



Agencia Europea de Seguridad Aérea

Informe General Anual 2011

Prólogo del Presidente del Consejo de Administración

La Agencia Europea de Seguridad Aérea se creó mediante un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2002, por lo que se acerca a su décimo aniversario. En aquel momento no se disponía de estructura organizativa, personal o instalaciones. De hecho, cuando la Agencia comenzó a funcionar a finales de septiembre de 2003, lo hizo con muy poco personal y una estructura muy básica.

Hoy en día, en la Agencia trabajan cerca de 600 personas. Sus funciones, inicialmente restringidas al ámbito de la aeronavegabilidad, se han ido ampliando hasta abarcar todos los campos de la seguridad aérea, como las operaciones, la concesión de licencias al personal, los aeródromos y la gestión del tránsito aéreo. La Agencia es el núcleo central de la recopilación de datos, el análisis de la seguridad y la investigación en Europa, tiene un amplio programa de trabajo internacional en cooperación con terceros países —tanto europeos como no europeos—, y se sitúa entre los principales organismos reguladores aeronáuticos, en su esfuerzo continuo por mejorar los estándares de seguridad en todo el mundo.

Al igual que el resto de Europa, la Agencia se enfrenta a los retos que en los próximos años surgirán a consecuencia de la situación económica actual. Los ingresos provenientes del sector, que suponen la mayor parte de sus fondos, tienen que reflejar la difícil situación comercial en la que se encuentra la aviación. Al mismo tiempo, hay limitaciones importantes en la financiación comunitaria, que compone el resto del presupuesto de la AESA.

El Consejo de Administración se ha centrado este año en tres objetivos principales:

a) Evolucionar hacia una reglamentación más proactiva y basada en evidencias. Esto es necesario para dar un nuevo impulso a las normas europeas de seguridad y para garantizar la asignación de los recursos a las áreas de mayor beneficio potencial. Durante el año 2011 la Comisión Europea publicó un Comunicado sobre la seguridad aérea que fijaba el rumbo político para el desarrollo futuro de la Agencia. El Comunicado subraya la importancia de agrupar información a escala europea para identificar los principales riesgos, actuando para reducirlos hasta un nivel aceptable mediante distintos mecanismos, supervisando la eficacia de las medidas de mitigación y revisándolas según sea necesario;

b) la necesidad de que la Agencia trabaje en colaboración con la Comisión y los Estados miembros, organizando el sistema europeo de seguridad aérea en su conjunto. Esto se debe a la superposición e interdependencia de los roles de los diferentes participantes, y tiene el objetivo de garantizar el máximo aprovechamiento de la capacidad disponible, aunque sea escasa; y

c) la necesidad de que la Agencia sea lo más eficaz y eficiente posible en su gestión interna.

Este informe anual para el año 2011 demuestra ampliamente el importante avance de la Agencia en un plazo relativamente corto. Es fácil olvidar que, dado que en algunos ámbitos todavía no se han adoptado y aplicado plenamente las disposiciones detalladas, la Agencia sigue aún en fase de desarrollo. Haber construido una organización de tanta fortaleza y diversidad es un logro notable, aunque todavía no disfrute de la estabilidad de haber completado el proceso formativo. Me gustaría rendir un cálido homenaje a todas las personas que, tanto actualmente como en el pasado, han trabajado en Colonia con tanto empeño y eficacia que han hecho posible algo que los legisladores inicialmente sólo podían concebir a grandes rasgos.

Michael Smethers
Presidente del Consejo de Administración

Prólogo del Director Ejecutivo

Durante el año 2011, la posición de la AESA como pieza central del enfoque de la Unión Europea respecto a la seguridad aérea se ha visto nuevamente reforzada. La Agencia continuó trabajando con las partes implicadas y con organizaciones asociadas de manera científica y orientada a la obtención de datos para abordar los principales factores que afectan a la seguridad aérea.

Aunque las estadísticas de 2011 muestran una ligera mejora general en los niveles de seguridad en todo el mundo, existen importantes diferencias regionales en cuanto al porcentaje de accidentes. Por otra parte, determinados factores, como la pérdida de control, siguieron contribuyendo de forma desproporcionada a los accidentes aéreos.

Tras las conferencias anteriores sobre la formación de los pilotos y el impacto del cambio climático en la seguridad aérea, la conferencia de la AESA sobre seguridad en 2011 se centró en la prevención y la recuperación de las pérdidas de control. La conferencia proporcionó una base sólida para futuras actividades de la Agencia orientadas a facilitar la integración de las nuevas tecnologías, como la automatización de la cabina de vuelo.

La responsabilidad de la AESA en cuanto a la apertura de una vía para el trabajo sobre seguridad en todos los ámbitos de la aviación quedó claramente perfilada en el Comunicado de la Comisión Europea sobre la «Creación de un sistema de gestión de la seguridad aérea para Europa». Publicado en octubre de 2011, el documento describe la estrategia de seguridad aérea en Europa.

Los dos pilares de esta estrategia, el Programa Europeo de Seguridad Aérea y el Plan Europeo de Seguridad Aérea, proporcionan el marco para un sistema de gestión de la seguridad aérea en toda Europa.

El Plan Europeo de Seguridad Aérea realiza una evaluación de los problemas de seguridad y facilita una lista de medidas relacionadas. Producido por la AESA, el Plan conecta problemas de seguridad de alto nivel con medidas que deben adoptar las autoridades nacionales, las organizaciones asociadas, el sector y la propia AESA. Ahora, en su segunda edición, el Plan se basa en el hecho de que los problemas de seguridad actuales sólo pueden abordarse si todos los componentes del sistema trabajan con un mismo objetivo.

La Agencia también se ha adaptado para trabajar mejor en un entorno como el actual, basado en riesgos. Se creó un Sistema interno de notificación de sucesos (IORS) para centralizar los sucesos notificados y las decisiones y medidas de seguimiento. La base de datos del IORS ya es una herramienta clave en todos los ámbitos de actividad de la AESA para la toma de decisiones de seguridad basadas en datos.

Por último, en mayo de 2011 entró en vigor un Acuerdo Bilateral de Seguridad Aérea entre los Estados Unidos de América y la Unión Europea. La entrada en vigor de este tan esperado acuerdo permite que los reguladores y la industria aeronáutica de ambos lados del Atlántico se beneficien de un uso más eficiente de los recursos.

Con la adopción de los primeros reglamentos europeos en materia de gestión del tránsito aéreo, la Agencia ya está involucrada en todo el espectro de la seguridad aérea y promueve un enfoque sistémico total: desde las aeronaves hasta los aeropuertos, desde las compañías aéreas hasta la gestión del tránsito aéreo. Además, gracias al Plan Europeo de Seguridad Aérea, la Agencia se encuentra más que nunca en el núcleo de la estrategia de la UE sobre seguridad aérea.

Uno de los mayores riesgos que veo para el futuro de la aviación es la confluencia de una difícil situación económica de la industria aeronáutica con la reducción del personal en las

organizaciones encargadas de la supervisión, ambos factores que son consecuencia de la crisis económica mundial. Se debe hacer todo el esfuerzo posible para evitar poner en la balanza los recursos dedicados a los reguladores y las autoridades de supervisión, con el fin de seguir cumpliendo nuestra misión y fomentando el mayor nivel posible de seguridad aérea. Este es mi mensaje a nuestros superiores políticos.

Patrick Goudou
Director ejecutivo

Contenido

| | |
|---|-----------|
| PRÓLOGO DEL PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN | 2 |
| PRÓLOGO DEL DIRECTOR EJECUTIVO | 3 |
| CONTENIDO | 5 |
| INTRODUCCIÓN | 7 |
| LA AGENCIA | 8 |
| ESTRUCTURA ORGANIZATIVA | 9 |
| EVENTOS IMPORTANTES EN 2011 | 10 |
| CONTROL INTERNO Y MITIGACIÓN DE RIESGOS | 11 |
| ACTIVIDADES DE LA AGENCIA | 14 |
| 1. SEGURIDAD OPERACIONAL | 14 |
| A. ESTRATEGIA DE SEGURIDAD Y EASP | 14 |
| <i>Objetivo y ámbito de aplicación</i> | <i>14</i> |
| <i>Principales logros alcanzados en 2011</i> | <i>14</i> |
| B. INVESTIGACIÓN Y ANÁLISIS DE SEGURIDAD | 15 |
| <i>Objetivo y ámbito de aplicación</i> | <i>15</i> |
| <i>Principales logros alcanzados en 2011</i> | <i>16</i> |
| 2. REGLAMENTACIÓN | 21 |
| <i>Objetivo y ámbito de aplicación</i> | <i>21</i> |
| <i>Principales logros alcanzados en 2011</i> | <i>21</i> |
| 3. SUPERVISIÓN | 23 |
| A. SUPERVISIÓN DE LA SEGURIDAD DE PRODUCTOS | 23 |
| <i>Objetivo y ámbito de aplicación</i> | <i>23</i> |
| <i>Principales logros alcanzados en 2011</i> | <i>23</i> |
| B. APROBACIÓN DE ORGANIZACIONES | 25 |
| <i>Objetivo y ámbito de aplicación</i> | <i>25</i> |
| <i>Principales logros alcanzados en 2011</i> | <i>26</i> |
| C. INSPECCIONES DE ESTADOS MIEMBROS | 28 |
| <i>Objetivo y ámbito de aplicación</i> | <i>28</i> |
| <i>Principales logros alcanzados en 2011</i> | <i>28</i> |
| D. OPERADORES | 30 |
| <i>Objetivo y ámbito de aplicación</i> | <i>30</i> |
| <i>Principales logros alcanzados en 2011</i> | <i>30</i> |
| 4. COOPERACIÓN INTERNACIONAL | 32 |
| <i>Objetivo y ámbito de aplicación</i> | <i>32</i> |
| <i>Principales logros alcanzados en 2011</i> | <i>32</i> |
| 5. ACTIVIDADES DE APOYO | 33 |
| <i>Objetivo y ámbito de aplicación</i> | <i>33</i> |
| <i>Principales logros alcanzados en 2011</i> | <i>33</i> |
| <i>Gestión general</i> | <i>33</i> |
| <i>Gestión de aplicaciones y servicios de adquisiciones</i> | <i>33</i> |
| <i>Servicios financieros</i> | <i>33</i> |

| | |
|--|-----------|
| <i>Servicios jurídicos.....</i> | <i>34</i> |
| <i>Comunicaciones</i> | <i>35</i> |
| <i>Recursos humanos.....</i> | <i>35</i> |
| <i>Formación general y técnica.....</i> | <i>36</i> |
| <i>Servicios de información.....</i> | <i>37</i> |
| <i>Servicios corporativos</i> | <i>38</i> |
| ANEXOS | 39 |
| ANEXO 1: DECLARACIÓN DE GARANTÍA DEL ORDENADOR DE LA AGENCIA..... | 40 |
| ANEXO 2: ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INVESTIGACIÓN EN 2011 | 41 |
| ANEXO 3: DECISIONES, DICTÁMENES Y NPA DE 2011 | 42 |
| ANEXO 4: RESULTADOS ECONÓMICOS DE LA AGENCIA EN 2011 (EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA DE LA AESA)..... | 44 |
| ANEXO 5: PROCEDIMIENTOS DE ADQUISICIÓN INICIADOS O FINALIZADOS EN 2011 | 50 |
| ANEXO 6: CIFRAS E INFORMACIÓN DEMOGRÁFICA DEL PERSONAL..... | 56 |
| ANEXO 7: INDICADORES CLAVE DE DESEMPEÑO..... | 58 |
| ANEXO 8: CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA AESA..... | 67 |
| ANEXO 9: LISTA DE ACRÓNIMOS..... | 68 |

Introducción¹

En 2011, la Agencia consolidó sus actividades finalizando la preparación de sus nuevas atribuciones y responsabilidades, incluyendo la redacción de la legislación y las normas indicativas relacionadas para la primera y la segunda ampliación. El desarrollo de las disposiciones de aplicación para la seguridad en los aeródromos dio como resultado la publicación del correspondiente NPA en diciembre de 2011. La publicación de varias disposiciones de aplicación entre agosto y diciembre de 2011 en el ámbito de la Gestión del tránsito aéreo y los Servicios de navegación aérea (ATM/ANS) allanó el camino para el inicio de las inspecciones de normalización de la AESA en este campo.

