	38 934	41 325
Diferencias de cambio durante el año (ganancias +/pérdidas -)	-16	-3

<sup>19</sup> Se espera recibir el informe final del Tribunal de Cuentas Europeo sobre las cuentas de la AESA en 2010 en junio de 2010.

<b>SALDO DE LA CUENTA DE RESULTADO DEL EJERCICIO PRESUPUESTARIO</b>	<b>1 565</b>	<b>1 083</b>
Saldo año N-1	<b>1 083</b>	<b>1 316</b>
Saldo positivo del año N-1 reembolsado en el año N a la Comisión	-1 083	<b>-1 316</b>
<b>Resultado utilizado para determinar las cantidades en contabilidad general</b>	<b>1 565</b>	<b>1 083</b>
<b>Subvención de la Comisión: la Agencia registra ingresos acumulados y gastos acumulados de la Comisión</b>	<b>33 460</b>	<b>32 779</b>
<b>La financiación previa permanece abierta para su reembolso por la Agencia a la Comisión en el año N+1</b>	<b>1 565</b>	<b>1 083</b>
No incluido en el resultado presupuestario:		
Interés generado a 31/12/N en los fondos de ayuda de la Comisión y a ser reembolsados a la Comisión (responsabilidad)	<b>49 734</b>	<b>133 600</b>

En 2010, la Agencia únicamente ha utilizado créditos no diferenciados. El consumo total de créditos de compromiso alcanzó los 144 018 000 euros (133 454 000 euros en 2009), de los cuales 122 271 000 euros (106 137 000 euros en 2009) se comprometieron y 21 747 000 euros (27 317 000 euros en 2009) correspondientes a créditos autorizados sobre ingresos afectados se traspasaron automáticamente con arreglo al artículo 10 del Reglamento financiero de la AESA. Los créditos autorizados sobre ingresos afectados de 21 747 000 euros, que se traspasaron automáticamente, se componen de 21 230 000 euros de ingresos de afectación externa procedentes de Tasas e ingresos y 517 000 euros procedentes de otros ingresos afectados.

#### 4.2. Ejecución presupuestaria preliminar *(Todas las cantidades están expresadas en miles de euros).*

	<b>2010</b>		<b>2009</b>	
<b>TÍTULO I: Gastos de personal</b>				
	<b>Pagos</b>	<b>Compromisos</b>	<b>Pagos</b>	<b>Compromisos</b>
Créditos presupuestarios: C1+R0+C4+C5(1)	56 288	56 288	47 763	47 763
Comprometido	0	56 214	0	46 887
Pagado	55 429	0	46 306	0
Prórrogas automáticas	786	0	581	0
<b>Gasto total / compromiso (2)</b>	<b>56 215</b>	<b>56 214</b>	<b>46 887</b>	<b>46 887</b>
Créditos presupuestarios prorrogados procedentes de ingresos afectados (3)	0	1	0	0
cancelado	73	73	876	876
% empleado en créditos presupuestarios (2+3) /(1)	99,87%	99,87%	98,17%	98,17%