Al mismo tiempo, la Agencia también perseveró en fortalecer y fomentar su papel como pieza central de la estrategia de la Unión Europea en materia de seguridad aérea. En ese contexto, la AESA prestó apoyo a la Comisión Europea en la definición de proyectos europeos de asistencia y la gestión de programas comunitarios, en particular para los Balcanes Occidentales, los países mediterráneos y Asia Central. Tras la entrada en vigor de los Acuerdos Bilaterales de Seguridad Aérea (BASA) sobre seguridad aérea civil entre la UE y los EE. UU. y entre la UE y Canadá, respectivamente el 1 de mayo de 2011 y el 26 de julio de 2011, la Agencia organizó varias actividades de implementación.

La Agencia también siguió promoviendo su estrategia de comunicación, organizando el primer Foro de reguladores y del sector SAFA y, por primera vez, un Taller de certificación con miembros del sector. Además, las DA sobre aeronaves grandes tienen una gran visibilidad mediática y la Agencia ha puesto especial énfasis en la composición y gestión de su publicación.

La Agencia también demostró su esfuerzo en lograr una mejora continua:

- Tras recibir en 2010 su certificación según la norma ISO9001:2008, la AESA inició el ciclo de mejora continua de su IMS con el fin de mantener su certificado año tras año;
- La fase piloto del IORS se lanzó en octubre, estando previsto el despliegue completo del sistema para principios de 2012;
- En septiembre de 2011 se desplegó la nueva aplicación y base de datos SAFA, que permite que las NAA y los operadores autorizados tengan acceso directo en línea a los informes SAFA;
- En el campo de la externalización de la certificación, a principios de 2012 se lanzó un procedimiento de contratación para permitir la subcontratación de las actividades relativas a las nuevas atribuciones a autoridades aeronáuticas nacionales (NAA) y a entidades cualificadas.

Finalmente, desde el punto de vista organizativo, se fusionaron el Departamento de Expertos y el Departamento de Normas de Vuelo dentro de la Dirección de Certificación, con el fin de mejorar la cooperación entre los expertos en aeronavegabilidad y los expertos operacionales para conseguir un proceso más integrado tanto del diseño como de los aspectos de idoneidad operacional bajo una gestión centralizada de proyectos.

La Agencia también estableció una sede local en Bruselas, abriendo oficinas provisionales en la segunda mitad del año. El personal asignado a Bruselas es operativo, mientras que el montaje de las instalaciones permanentes está casi terminado.

¹ El Informe General Anual de la Agencia correspondiente al año 2011 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 2011. Tal como se destaca en las tablas específicas relacionadas con cada una de las actividades, a finales de 2011 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, compuesto por la Agencia, la Comisión Europea y las autoridades aeronáuticas nacionales (NAA).

Su seguridad es nuestra misión

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

Una estrategia común

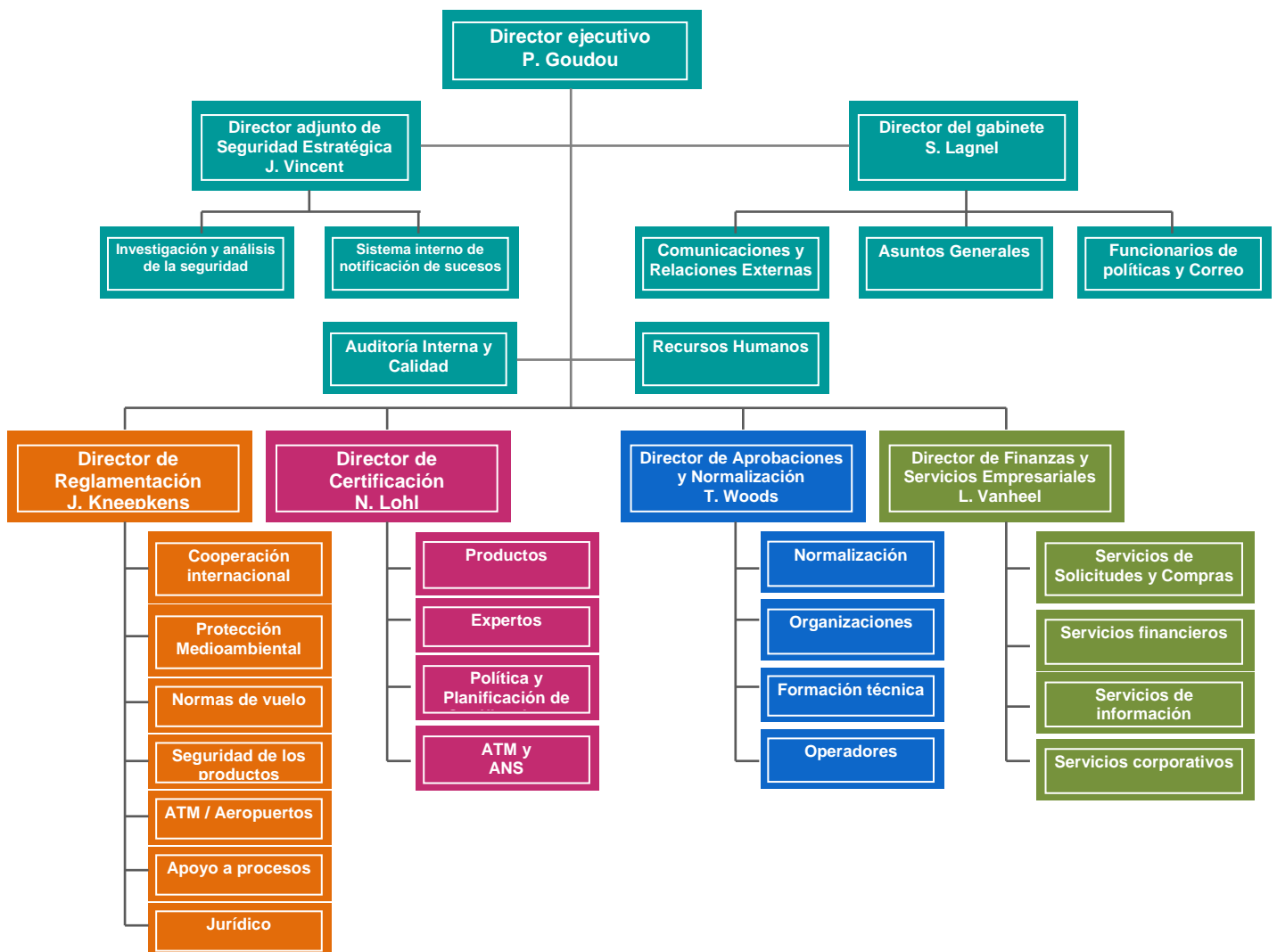
El transporte aéreo es una de las formas más seguras de viajar. A medida que el tráfico aéreo continúa creciendo, resulta necesario un esfuerzo común en el ámbito europeo para asegurar la seguridad y sostenibilidad del transporte aéreo. La Agencia desarrolla normas comunes de seguridad y medioambiente. También 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 conjuntamente con las NAA, las cuales desempeñan su propia función 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 aérea y ofrecimiento de consejo técnico a la Comisión Europea y a los Estados miembros;
- Inspecciones y formación para garantizar una aplicación uniforme de la legislación europea sobre seguridad aérea en todos los Estados miembros;
- Certificación de tipo de aeronavegabilidad y medioambiental de productos, componentes y equipos aeronáuticos;
- Aprobación de organizaciones de diseño de aeronaves 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;
- Coordinación de programas de seguridad, recopilación de datos, análisis e investigación con objeto de mejorar la seguridad aérea.

Estructura organizativa



Estado: Abril de 2012

Eventos importantes en 2011

| Evento | Fecha |
|--|--------------------------|
| Organizado/coorganizado por AESA | |
| Taller de operaciones sobre cenizas volcánicas | 20 de enero |
| Taller de certificación | 21 de enero |
| Reunión de JARUS/FAA/AESA | 25 de marzo - 3 de abril |
| Lanzamiento oficial del proyecto AESA/SESAR JU/ECTL | 15 de abril |
| Conferencia UE-EE. UU. 2011: «Mejora de la Seguridad aérea mundial: desafíos futuros» | 14-16 de junio |
| Conferencia anual de seguridad sobre mantenimiento del control: prevención y recuperación de las pérdidas de control | 4-5 de octubre |
| Foro de reguladores y del sector SAFA | 19 de octubre |
| Conferencia europea sobre seguridad en cabina | 1-3 de noviembre |
| Taller sobre cenizas volcánicas con NAA/NSA | 2 de noviembre |
| Reunión AESA-FAA sobre normas de vuelo | 15-17 de noviembre |
| 3er Foro de cooperación internacional de la AESA | 15-17 de noviembre |
| 5º Foro sobre aerogiros | 7-8 de diciembre |
| Organizado a nivel de OACI / UE | |
| La gestión de la seguridad aérea en la UE hacia el año 2020 | 26 de enero |
| Conferencia de alto nivel sobre la implementación del Cielo Único Europeo | 3-4 de marzo |
| Sextas jornadas aeronáuticas europeas 2011 (Madrid) | 30 de marzo - 1 de abril |
| Simposio mundial del sector de la navegación aérea de la OACI | 20-23 de septiembre |
| Taller de la OACI sobre aviación y combustibles alternativos sostenibles | 18-20 de octubre |

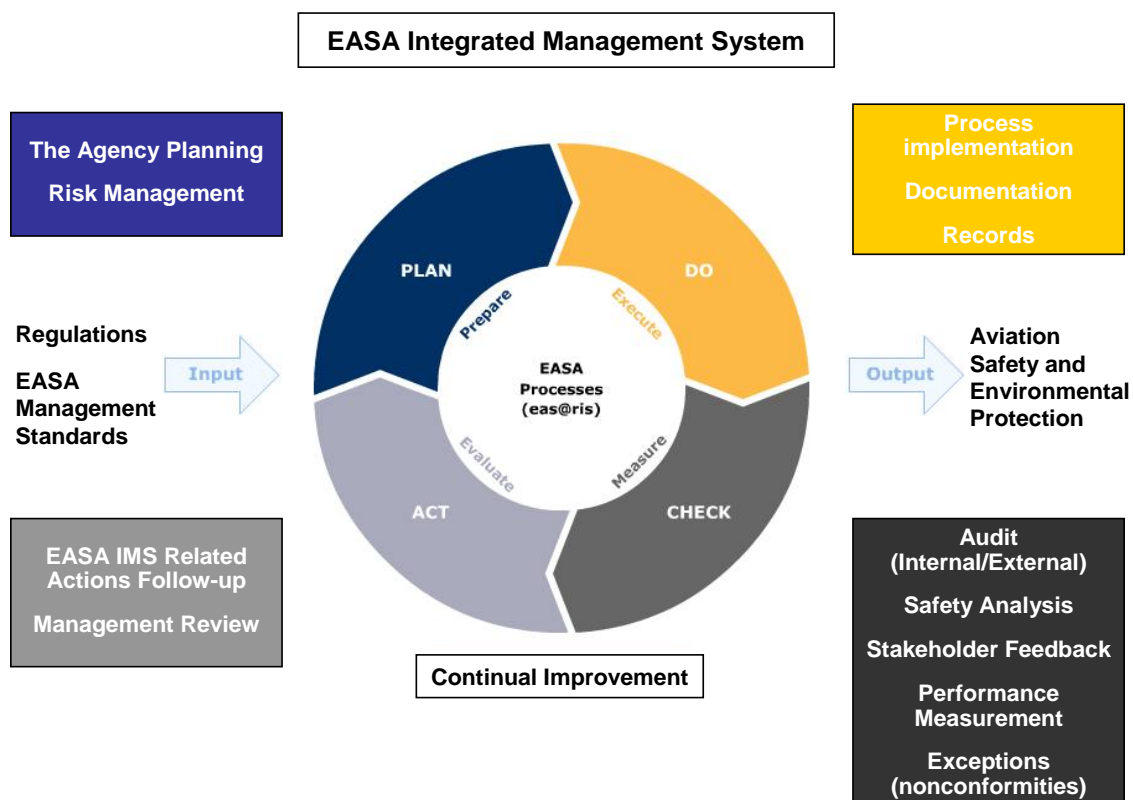
Control interno y mitigación de riesgos

➤ Control interno

En 2011, tras recibir en 2010 la certificación de su Sistema de gestión integrada (IMS) según la norma ISO9001:2008, la AESA inició el ciclo de mejora continua de su IMS con el fin de mantener su certificado ISO9001 año tras año.

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 es 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 para lograr los objetivos operativos, de calidad, de 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.



| EN | Translation (target language) |
|--|--|
| EASA Integrated Management System | Sistema de gestión integrada de la AESA |
| The Agency Planning Risk Management | Planificación de la Agencia Gestión de riesgos |
| Process implementation Documentation Records | Implementación del proceso Documentación Registros |
| Regulations | Reglamentos |

| | |
|---|--|
| EASA Management Standards | Estándares de gestión de la AESA |
| Input | Datos de entrada |
| EASA IMS Related Actions Follow-up Management Review | Seguimiento de las medidas relacionadas con el IMS de la AESA Revisión de la gestión |
| PLAN | PLANIFICAR |
| Prepare | Preparar |
| DO | HACER |
| Execute | Ejecutar |
| CHECK | COMPROBAR |
| Measure | Medir |
| ACT | ACTUAR |
| Evaluate | Evaluar |
| EASA Processes (eas@ris) | Procesos de la AESA (eas@ris) |
| Continual improvement | Mejora continua |
| Output | Resultados |
| Aviation Safety and Environmental Protection | Seguridad aérea y protección medioambiental |
| Audit (Internal/External) | Auditoría (interna/externa) |
| Safety Analysis | Análisis de seguridad |
| Stakeholder Feedback | Comentarios de las partes implicadas |
| Performance Measurement | Medición del desempeño |
| Exceptions (nonconformities) | Excepciones (faltas de conformidad) |

➤ **Mitigación de riesgos**

La Agencia implementó también un proceso anual de evaluación de riesgo orientado a identificar riesgos de alto nivel por macro-proceso. Los riesgos se evalúan respecto a su probabilidad de aparición y su impacto potencial. En la siguiente tabla se indican los riesgos críticos identificados y sus correspondientes medidas de mitigación realizadas o iniciadas en el año 2011.

| Riesgos | Principales medidas de mitigación realizadas o iniciadas en 2011 |
|--|---|
| Procesos de gestión | |
| La Agencia o su personal es declarada culpable o se determina una responsabilidad civil o penal. | Plan de procedimiento y acción que facilita acciones coordinadas cuando se procesa a la Agencia; Procedimientos administrativos para gestionar los casos, si los abogados de la acusación solicitan a la AESA que renuncie a su inmunidad; Política de comunicación apropiada (estrategia de voz única); Definir un punto único de comunicación y darlo a conocer en toda la Agencia, a sus clientes y a terceros. |
| La reputación de la Agencia frente a la Comisión Europea o el Parlamento Europeo se ve dañada, debido a una respuesta inadecuada ante una crisis, a críticas o quejas de partes implicadas, a alegaciones o incorrecciones de alto perfil o a una percepción negativa de la Agencia. | Plan de comunicación de crisis; Política de comunicación apropiada (estrategia de voz única); Definir un punto único de comunicación y darlo a conocer en toda la Agencia, a sus clientes y a terceros. |
| Disposición inadecuada de recursos en relación con las tareas existentes o nuevas (ampliación de las atribuciones) 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. |
| Procesos de supervisión de la seguridad de productos y organizaciones | |
| Problemas de seguridad sin resolver al momento de la certificación, validación o aprobación de las condiciones de vuelo resultantes en un accidente de aeronave. | Procedimientos de trabajo eficaces para las actividades de certificación, incluidos los controles apropiados. Capacidad para proporcionar pruebas del trabajo llevado a cabo conservando los documentos y registros; Impartir formación periódica al personal técnico para garantizar el mantenimiento de la competencia; Control eficaz sobre los servicios ofrecidos por las NAA. |

| Riesgos | Principales medidas de mitigación realizadas o iniciadas en 2011 |
|--|--|
| Problemas de seguridad no resueltos resultantes en un accidente de aeronave debido a la no publicación de una directiva de aeronavegabilidad o de medidas correctivas insuficientes; tiempo de conformidad inadecuado especificado por directiva 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 conservando los documentos y registros; Impartir formación periódica al personal técnico para garantizar el mantenimiento de la competencia; Sistema de notificación de sucesos eficaz; Control eficaz sobre los servicios ofrecidos por las NAA. |
| Problemas de seguridad no resueltos resultantes en un accidente de 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 conservando los documentos y registros; Impartir formación periódica al personal técnico para garantizar el mantenimiento de la competencia; Control eficaz sobre los servicios ofrecidos por las NAA. |
| Sistema inadecuado de notificación de sucesos y procesamiento 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 de la «cultura justa»; Sistema de notificación eficaz que garantiza la trazabilidad de todos los sucesos y medidas relevantes; Procedimientos de trabajo eficaces para el análisis de informes de sucesos y especificación de las medidas necesarias, incluidos los controles apropiados. Capacidad para proporcionar pruebas del trabajo llevado a cabo conservando los documentos y registros; Impartir formación periódica al personal técnico para garantizar el mantenimiento de la competencia; Control eficaz sobre los servicios ofrecidos por las NAA. |
| Procesos de apoyo | |
| Acontecimiento que puede afectar negativamente a la seguridad de las instalaciones, a la capacidad de trabajo del personal, o a la disponibilidad de los datos o 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 ininterrumpida; Plan de continuidad de las actividades; Plan de respuesta ante epidemias graves. |

Actividades de la Agencia

1. Seguridad operacional

a. Estrategia de seguridad y EASP

Objetivo y ámbito de aplicación

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 Sistemas 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 implementación de la gestión de la seguridad operacional. 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 Consejo de revisión del desempeño (PRB), el sector aeronáutico, Eurocontrol, los Estados miembros y la AESA.

En 2011, el trabajo cooperativo de este comité recibió un apoyo considerable con la adopción del Comunicado de la Comisión Europea al Consejo y al Parlamento Europeo que creaba un sistema de gestión de la aviación en Europa (el Comunicado), que incluía el EASP (Programa Europeo de Seguridad Aérea) como anexo. La segunda edición del Plan Europeo de Seguridad Aérea (EASp) también ha sido aprobada por el Consejo de Administración en diciembre. Por lo tanto, se ha realizado el enfoque previsto de tres niveles (estrategia, programa y plan).

Principales logros alcanzados en 2011

➤ **Programa Europeo de Seguridad Aérea (EASP)**

A raíz del trabajo realizado por el EASAC en el desarrollo de un manual para el Programa Europeo de Seguridad Aérea (el manual EASP), la inclusión del Programa —reestructurado para seguir el formato de la OACI— como anexo al Comunicado ha proporcionado la base estratégica y política para continuar el trabajo, y enumera los objetivos para los próximos años. De este modo, la segunda edición del Plan Europeo de Seguridad Aérea se publicó basándose en la primera.

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

- Un conjunto de políticas y objetivos (la estrategia), que ahora es el Comunicado;
- Un conjunto integrado de reglamentos y actividades orientadas a mejorar la seguridad (el programa), que se anexa al Comunicado;
- Una evaluación de los problemas de seguridad de alto nivel y el plan de acción relacionado (el plan de seguridad).

- El Plan Europeo de Seguridad Aérea (EASp)

El año concluyó con la aprobación por el Consejo de Administración de la segunda edición del Plan Europeo de Seguridad Aérea (EASp). Abarca el período comprendido entre 2012 y 2015 y se ha desarrollado con la misma metodología que se utilizó para la primera edición. Por lo tanto, las principales áreas de riesgo no han cambiado.

Al igual que la primera edición, la segunda abarca tres grandes áreas: Problemas sistémicos, operativos y emergentes. Los riesgos identificados en estas áreas se mitigan mediante medidas de seguridad adoptadas por los Estados miembros, Eurocontrol, la Comisión Europea, el sector y la Agencia. Esto genera un trabajo cooperativo que tiene como objetivo la racionalización de las actividades y esfuerzos con el fin de seguir reduciendo los porcentajes de accidentes.