<b>TÍTULO II – Gastos administrativos</b>				
Créditos presupuestarios: C1+R0+C4+C5(1)	14 102	14 102	13 270	13 270
Comprometido	0	13 919	0	12 926
Pagado	10 357	0	9 666	0
Prórrogas automáticas	3 563	0	3 260	0
Prórrogas no automáticas	0	0	0	0
<b>Gasto total / compromiso (2)</b>	<b>13 919</b>	<b>13 919</b>	<b>12 926</b>	<b>12 926</b>
Créditos presupuestarios prorrogados procedentes de ingresos afectados (3)	0	0	0	0
Cancelado	183	183	343	343
% empleado en créditos presupuestarios (2+3) /(1)	98,70%	98,70%	97,41%	97,41%
<b>TÍTULO III – Gastos de funcionamiento</b>				
Créditos presupuestarios: C1+R0+C4+C5(1)	74 038	74 038	73 917	73 917
Comprometido	0	52 138	0	46 323
Pagado	30 098	0	25 752	0
Prórrogas automáticas	43 786	0	47 888	0
Prórrogas no automáticas	0	0	0	0
<b>Gasto total / compromiso (2)</b>	<b>73 884</b>	<b>52 138</b>	<b>73 641</b>	<b>46 323</b>
Créditos presupuestarios prorrogados procedentes de ingresos afectados (3)	0	21 746	0	27 317
Cancelado	154	154	277	277
% empleado en créditos presupuestarios (2+3) /(1)	99,79%	99,79%	99,63%	99,63%
<b>TOTAL</b>				
Créditos presupuestarios: C1+R0+C4+C5(1)	144 428	144 428	134 950	134 950
Comprometido	0	122 271	0	106 137
Pagado	95 884	0	81 725	0
Prórrogas automáticas	48 134	0	51 729	0
Prórrogas no automáticas	0	0	0	0
<b>Gasto total / compromiso (2)</b>	<b>144 018</b>	<b>122 271</b>	<b>133 454</b>	<b>106 137</b>
Créditos presupuestarios prorrogados procedentes de ingresos afectados (3)	0	21 747	0	27 317
Cancelado	410	410	1 496	1 496
% empleado en créditos presupuestarios (2+3) /(1)	99,72%	99,72%	98,89%	98,89%

### 4.3. Resultado económico preliminar para 2010 *(Todas las cantidades están expresadas en miles de euros).*

El resultado económico establecido en la contabilidad según el principio de devengo refleja los resultados económicos de las operaciones de la Agencia.

	2010	2009
<b>INGRESOS DE EXPLOTACIÓN</b>		
Tasas y recargos	77 374	61 621
Aportaciones de las entidades de la CE	33 725	32 661
Recuperación de gastos	417	645
Otros	-399	0
Aportación de los países de la EFTA	962	1 729
<b>TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>112 079</b>	<b>96 657</b>
<b>GASTOS DE EXPLOTACIÓN</b>		
Gastos de personal	-53 023	-44 977
Edificios y gastos relacionados	-8 187	-7 707
Otros gastos	-7 088	-6 901
Depreciación y amortizaciones	-3,670	-1 645
Actividades de subcontratación y contratación	-36 016	-33 693
<b>TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>-107 984</b>	<b>-94 922</b>
<b>SUPERÁVIT (DÉFICIT) DE ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>4 094</b>	<b>1 735</b>
<b>INGRESOS (GASTOS) ATÍPICOS</b>		
Intereses cobrados de terceros	413	630
Intereses pagados a terceros	-96	-86
<b>SUPERÁVIT / (DÉFICIT) DE ACTIVIDADES ATÍPICAS</b>	<b>317</b>	<b>544</b>
<b>SUPERÁVIT (DÉFICIT) DE ACTIVIDADES ORDINARIAS</b>	<b>4 411</b>	<b>2 278</b>
<b>SUPERÁVIT (DÉFICIT) DE ACTIVIDADES EXTRAORDINARIAS</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>SUPERÁVIT NETO EN EL PERIODO</b>	<b>4 411</b>	<b>2 278</b>

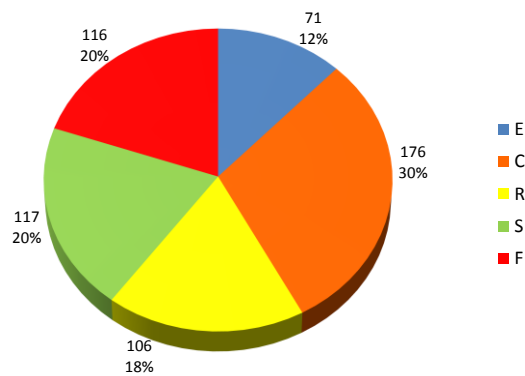
## Anexo 5: Cifras e información demográfica del personal

Esta parte ofrece un análisis y estadísticas del personal empleado a finales del periodo de acción del informe, de acuerdo con diferentes parámetros, como son la nacionalidad, el sexo y la edad. Para todas las tablas de la presente sección, las cifras reflejan la situación a 31 de diciembre de 2010.