Además, la segunda edición consta de dos actividades paralelas:

- a. Proporciona un informe de estado sobre las 91 medidas permanentes desarrolladas en 2010.
- b. Amplía la lista inicial de medidas propuestas en la primera edición con la incorporación de 24 nuevas medidas. Estas nuevas medidas han sido revisadas por el EASAC y se han incorporado al marco existente.

Hasta la fecha, 23 Estados miembros han formalizado su compromiso de aplicar voluntariamente el Plan de Seguridad designando un centro de coordinación. A lo largo del año se ha enviado un informe a los centros de coordinación sobre el estado de aplicación de las medidas del Plan de Seguridad. Hasta la fecha de publicación de este informe se recibió un total de quince (15) informes.

La aplicación voluntaria se ha ampliado también a Estados no miembros de la UE pero que son miembros de la CEAC. Hasta la fecha de publicación de este documento, cinco (5) Estados han designado un centro de coordinación. A lo largo de 2012 se les solicitará su opinión para aplicar y mejorar el enfoque.

En resumen, la red de acción que se ha tejido a través del Comunicado proporciona una base política para la creación de un sistema de gestión de la seguridad operacional en Europa. El EASP proporciona la dirección interna y el EASp permite la actualización periódica de las medidas. El sistema en su conjunto depende de la coordinación y la colaboración continua de sus componentes a fin de garantizar que los esfuerzos siguen estando al día.

b. Investigación y análisis de seguridad

Objetivo y ámbito de aplicación

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

El trabajo de análisis de la seguridad presenta dos caras: internamente, el análisis de la seguridad es la base para definir las medidas y políticas que debe considerar el Comité interno de seguridad de la Agencia (ISC); externamente, el análisis de la seguridad asesora, coopera e informa sobre cuestiones que suponen un riesgo para la seguridad. Las funciones que apoyan este trabajo son:

- Análisis de la seguridad: efectuar revisiones, realizar estudios y facilitar informes;

- Investigaciones: difundir y realizar un seguimiento de las recomendaciones sobre seguridad y desarrollar medios de cooperación;
- Mejora continua: facilitar y promover 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 operacional, previsión y promoción de la seguridad).

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

En 2011 se hizo hincapié en el desarrollo de un Sistema de información de recomendaciones de seguridad, el desarrollo y despliegue gradual de un Sistema interno de notificación de sucesos y la incorporación de la Sección de información sobre seguridad al departamento IORS.

Principales logros alcanzados en 2011

Análisis de seguridad

- Uso productivo de datos de seguridad

Expandir el uso de datos de seguridad resultó beneficioso, ya que el núcleo del trabajo está en la detección de tendencias y precursores que adviertan de accidentes futuros. Con objeto de mejorar la cooperación se estudiaron acuerdos internacionales para el intercambio de datos. Se proporcionaron herramientas nuevas para facilitar la disponibilidad y mejorar la calidad 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 ampliar 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 vio la luz en 2011.

También se ha trabajado 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)

En 2011 se llevó a cabo un trabajo considerable para finalizar el Sistema interno de notificación de sucesos. La fase piloto del IORS se lanzó en octubre, estando previsto el despliegue completo del sistema para principios de 2012.

El IORS también centralizó la gestión de todos los sucesos de seguridad asumiendo el procesamiento de los informes según el Formulario 44 del Análisis de seguridad, creando una base de datos de sucesos y armonizando el tratamiento de los mismos, en concordancia con la instrucción y la política de trabajo establecidas.

Este trabajo culminó en el nuevo sistema de bucle cerrado, conocido como «Herramienta de flujo de trabajo del IORS», comenzando a recibir informes de cuatro de las principales organizaciones de notificación a finales de 2011.

Debido a la introducción gradual de la Herramienta de flujo de trabajo del IORS, se llevó a cabo un intenso programa de comunicación que incluye tres talleres, un mini-sitio web externo y específico y una mayor participación en otras reuniones, talleres y conferencias. Se

crearon módulos de formación específicos para el IORS y para finales de año más de 250 personas habían recibido formación.

En términos de recursos, a raíz de la creación del departamento en 2010, durante el primer trimestre de 2011 se contrataron dos funcionarios encargados de la notificación de sucesos para gestionar los aspectos técnicos, incorporándose un asistente técnico en el último trimestre para aumentar las actividades de comunicación y apoyo.

- Información sobre seguridad

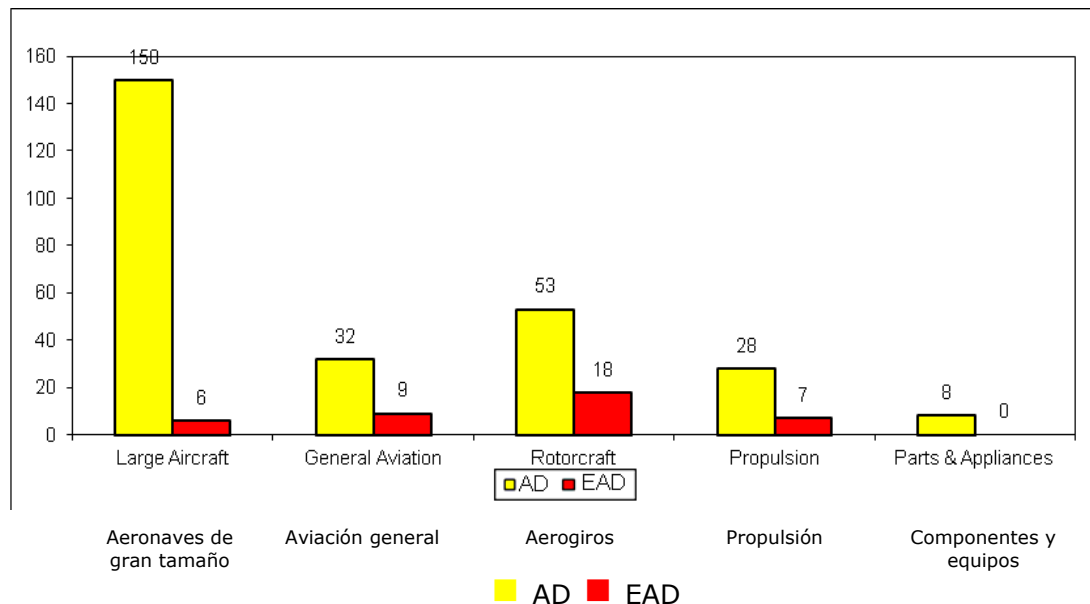
El traslado de la Sección de Información sobre seguridad a la Dirección E (E6-IORS) se efectuó a mediados de 2011.

La Sección de Información sobre seguridad contribuye a la supervisión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de productos, componentes y equipos que estén diseñados o en servicio en Estados miembros de la UE y países asociados.

La sección es responsable de la publicación y difusión de las directivas de aeronavegabilidad (AD), las directivas de aeronavegabilidad de emergencia (EAD) y los boletines de información sobre seguridad (SIB), así como de la publicación de AD, EAD y SIB publicados por autoridades extranjeras del Estado de diseño y adoptados en Europa. El portal de publicación de las AD es <http://ad.easa.europa.eu/>.

Las AD relacionadas con el A380 tienen una gran visibilidad mediática y la Agencia ha puesto especial énfasis en la composición y la gestión de su publicación.

En 2011, el número de publicaciones de la sección fue de 271 AD y 40 EAD. En el siguiente diagrama se presentan los detalles pertinentes:



También se publicaron 41 SIB. Cabe señalar que aunque la mayoría están relacionados con cuestiones de aeronavegabilidad, 10 también abordan asuntos operativos (por ejemplo, cenizas volcánicas, vuelos de verificación funcional, la disponibilidad de EGNOS, etc.) y 8 están relacionados con sospechas de componentes no aprobados.

- Cooperación en investigación

Un logro importante en 2011 fue el desarrollo del software del Sistema de información sobre recomendaciones de seguridad con el objetivo de recopilar todas las recomendaciones en un depósito central de la UE. Al mismo tiempo, la AESA procesó 118 recomendaciones de seguridad entrantes y cerró 75 recomendaciones abiertas, actualizando 132 recomendaciones pendientes. Se procesaron 80 borradores de informes de investigación para la solicitud de comentarios de conformidad con el Reglamento nº 996/2010 de la UE. Se llevó a cabo un seguimiento de los principales accidentes o incidentes graves de aviación civil ocurridos en 2011, que incluyó:

- Accidente del MD-82 de Spanair, EC-HFP, en el aeropuerto de Madrid-Barajas el 20 de agosto de 2008;
- MD-11, D-ALCQ, con rebote al aterrizar en Riad el 27 de julio de 2010;
- Airbus A380, VH-OQA, con fallo de motor Rolls Royce Trent 900 no controlado, el 4 de noviembre de 2010;
- Airbus A330, F-GZCP, perdido sobre el Atlántico el 1 de junio de 2009;
- ATR 42, N902FX, que entró en pérdida durante la aproximación el 27 de enero de 2009 en Lubbock Preston;
- B-747-400F, N571UP, con accidente por incendio en la carga en Dubai (Emiratos Árabes Unidos) el 3 de septiembre de 2010;
- Aerospatiale (Eurocopter) Super Puma AS332 L2, G-REDL, 11 NM al NE de Peterhead (Escocia, Reino Unido) el 1 de abril de 2009.

- Cenizas volcánicas

En 2011 se produjeron varias situaciones de emisión de cenizas volcánicas que supusieron un riesgo para la seguridad aérea. Las erupciones de Islandia y Chile fueron de especial relevancia. Los desafíos planteados a la seguridad aérea europea como consecuencia del volcán islandés Grímsvötn demostraron el nivel de experiencia de la Agencia para contribuir a una respuesta coordinada por parte de Europa.

Las conclusiones extraídas de la grave erupción que se produjo en 2010, junto con la labor del Grupo especial internacional sobre cenizas volcánicas de la OACI (IVATF) y la Célula europea de coordinación de crisis en la aviación (EACCC) contribuyeron a una mejor gestión de la erupción de 2011.

La AESA continuó trabajando en el desarrollo de documentación orientativa para la evaluación de riesgos mediante el análisis de datos de seguridad pertinentes. Para tal fin, organizó dos talleres sobre cenizas volcánicas en 2011. En el primero, un Taller sobre operaciones con cenizas volcánicas celebrado en enero, se examinaron metodologías de evaluación de riesgos naturales en general, y aquellas relacionadas con las erupciones volcánicas en particular. El segundo, un Taller con NAA/NSA sobre cenizas volcánicas realizado en noviembre, permitió que administraciones, agencias y autoridades intercambiaran puntos de vista sobre la política, la planificación y la evaluación del riesgo de erupciones volcánicas con el fin de aumentar el grado de armonización y estandarización en la respuesta de los sistemas de aviación a las erupciones volcánicas en Europa.

- Iniciativas de seguridad y sus resultados

Los tres pilares de la ESSI (ECAS, EGAS y EHES) que se vincularon al EASP en 2010, siguieron trabajando en la aplicación de sus respectivos programas de trabajo al amparo del Plan Europeo de Seguridad Aérea (EASp). Los equipos están formados por asociaciones

voluntarias entre reguladores y miembros del sector, y desarrollan conjuntamente productos destinados a mejorar la seguridad centrándose en los riesgos de seguridad más importantes.

El Equipo europeo de seguridad operacional de la aviación comercial (ECAST), el Equipo europeo de seguridad operacional de helicópteros (EHEST) y el Equipo europeo de seguridad de la aviación general (EGAST) aportaron nuevas medidas al EASp y desarrollaron en 2011 más material para fomentar la seguridad, que inmediatamente quedó a disposición de las partes implicadas y pueden encontrarse en el sitio web de la ESSI: <http://easa.europa.eu/essi/index.html>.

Además, se decidió poner énfasis en los pequeños operadores y la aviación general, un ámbito compartido por el EGAST y el EHEST. En el escenario internacional, se reforzó la cooperación con el Equipo de seguridad operacional de la aviación comercial de EE. UU. (CAST), el Equipo internacional de seguridad de helicópteros (IHST) y el Comité directivo conjunto de aviación general de la FAA (GA-JSC).

- Gestión del desempeño en seguridad operacional

El funcionamiento del Consejo de revisión del desempeño (PRB) implica la cooperación con la Agencia, ya que el sistema de evaluación del desempeño incluye a la seguridad operacional. Las principales áreas de cooperación son: definición de indicadores clave de desempeño, revisión de planes nacionales de desempeño e informes anuales del PRB. Esta cooperación se formalizó mediante un memorando de entendimiento (MOU) firmado en febrero de 2011 entre la Agencia y los directores del PRB. La AESA contribuyó a los siguientes logros en 2011: la revisión de los planes de desempeño nacionales y de los FAB, la adopción de los AMC (medios de cumplimiento aceptables) por parte del Director Ejecutivo para los KPI de seguridad operacional en el RP1 (Período de informe 1) y el trabajo conjunto con el PRU en el desarrollo de un enfoque reglamentario para el RP2, en particular sobre los aspectos de seguridad operacional.

Esta cooperación estratégica y crucial requiere recursos proporcionales.

- Avance de la seguridad a nivel internacional

El 4 y el 5 de octubre de 2011, la AESA organizó una Conferencia anual sobre seguridad con el tema «Manteniendo el control: prevención y recuperación de la pérdida de control». Ésta es una de las principales áreas de riesgo identificadas en el Plan Europeo de Seguridad Aérea (EASp). Se trataron muchos de los factores de riesgo que contribuyen a la pérdida de control, como los factores humanos, los análisis de seguridad, la investigación de accidentes, la formación, la investigación, cuestiones de ensayos en vuelo, etc. La conferencia también permitió determinar una serie de medidas de seguimiento que se han incorporado al EASp.

La AESA, junto con sus organizaciones asociadas, la Comisión Europea, Eurocontrol y la Empresa Común SESAR, en el marco de la interoperabilidad global, presentaron en septiembre de 2011 el enfoque europeo respecto a la ATM mundial, durante el Simposio Mundial sobre Navegación Aérea (GANIS), celebrado en Montreal.

Investigación

➤ Planificación de la investigación para el futuro

Teniendo en cuenta las prioridades principales del Plan Europeo de Seguridad Aérea (EASp) y del Programa temático del Grupo europeo de cooperación para la investigación de la aviación (EARPG), durante 2011 la Agencia consolidó sus necesidades y solicitudes de nuevos proyectos de investigación, así como un registro de los años anteriores en el ambicioso Plan

de investigación de la AESA 2012-2014. El plan abarca propuestas y solicitudes de proyectos originadas desde el Programa de elaboración de reglamentación, proyectos sugeridos por Recomendaciones de seguridad, propuestas realizadas por las Direcciones de ESSI, Certificación y Elaboración de reglamentación y por el Grupo consultor europeo sobre 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 (FP7), subtema 7.1, Aeronáutica y transporte aéreo). En este contexto, la Agencia desarrolló principios básicos sobre la asistencia del personal de la AESA en los comités de evaluación y los consejos asesores de proyectos del Programa marco de la CE.

Además, la AESA se implicó con las iniciativas tecnológicas a gran escala SESAR y CLEAN SKY. Durante el año 2011 la Agencia también participó en la fundación del nuevo Consejo asesor para la investigación y la innovación aeronáutica en Europa (ACARE). La Agencia contribuyó al desarrollo de una Agenda estratégica de investigación e innovación (SRIA), asumiendo la responsabilidad de copresidir el Grupo de trabajo sobre seguridad operacional y física, y aportando su opinión al resto de los grupos de trabajo de la SRIA.

En el **anexo 2** se incluye un listado de los estudios y proyectos de investigación en 2011.

2. Reglamentación

Objetivo y ámbito de aplicación

La Agencia gestiona y coordina la preparación de la normativa europea relacionada con la reglamentación de la seguridad aérea civil y la compatibilidad medioambiental. En este contexto, la AESA publica y remite dictámenes dirigidos a la Comisión Europea y adopta especificaciones de certificaciones de apoyo, medios de cumplimiento aceptables y material guía.

Principales logros alcanzados en 2011

➤ Programa de elaboración de reglamentación

En 2011, la Agencia continuó sus actividades con el objeto de redactar la legislación y las normas indicativas relacionadas para las denominadas «primera y segunda ampliación». Garantizar la entrega puntual de las normas de aeronavegabilidad (seguridad y protección medioambiental) continuó siendo un reto importante en 2011.

La Agencia ha concluido 20 tareas de elaboración de reglamentación. La lista completa de las decisiones, dictámenes y NPA publicados en 2011 se encuentra en el **anexo 3**.

➤ Aeronavegabilidad y protección medioambiental

La Agencia publicó varios NPA de importancia referentes a la contratación de servicios técnicos, como parte de la adaptación al Reglamento (CE) nº 2042/2003², protección de las grandes aeronaves contra bajo nivel de combustible y el agotamiento del combustible, sobre protección contra el hielo de las grandes aeronaves y motores de turbina y para actualizar las CS de aeronavegabilidad de acuerdo con la normativa de la UE sobre la prohibición de los halones. Además, la Agencia publicó mejoras del material guía para la modificación de la regla de producto en la Parte-21 plenamente armonizadas con los EE. UU. y Canadá.

En cuanto a la protección del medio ambiente, la Agencia contribuyó al programa de trabajo CAEP9 desarrollando nuevas normas sobre emisión de CO₂ y partículas para mejorar aspectos de la aviación relacionados con el clima y la salud, además de trabajar para mantener actualizados los requisitos relativos al ruido, que ayudan a mantener la capacidad en aeropuertos con limitaciones por ruido.

➤ Ampliación del ámbito

- Operaciones aéreas y licencias de pilotos

La Agencia continuó su trabajo de acuerdo con los ocho paquetes de trabajo prioritario acordados 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 relativos a OPS.

En este contexto, la Agencia se ha centrado en la finalización de los CRD y los próximos dictámenes para la primera ampliación. Los primeros cuatro anexos del Reglamento sobre tripulaciones de vuelo (Parte-FCL, Parte-MED, condiciones para la conversión de licencias

² 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.

nacionales y para la aceptación de las licencias de terceros países) se publicaron en el Diario Oficial en noviembre de 2011. Los correspondientes medios de cumplimiento aceptables y el material guía se publicaron como decisiones en el sitio web de la Agencia en diciembre de 2011. Todos los CRD sobre OPS se publicaron en 2011 junto con el dictamen sobre requisitos aplicables a las autoridades y organizaciones, así como el de las operaciones de transporte aéreo comercial.

Después de 5 años de actividades de reglamentación, la Agencia publicó el dictamen que propone la introducción del concepto de Datos de idoneidad operacional (OSD) en la Parte-21 y otras disposiciones de aplicación. Para la implementación de los OSD también se publicaron dos NPA que proponen especificaciones de certificación para la formación de tipo de tripulantes de cabina y para MMEL.

- Seguridad operacional de los aeródromos, gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea

En el ámbito de la ATM la Agencia apoyó activamente a la Comisión en el proceso de adopción de cuatro disposiciones sobre ATM: licencias de CTA, supervisión de la seguridad en ATM/ANS y requisitos comunes, y Requisitos comunes de uso del espacio aéreo con la primera subparte del ACAS II versión 7.1. Después de la publicación del dictamen sobre la Parte B de las SERA (Reglas del aire normalizadas en Europa) en octubre de 2011, la Agencia continuó apoyando a la Comisión, en particular en la preparación de la estructura integrada para las partes A y B de las SERA. Además, como apoyo a la aplicación del sistema de evaluación del desempeño del CUE, la Agencia ha publicado medios de cumplimiento aceptables y material guía para SKPI (disposiciones de aplicación sobre desempeño en ATM).

El desarrollo de las disposiciones de aplicación para la seguridad de los aeródromos desembocó en la publicación del correspondiente NPA en diciembre de 2011, que está plenamente en consonancia con la planificación prevista para la adopción de las disposiciones de aplicación antes del año 2013, según lo estipulado por el Reglamento de base.

- Aplicación del programa de trabajo de elaboración de reglamentación en 2011: relación con las organizaciones

Al aplicar su programa de trabajo para 2011, la Dirección de Reglamentación reforzó la relación con EUROCONTROL, SESAR y OACI.

Se prevé que las posibles tareas de la Agencia relacionadas con el programa SESAR sean significativas. Por lo tanto, la Agencia concluyó con la Empresa Común SESAR un acuerdo sobre la financiación de los posibles trabajos.

La Comisión Europea invitó a la Agencia a elaborar, como una nueva tarea y en estrecha cooperación con EUROCONTROL, una evaluación de cara a la altitud de transición armonizada en el espacio aéreo europeo (HETA).

La Agencia, conjuntamente con la Comisión y EUROCONTROL, ha participado activamente en el desarrollo de los indicadores clave de desempeño en seguridad para poner en práctica el esquema, y ha redactado para la Comisión la correspondiente propuesta de modificación del Reglamento 691/2010.

3. Supervisión

a. Supervisión de la seguridad de productos

Objetivo y ámbito de aplicación

La Agencia es responsable de la certificación medioambiental y de aeronavegabilidad de los productos, componentes y equipos aeronáuticos. Esta responsabilidad abarca la certificación inicial de nuevos diseños de tipo y una variedad de actividades relacionadas, como certificaciones de tipo suplementarias, aprobación de cambios de certificados de tipo y de diseño 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. También implica reaccionar sin demora excesiva a un problema de seguridad, así como publicar y difundir la información obligatoria aplicable.