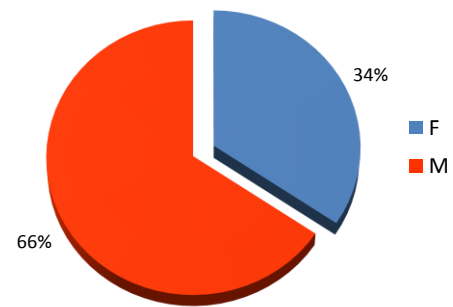
**Figura 1: Cuadro de efectivos**

Categoría/ Grado	Puestos ocupados a 31/12/2009	Cuadro de efectivos 2010	Puestos ocupados a 31/12/2010	Tasa de ocupación El 31/12/2010
<b>DA</b>	<b>354</b>	<b>447</b>	<b>404</b>	<b>90%</b>
15	2	2	2	
14	3	6	3	
13	3	12	4	
12	21	26	27	
11	19	50	15	
10	15	55	33	
9	96	75	91	
8	63	104	68	
7	58	58	74	
6	55	55	69	
5	19	4	18	
<b>AST</b>	<b>106</b>	<b>123</b>	<b>119</b>	<b>97%</b>
7		3		
6		7		
5	3	24	8	
4	13	30	17	
3	36	30	45	
2	41	18	33	
1	13	11	16	
<b>Total</b>	<b>460</b>	<b>570</b>	<b>523</b>	<b>92%</b>

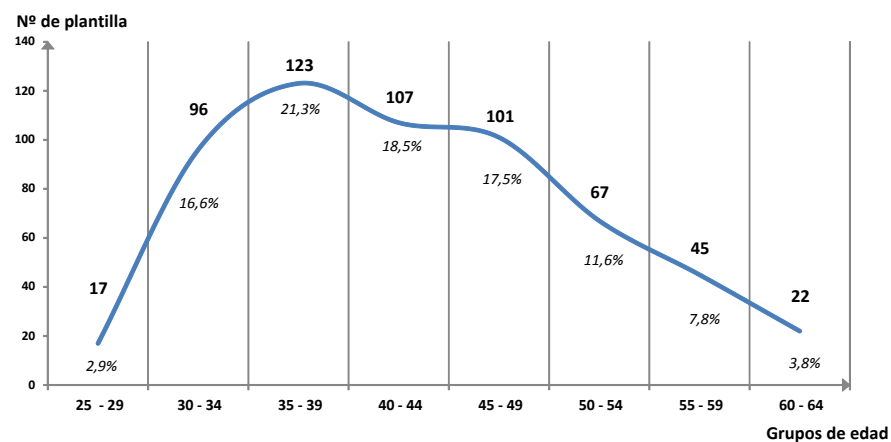
- En la tabla solo se consideran los puestos de Agentes temporales (TA). Esta tabla muestra los puestos ocupados a finales del periodo de informe y no el número de personal empleado (régimen de trabajo de media jornada para dos miembros de la plantilla). Adicionalmente, se habían empleado a finales de 2010 54 Agentes contractuales (CA) y 8 Expertos nacionales en comisión de servicios (SNE).
- Todos los puestos autorizados en el cuadro de efectivos de la AESA se definen como «Temporales».
- Debe consignarse que en las instituciones de la UE es posible «ocupar por debajo del nivel requerido» los puestos, lo que significa que se ocupa un puesto con un miembro del personal cuyo grado contractual es menor que el grado teórico asignado a dicho puesto. De hecho, la distribución de grados en el cuadro de efectivos corresponde a la distribución autorizada mayor de los grados contractuales, en donde los puestos ocupados se cuentan a partir del mayor al menor con un mecanismo de cascada.