El objetivo principal fue la preparación de la implementación de las nuevas atribuciones, en particular el concepto sobre Datos de idoneidad operacional (OSD) y la mejora adicional de la función de la Agencia en lo relativo al mantenimiento de la aeronavegabilidad.

Principales logros alcanzados en 2011

Durante 2011, la Agencia siguió modelando su organización para adaptarse mejor a los desafíos futuros, resultantes de la aplicación de las nuevas atribuciones y del Sistema interno de notificación de sucesos (IORS). En este contexto comenzó a funcionar el Departamento de ATM/ANS de la Dirección de Certificación, que se encarga de todas las investigaciones y de la supervisión de los sistemas utilizados para proveer servicios de navegación aérea paneuropea (por ejemplo, EGNOS, Galileo, IRIS, los sistemas utilizados por los gestores de la red europea de ATM, los sistemas futuros desarrollados en virtud de SESAR), habiéndose incorporado al equipo dos expertos en ATM/ANS. Por último, a la luz del concepto sobre los Datos de idoneidad operacional (OSD), mediante el cual se integrará la evaluación de los elementos operacionales en la certificación inicial de los productos aeronáuticos, se produjo la fusión entre el Departamento de expertos y el Departamento de normas de vuelo.

La Agencia continuó promoviendo activamente su cooperación y mejorando su comunicación con las partes implicadas a través de una serie de eventos concretos. En enero de 2011 se organizó por primera vez un Taller de certificación con miembros del sector.

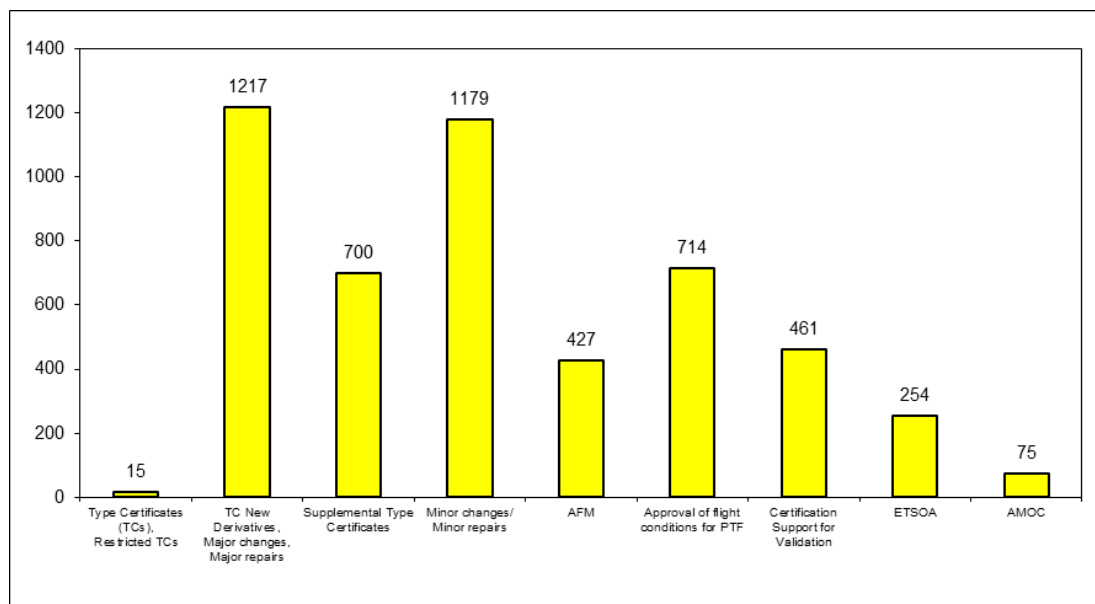
En cuanto a los aspectos de cooperación internacional, en el año 2011 se alcanzaron hitos importantes. Tras la entrada en vigor el 1 de mayo del acuerdo entre los Estados Unidos de América y la Unión Europea sobre Cooperación en la reglamentación de la seguridad operacional en la aviación civil, el Consejo de supervisión de certificaciones adoptó el 5 de mayo los Procedimientos de aplicación técnica (TIP) para la certificación medioambiental y de aeronavegabilidad. Por otra parte, los TIP del Acuerdo bilateral sobre seguridad aérea firmado entre la UE y Canadá también fue adoptado por el Comité sectorial conjunto sobre Certificación en septiembre.

Por último, tras el establecimiento del marco general para los programas de prácticas en la AESA el año pasado, en octubre de 2011 se lanzó el primer Programa de prácticas en la AESA, con el objetivo de atraer a graduados y estudiantes universitarios altamente cualificados.

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

- Tendencia de las solicitudes recibidas

El número de solicitudes nuevas enviadas a la Agencia para la certificación medioambiental y de aeronavegabilidad en 2011 (5042) se mantuvo estable. Las solicitudes de certificación de nuevo diseño de tipo abarcaron una amplia gama de productos aeronáuticos, como el reactor ejecutivo de tamaño mediano y largo alcance Falcon SMS de Dassault Aviation, los helicópteros de gran tamaño AW169 y AW189 de AgustaWestland, el motor turbofán Silvercrest de SNECMA, los globos de la serie GB de Cameron Balloons Ltd y varias solicitudes del sector de la aviación general, principalmente para aviones muy ligeros. El siguiente diagrama proporciona un desglose de la naturaleza de las solicitudes recibidas:



| <i>EN</i> | <i>Translation (target language)</i> |
|--|---|
| Type Certificates (TCs) | Certificados de tipo (TC) |
| Restricted TCs | TC restringidos |
| TC New Derivates, Major changes, Major repairs | Nuevos derivados de TC, Cambios importantes, Reparaciones importantes |
| Supplemental Type Certificates | Certificados de tipo suplementarios |
| Minor changes / Minor repairs | Cambios y reparaciones poco importantes |
| AFM | AFM |
| Approval of flight conditions for PTF | Aprobación de condiciones de vuelo para PTF |
| Certification Support for Validation | Asistencia a la certificación para la validación |
| ETSOA | ETSOA |
| AMOC | AMOC |

Cabe mencionar que en 2012 se esperan nuevos proyectos provenientes de países emergentes (China, India).

- Programa continuo principal de certificación de tipo plurianual

La realización de una serie de proyectos plurianuales de certificación de tipo continuó en 2011: Airbus A350, Airbus A320neo (con el objetivo de reducir el consumo de combustible y por lo tanto mejorar el rendimiento y la ecoeficiencia de la aeronave), Airbus A400M de

transporte militar, reactores corporativos Embraer EMB-545/550, reactor regional de Mitsubishi, MRJ-200 y Sukhoi Superjet 100.

- Número de certificados expedidos

En 2011 se expidieron 3823 certificados. Entre otros, se concedieron certificados de tipo para el TP400-D6, el primer motor turbohélice de gran tamaño certificado por la AESA, la versión de carga y de pasajeros del Boeing B747-8 y el Boeing Dreamliner B787-8.

➤ **Mantenimiento de la aeronavegabilidad**

- Accidente de Qantas

Desde el fallo de motor no controlado que se produjo en una aeronave A380 operada por Qantas Airlines en noviembre de 2010, los avances en la investigación, la evaluación posterior de los datos de fabricación y nuevos análisis de esfuerzo estructural, así como otras medidas de seguridad, generaron la cancelación de la Directiva de aeronavegabilidad nº 2010-0242R1 sobre las inspecciones estructurales obligatorias en la zona de alta presión y presión intermedia (HP/IP) en los motores Trent de la serie 900, en marzo de 2011.

- Problema con los asientos Koito

En lo que respecta a la falsificación de los resultados de pruebas de asientos por Koito Industries Ltd (Japón) a principios de 2010, la AESA y la FAA desarrollaron sus respectivas medidas obligatorias de forma armonizada. Las Directivas de aeronavegabilidad de la AESA y la FAA (AD nº 2011-0098 de la AESA y AD nº 2011-12-01 de la FAA) se publicaron en junio y entraron en vigor el 1 de agosto.

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

En este ámbito, la Agencia preparó la aplicación de la primera ampliación de las atribuciones, contribuyendo a las actividades de reglamentación de la AESA (desarrollo de NPA, CRD y especificaciones de certificación) y apoyando la aceptación del concepto de los OSD por las NAA europeas y sus homólogas internacionales, como la FAA y TCCA. Además, vio el cumplimiento de nuevos programas de MRB y la evaluación de la aptitud operacional que implica el uso de nuevas tecnologías (EVS) y procedimientos. En 2012 se espera una mejora del sistema europeo de notificación de sucesos respecto a los elementos operacionales.

b. Aprobación de organizaciones

Objetivo y ámbito de aplicación

La AESA es responsable de la aprobación de organizaciones de diseño donde se encuentren ubicadas, así como de las encargadas de la producción, el mantenimiento, la formación en mantenimiento y la gestión del mantenimiento 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 2011, las actividades de aprobación de organizaciones dentro del ámbito inicial de la Agencia han alcanzado un nivel de madurez en términos de actividad y metodologías.

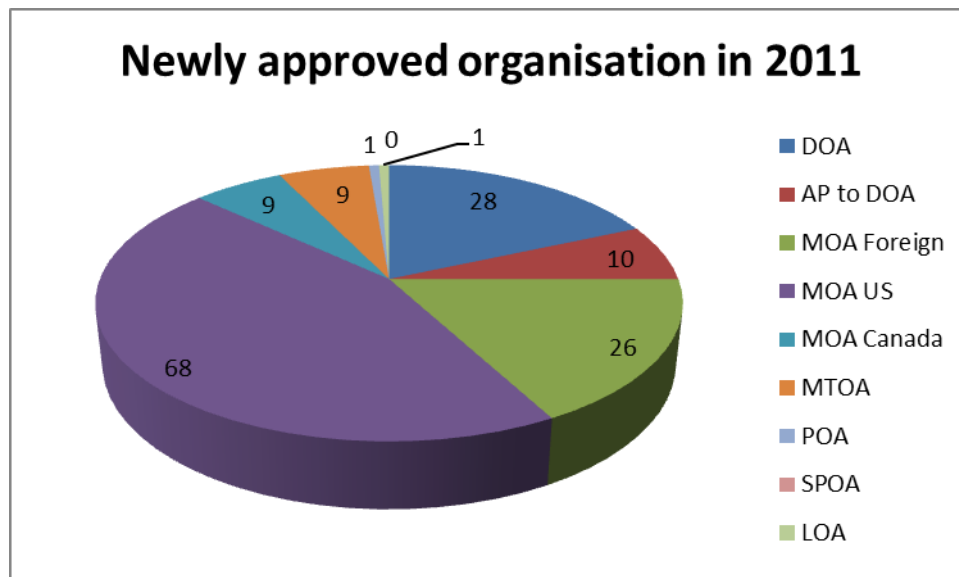
Además del ámbito inicial, se han asignado al departamento nuevas atribuciones específicas. La sección de ATM/ANS debe prestar apoyo a la Comisión en la supervisión de la función de administrador de red en Eurocontrol, y ha recibido el encargo de preparar la asunción de la supervisión de EGNOS y la aprobación de las escuelas de CTA fuera de Europa. La sección

FCLOA ha tomado todas las medidas necesarias para prepararse para la aprobación y la supervisión, a partir de 2012, de las Organizaciones de formación aprobadas para la formación de vuelo y los centros de medicina aeronáutica, si se encuentran fuera de los Estados miembros de la AESA.

Principales logros alcanzados en 2011

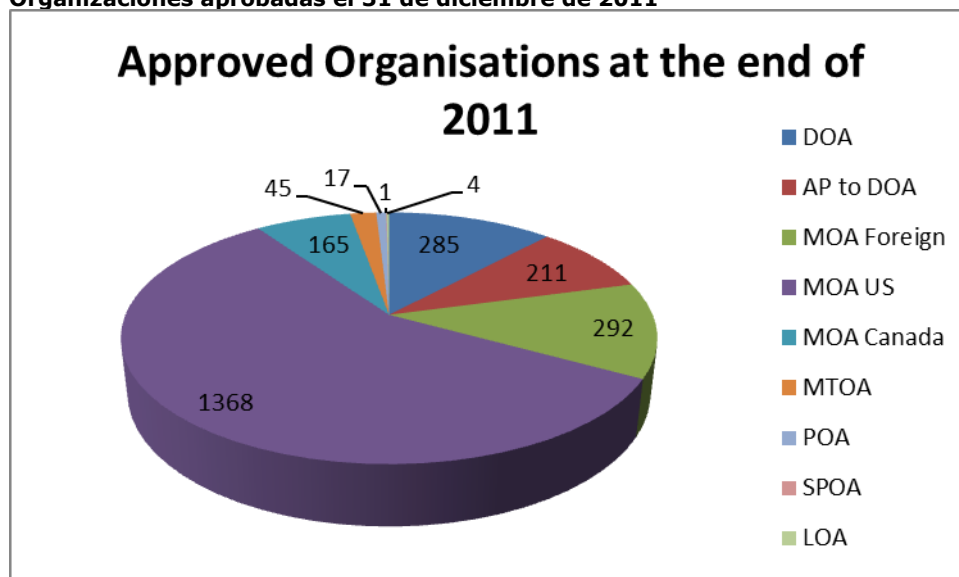
Las actividades de aprobación de organizaciones han crecido a ritmo constante en 2011, incluidas las aprobaciones de organizaciones de diseño (DOA) / procedimiento alternativo (AP) para DOA, aprobaciones de organizaciones de producción (POA) y aprobaciones de organizaciones de mantenimiento / mantenimiento de la aeronavegabilidad (MOA/COA). La carga de trabajo en la vigilancia de la aprobación de la organización de producción única europea (SPOA) de Airbus aumentó ligeramente, también en instalaciones fuera de Europa. Las cifras relacionadas con las aprobaciones de organizaciones pueden resumirse de la siguiente manera:

Organizaciones aprobadas en 2011



| |
|-----------------|
| DOA |
| AP a DOA |
| MOA extranjeras |
| MOA de EE. UU. |
| MOA de Canadá |
| MTOA |
| POA |
| SPOA |
| LOA |

Organizaciones aprobadas el 31 de diciembre de 2011



| |
|-----------------|
| DOA |
| AP a DOA |
| MOA extranjeras |
| MOA de EE. UU. |
| MOA de Canadá |
| MTOA |
| POA |
| SPOA |
| LOA |

➤ **Aprobaciones de organizaciones de diseño**

Al 31 de diciembre de 2011 se expidió un total de 285 DOA, de las cuales 218 se habían asumido internamente por la Agencia. 67 quedaban en manos de autoridades aeronáuticas nacionales. 76 organizaciones fueron objeto de evaluación inicial por DOA y 42 por AP a DOA. La internalización de las actividades ha alcanzado el objetivo previsto. Se transfirieron 21 organizaciones adicionales a directores de equipo de la AESA en 2011, incluidos 7 DOA y 14 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 organizaciones de producción**

Durante el año 2011 se expidieron 17 POA de la AESA a organizaciones de producción extranjeras y una POA única a Airbus. Además, la AESA continuó expidiendo certificados de aeronavegabilidad para exportación de aeronaves fabricadas por organizaciones con POA de la AESA en China y por Airbus con la SPOA en Europa. La AESA también contribuyó a la aplicación de los acuerdos bilaterales entre la UE y EE. UU. y la UE y Canadá en el campo de la producción.

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

En el campo de las aprobaciones de organizaciones de mantenimiento / mantenimiento de la aeronavegabilidad, en la mayoría de los casos la AESA está empezando a externalizar las investigaciones técnicas y la vigilancia continua de las organizaciones en las NAA. Un número limitado de aprobaciones queda cubierto 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 acuerdo bilateral existente sobre mantenimiento al nuevo acuerdo bilateral UE-EE. UU. En 2011 la AESA expidió la primera aprobación de una CAMO extranjera.

➤ **Aprobaciones de organizaciones de concesión de licencias a tripulaciones de vuelo**

Durante el año 2011 las aprobaciones de organizaciones de concesión de licencias a tripulaciones de vuelo (FCL OA) empezaron a coordinarse con las principales autoridades aeronáuticas, prestándose asistencia para hacer frente a diversas cuestiones relacionadas con la futura reglamentación. Se configuraron procesos de implementación de FCL OA. Se elaboraron instrucciones de trabajo y material guía para organizaciones de formación de pilotos y centros de medicina aeronáutica. Se llevó a cabo la contratación de directores de equipo para las FCL OA. Además, se lograron especificaciones técnicas y estimaciones de la carga de trabajo para la externalización. A diciembre de 2011 se habían seleccionado las entidades cualificadas para las organizaciones de formación de pilotos y 3 NAA para la vigilancia de los centros de medicina aeronáutica.

➤ **Aprobaciones de ATM/ANS**

La sección de aprobaciones de organizaciones de ATM/ANS se creó en mayo de 2011. La actividad principal de esta nueva sección fue el cierre de acuerdos con la Comisión y Eurocontrol con el fin de llevar a cabo la supervisión del administrador de red. Los acuerdos fueron presentados en un taller al Comité del Cielo Único.

Se inició una actividad paralela a fin de preparar la asunción de la supervisión del proveedor de servicios EGNOS, ESSP. Esta actividad consistió en reuniones de supervisión con las autoridades francesas y belgas, así como la participación en auditorías.

Como la sección y sus objetivos son nuevos, se inició el desarrollo de procesos, formularios y procedimientos, así como la contratación de nuevo personal.

c. Inspecciones de Estados miembros

Objetivo y ámbito de aplicación

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

En las áreas de aeronavegabilidad inicial y mantenimiento de la aeronavegabilidad, la Agencia supervisa la conformidad de las NAA con los requisitos del Reglamento de base y las disposiciones de aplicación relacionadas de conformidad con el marco establecido por el Reglamento (CE) nº 736/2006 de la Comisión³. En los campos de las operaciones aéreas (OPS), la concesión de licencias a tripulaciones de vuelo (FCL) y los dispositivos para entrenamiento simulado de vuelo (FSTD) la Agencia realiza inspecciones de normalización para garantizar una transición continua y para evitar una laguna en la seguridad hasta la adopción de las futuras disposiciones de aplicación de la UE. 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 3922/91⁴ («EU-OPS»), continúan en vigor.

En el ámbito de la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea (ATM/ANS), la publicación de varias disposiciones de aplicación entre agosto y diciembre de 2011 allanó el camino para el inicio de las inspecciones de normalización de la AESA en este campo.

Principales logros alcanzados en 2011

➤ El campo de juego

En 2011, 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 27 «Estados de la AESA» y 6 «Estados WA». La normalización ha continuado para combinar todas las inspecciones sectoriales programadas para el mismo país, con objeto de proporcionar a la Comisión Europea una «imagen global» consistente en todos los dominios técnicos. Como resultado, en 2011 las inspecciones más habituales 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 servicio 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 2011, se incorporaron a los equipos

³ 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.

⁴ 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.

96 miembros como inspectores de autoridades nacionales en comisión de servicio (58%). Se impartieron cinco cursos de formación inicial para inspectores de normalización, de los cuales 2 estaban específicamente dirigidos a la comunidad ATM/ANS en vista de la próxima ampliación de las actividades de normalización. Más de 80 nuevos inspectores recibieron formación, principalmente en los campos de ATM/ANS, FCL, OPS y FSTD.

➤ **Principales resultados de la normalización**

En 2011 se llevaron a cabo 107 inspecciones de normalización⁵, de la siguiente forma:

| Tipo de inspección | AIR | OPS | LIST | MEST | FSTD |
|--------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------|
| Normal | 20 | 17 | 18 | 18 | 8 |
| Seguimiento | 4 | 4 | 3 | 2 | 0 |
| Ad-hoc | 4 | 7 | 1 | 1 | 0 |
| Total | 28 | 28 | 22 | 21 | 8 |

Nota: A partir de 2011 las actividades de normalización relativas a la aeronavegabilidad inicial y al mantenimiento de la aeronavegabilidad se han fusionado en Aeronavegabilidad (AIR).

Como resultado, se detectaron 781 incidencias, de las cuales 738 se clasificaron como incumplimientos con necesidad de un plan de medidas correctivas que debía ser propuesto e implementado por la NAA inspeccionada. Aproximadamente el 26% de todas las incidencias se clasificaron como deficiencias importantes que pueden provocar problemas de seguridad si no se corrigen adecuadamente.

Todos los planes de medidas correctoras propuestas por las NAA fueron evaluados por las secciones de normalización correspondientes. En algunos casos concretos, no se pudieron alcanzar acuerdos, lo que llevó a la publicación de informes complementarios. Las medidas acordadas fueron supervisadas por la Agencia para garantizar su implementación.

➤ **Reuniones de normalización**

En 2011 el departamento de normalización organizó 9 reuniones con una asistencia total de 442 representantes de NAA. Las reuniones de normalización han demostrado ser una herramienta satisfactoria para lograr un elevado nivel de uniformidad en el conocimiento y la interpretación 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 posteriormente. La Agencia ha decidido aumentar la frecuencia de las reuniones de normalización basándose en la respuesta positiva recibida por las NAA.

➤ **Mejora continua del proceso de normalización**

Actualmente, el proceso de normalización ha madurado y cumple sus objetivos satisfactoriamente.