**Figura 2: Distribución del personal por Direcciones**

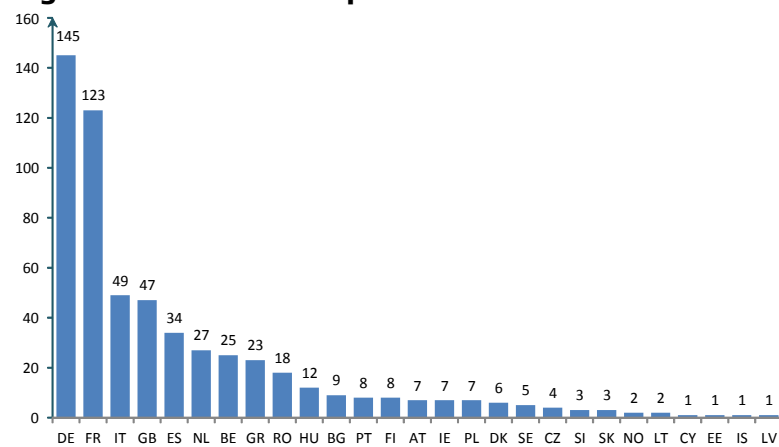
Plantilla considerada: TA, CA, SNE.

**Figura 3: Distribución por sexo**

Plantilla considerada: TA, CA, SNE.

**Figura 4: Distribución por edad**

Plantilla considerada: TA, CA.

**Figura 5: Distribución por nacionalidad**

Plantilla considerada: TA, CA.

## Anexo 6: Consejo de Administración de AESA

El Consejo de Administración de la AESA reúne representantes de los Estados miembros y la Comisión Europea. El Consejo de Administración es responsable de la definición de las prioridades de la Agencia, el establecimiento del presupuesto y del control de las operaciones de la Agencia.

### Composición<sup>20</sup>

<b>Miembros con derecho a voto</b>	Comisión Europea y Estados miembros europeos (27)
<b>Miembros sin derecho a voto</b>	Noruega, Liechtenstein, Islandia, Suiza
<b>Observadores</b>	Albania, Bosnia-Herzegovina, Croacia, FYROM, Montenegro, Serbia y la Misión de la Naciones Unidas en Kosovo (a ser nombrado)

Además, el Consejo asesor de la AESA (EAB) participa en las reuniones del Consejo de Administración en calidad de observador,

<b>Presidente del Consejo de Administración</b>	<b>Presidente Adjunto del Consejo de Administración</b>
Sr. Michael SMETHERS	Sr. Maxime COFFIN

<sup>20</sup> Puede encontrar una lista detallada de los miembros del CA de la AESA en la página web de ésta <http://www.easa.europa.eu/management-board/management-board.php>.

## Anexo 7: Lista de acrónimos

ACARE	Consejo asesor para la investigación aeronáutica en Europa
ACI	Consejo Internacional de Aeropuertos
DA	Directiva de aeronavegabilidad
AMC	Medios de cumplimiento aceptables
ANS	Servicios de navegación aérea
AR	Requisitos de autoridad
ATCO	Controlador de tránsito aéreo
ATM	Gestión del tránsito aéreo
BASA	Acuerdos Bilaterales de Seguridad en la Aviación
CA	Agente contractual
CAAC	Administración general de aviación civil de China
CAEP	Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (OACI)
CANSO	Organización de servicios de navegación aérea civil
CAT	Transporte aéreo comercial
CAW	Mantenimiento de la aeronavegabilidad
CC	Tripulación de cabina de pasajeros
CMA	Enfoque de supervisión continua
CRD	Documento de respuesta a los comentarios
CRT	Herramienta de respuesta a los comentarios
CTIG	Grupo de iniciativas de formación comunes
COA	Organizaciones de mantenimiento de la aeronavegabilidad
DOA	Aprobación de organizaciones de diseño
EACCC	Célula europea de coordinación de crisis aéreas
EAD	Directiva de aeronavegabilidad de emergencia
EARPG	Grupo de cooperación para la investigación europea en aviación
EASAC	Comité de asesoramiento de la seguridad aérea europea
EASP	Programa de europeo de seguridad aérea
EASp	Plan europeo de seguridad aérea
CE	Comisión Europea
ECAC	Conferencia Europea de Aviación Civil
ECAST	Equipo europeo de seguridad aeronáutica comercial
ECofA	Certificado de aeronavegabilidad para la exportación
ECDC	Centro europeo para la prevención y control de enfermedades
EGAST	Equipo europeo para la seguridad de la aviación general
EHFAG	Grupo europeo de asesoramiento de factores humanos
EHEST	Equipo europeo de seguridad de helicópteros
ERP	Plan de recursos empresariales
ESSI	Iniciativa de seguridad estratégica europea
ETSOA	Autorización de Estándar Técnico Europeo
UE	Unión Europea
EUROCAE	Organización Europea de Equipos de Aviación Civil
FAA	Administración Federal de Aviación (Estados Unidos de América)
FAB	Bloques de espacio aéreo funcionales
FAL	Línea de montaje final
FCL	Otorgamiento de licencias de tripulación de vuelo
FDM	Vigilancia de datos de vuelo
FOIA	Ley de Libertad de información (Estados Unidos de América)
FSTD	Dispositivo para entrenamiento en vuelo simulado
GM	Material Guía
HLSC	Conferencia de seguridad a alto nivel (OACI)
RRHH	Recursos Humanos
IAC	Comité Interestatal de Aviación
SAI	Servicio de auditoría interna (Comisión Europea)
IAW	Aeronavegabilidad inicial
ICF	Foro de Cooperación Internacional
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
IGPT	Intergrupo sobre formación de pilotos (AESA)
IORS	Sistema interno de notificación de sucesos (AESA)
IPPF	Marco regulador de prácticas profesionales internacionales
ISC	Comité interno de seguridad
TI	Tecnología de la información
ITQI	Iniciativa internacional de cualificación de formación (IATA)
JAA	Autoridades aeronáuticas conjuntas
JAR	Requisitos conjuntos de aviación
JCAB	Oficina de aviación civil de Japón



LoA	Carta de acuerdo
MMEL	Lista maestra de equipo mínimo
MOA	Aprobación de organizaciones de mantenimiento
MRB	Consejo de revisión del mantenimiento
NAA	Autoridad de aviación nacional
NGAP	Nueva generación de profesionales aeronáuticos (OACI)
Nº	Número
NPA	Notificación de propuesta de enmienda (AESA)
NPRM	Aviso de proyecto de reglamentación (FAA)
TFOEB	Consejo de evaluaciones operativas
OPS	Operaciones aéreas
OR	Requisitos de organización
PAD	Propuesta para expedir una directiva de aeronavegabilidad (AESA)
POA	Aprobación de organización de producción
PRB	Consejo de revisión del rendimiento
T	Trimestre
RTC	Certificado de tipo restringido
SAE	Sociedad de ingenieros de automoción
SAFA	Evaluación de seguridad de aeronaves extranjeras
SAP	Systeme, Anwendungen und Produkte in der Datenverarbeitung [DE] Sistemas, Aplicaciones y Productos en Procesado de Datos [ES]
SARPS	Normas y métodos recomendados (OACI)
SAN	Red de área de almacenamiento
SAS	Especificación especial de aeronavegabilidad
SESAR	Programa de investigación del ATM del espacio aéreo único europeo
SPOA	Organizaciones únicas de producción
SNE	Experto nacional en comisión de servicios
SMS	Sistemas de gestión de seguridad operacional
SSP	Programa estatal de seguridad operacional
STC	Certificado de tipo suplementario
STD	Dispositivos sintéticos de entrenamiento de vuelo
TA	Agente temporal
TC	Certificado de tipo
TCO	Operadores de terceros países
TCCA	Transport Canada Civil Aviation
EAU	Emiratos Árabes Unidos
USOAP	Programa universal de auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional (OACI)
WA	Acuerdos de trabajo