Sin embargo, la Agencia trabaja en pos de una mejora continua de la calidad, la eficiencia y la eficacia del proceso. Para ello, en 2011 se han puesto en marcha una serie de medidas que se mejorarán en el año 2012, cuando se espera que el proceso sufra una importante evolución. Para este fin ya se ha establecido un sistema de notificaciones por países, se definirá un enfoque de vigilancia continua (CMA) basado en un modelo de confianza y se revisarán los métodos de trabajo para la realización de inspecciones (Reg. 736/2006).

⁵ Además, el Departamento de normalización participó en 7 visitas internacionales de normalización (EE. UU., Canadá, Brasil) y 9 visitas de acreditación.

Al mismo tiempo, la realización de inspecciones de normalización en el ámbito ATM/ANS y la entrada en vigor de las disposiciones de aplicación en los ámbitos de las operaciones aéreas, la concesión de licencias a tripulaciones de vuelo y los dispositivos de simulación de vuelo con fines de formación supondrán un reto importante para Normalización.

d. Operadores

Objetivo y ámbito de aplicación

El departamento de Operadores cubre las actividades de la Agencia en relación con la coordinación del programa de evaluación de la 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 formación;
- 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 la 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 2011, la Agencia se centró en una mejora del programa SAFA (incluyendo, por ejemplo, el desarrollo y despliegue de una aplicación SAFA rediseñada o la actualización de los procedimientos SAFA), en la realización de auditorías de normalización SAFA a las NAA y en proporcionar apoyo continuo a la Comisión para el Comité de seguridad aérea (ASC) sobre la Lista de seguridad de la UE.

Principales logros alcanzados en 2011

SAFA

➤ Mejora del programa SAFA

En septiembre de 2011 se desplegó la nueva aplicación y base de datos SAFA, migrándose correctamente todos los datos antiguos. Esta nueva aplicación presta pleno apoyo a todo el proceso (preparación, presentación de informes, seguimiento y clausura de incidencias), amplía la capacidad de consulta y análisis y permite que las NAA (de estados no participantes en SAFA), así como los operadores, tengan acceso directo y en línea a los informes SAFA.

El análisis SAFA se llevó a cabo de acuerdo al programa establecido. 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.

Según lo indicado por la Directiva SAFA y de conformidad con el Mandato para la normalización SAFA acordado con los Estados participantes en el programa SAFA, la AESA continuó el programa de normalización SAFA iniciado en 2009. En 2011 se planificaron y completaron un total de 12 inspecciones de normalización en Estados participantes en el

programa SAFA, dentro y fuera de la UE, completando el primer ciclo de normalización en el que se abarcaba a todos los Estados participantes (salvo Mónaco).

El año 2011 también marcó un aumento en la transparencia hacia el sector de la aviación. La AESA organizó el primer Foro de reguladores y el sector SAFA, que reunió a representantes de los Estados Participantes en SAFA, OACI, IATA, AEA, ELFAA, IACA, AACO y AAPA para debatir abiertamente sobre cuestiones relacionadas con la SAFA.

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

El programa SAFA de la UE siguió promocionándose a escala internacional, organizándose una inspección internacional en rampa como seguimiento al 2º Foro de Cooperación Internacional de la AESA. El programa SAFA de la UE también se presentó a distintos estados y organizaciones regionales durante seminarios, talleres y reuniones bilaterales: Canadá, Montenegro, Japón, Singapur, CASSOA (Agencia de supervisión de la seguridad operacional y física de la aviación civil en la comunidad del África Oriental) y OACI Iberoamérica.

Sobre la base de las negociaciones iniciadas con algunos socios estratégicos para su inclusión en el programa SAFA de la UE, en 2011 la Agencia concluyó el primer acuerdo de trabajo con un Estado no europeo, Marruecos, que se convirtió en el 43 estado participante en SAFA. Las negociaciones continuaron con Canadá y Brasil, y se han iniciado conversaciones con Montenegro.

Operadores de terceros países

Dentro de la ampliación de sus atribuciones, 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).

La Comisión Europea recibió un apoyo regular en lo relativo a la Lista de seguridad de la UE. La AESA participó en sesiones preparatorias con autoridades y operadores extranjeros y ha facilitado su experiencia técnica para el desarrollo de diversos estudios monográficos en el ámbito de la Lista de seguridad de la UE. La Sección de TCO siguió coordinando el grupo de trabajo para el análisis de los informes USOAP de la OACI, que presentó ante el Comité de seguridad aérea de la UE una serie de informes por países.

4. Cooperación internacional

Objetivo y ámbito de aplicación

La Agencia celebra acuerdos de trabajo con NAA extranjeras y asesora a la Comisión Europea en la negociación y aplicación de acuerdos bilaterales de seguridad aérea (BASA).

Además, la Agencia está fortaleciendo sus relaciones con la OACI, en estrecha coordinación con la Comisión Europea y los Estados miembros, y en relación con Eurocontrol.

Además, la Agencia apoya la mejora de las capacidades de reglamentación de los países en desarrollo.

Principales logros alcanzados en 2011

➤ Acuerdos bilaterales y Acuerdos de trabajo

Los acuerdos bilaterales de seguridad aérea (BASA) sobre seguridad aérea civil entre la UE y los EE. UU. y entre la UE y Canadá entraron en vigor el 1 de mayo y el 26 de julio de 2011, respectivamente. La Agencia organizó varias actividades de implementación, como reuniones de subcomités (sobre certificación y mantenimiento), la aprobación de los documentos de tercer nivel o el desarrollo y la impartición de formación técnica.

Se firmaron 5 acuerdos de trabajo (WA) entre la AESA y la CAAC de China, 11 WA sobre la ampliación del ámbito de ATM/ANS entre la AESA y los estados PANEP⁶, WA entre la Oficina de aviación civil de Japón y la AESA, que incluían procedimientos de aplicación, WA entre la AESA y la CAD de Hong Kong, y una modificación del Apéndice 1 de los procedimientos de aplicación del WA entre la GCAA de EAU y la AESA.⁷

➤ Cooperación con la OACI

La AESA ha tomado una serie de medidas importantes para reforzar su participación en asuntos relativos a la OACI. A partir de julio de 2011, se destinó a un representante de la AESA a la Oficina de Montreal de la Representación de la UE en la OACI. De esta forma la AESA puede estar mejor informada del trabajo de la Comisión de navegación aérea y fortalecer las relaciones con la Secretaría de la OACI. La AESA también ha enviado a un experto en comisión de servicio para apoyar a la Secretaría en el desarrollo del nuevo anexo sobre gestión de la seguridad operacional y el Panel correspondiente. El primer Panel se reunió en noviembre de 2011. La AESA comenzó a trabajar con la Comisión Europea, los Estados miembros de la UE y la OACI para desarrollar un método más sencillo para la presentación de discrepancias en las áreas en que la UE ha ganado competencia. Por último, la AESA ha trabajado con la oficina regional de la OACI en París para dar forma al nuevo Grupo regional de seguridad operacional de la aviación.

➤ Cooperación técnica

La AESA prestó apoyo a la Comisión Europea en la definición de proyectos europeos de asistencia y la gestión de programas comunitarios, en particular para los Balcanes Occidentales, los países mediterráneos y Asia Central. La AESA también prestó su apoyo a programas comunitarios en África y la región de Asia y el Pacífico. Las actividades de

⁶ «Socios paneuropeos» (PANEP)

⁷ En la página web de la AESA está disponible la lista completa de acuerdos de trabajo, en el siguiente enlace: <http://www.easa.europa.eu/rulemaking/international-cooperation-working-arrangements.php>.

cooperación técnica de la AESA incluyeron: (1) gestión directa de programas de asistencia exclusiva y (2) participación en misiones de asistencia técnica en Zambia, Benín, Gabón, Ghana, Mauritania, Mali, Congo y Camboya.

El 3er Foro de Cooperación Internacional de la AESA (ICF-3) se celebró en Singapur en noviembre de 2011.

5. Actividades de apoyo

Objetivo y ámbito de aplicación

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, también se incluye el apoyo administrativo y de IS (financiero, gestión de RRHH, compras, servicios corporativos y servicios de información), así como el apoyo operativo (gestión de aplicaciones, investigación en seguridad, acreditación, formación técnica, contratos con NAA).

En 2011, los principales retos en el área de las actividades de apoyo incluyeron la puesta en marcha de dos importantes aplicaciones de TI (SAFA e IORS) y la finalización de los acuerdos para la apertura de la oficina de la AESA en Bruselas.

Principales logros alcanzados en 2011

Gestión general

La edición 2011 de la Conferencia internacional de EE. UU. / Europa sobre seguridad aérea, con el tema «Mejora de la seguridad aérea mundial: desafíos futuros» se celebró en Viena (Austria) del 14 al 16 de junio, con más de 300 participantes de NAA, empresas y organizaciones del sector aeronáutico.

Gestión de aplicaciones y servicios de adquisiciones

Se han emitido más de 10.000 facturas en concepto de tasas e ingresos.

En 2011 se gestionaron y firmaron unos 34 procedimientos de licitación de alto importe, que cubren las necesidades de adquisición de las diferentes direcciones de la AESA (en el anexo 5 pueden consultarse los detalles).

En el campo de la externalización de la certificación, se consiguió un avance importante en el procedimiento de contratación, comenzando la externalización de las actividades relativas a las nuevas atribuciones a autoridades aeronáuticas nacionales (NAA) y a entidades cualificadas a partir de abril de 2012. La fase I de la licitación finalizó con éxito. La fase II se completará a principios de 2012.

Gracias a la estricta gestión de las órdenes de compra a las NAA, no hubo necesidad de una modificación presupuestaria en 2011.

Servicios financieros

Se consiguió una ejecución presupuestaria del 98% y el período medio de cobro de facturas se redujo a 98 días, gracias a la mejora del proceso de cobro de deudas. Los detalles completos sobre el rendimiento financiero de la Agencia en 2011 se incluyen en el anexo 4.

Las cuentas anuales de 2010 fueron aprobadas por el Tribunal de Cuentas Europeo y el Parlamento Europeo aprobó la gestión de la Agencia en el año 2009.

Se incrementó la capacidad de generación de informes con el fin de apoyar a la dirección de la Agencia en el proceso de toma de decisiones y la planificación de los recursos necesarios para cumplir eficazmente las misiones de la Agencia. Cada mes se presentaba y debatía un cuadro con los indicadores clave de desempeño (incluidos los del programa de trabajo anual) con todos los directores del Comité Ejecutivo. Se establecieron informes y análisis específicos así como cierres de cuentas trimestrales, incluyendo la previsión proactiva del resultado económico al final del año, lo que permitió un estrecho seguimiento de las actividades de Tasas e ingresos.

En lo que respecta a la planificación, la Agencia preparó el Plan de negocio quinquenal, que fue aprobado por el Consejo de Administración. En el ciclo de planificación anual de la Agencia, este documento es la base para establecer el Presupuesto y el programa de trabajo anual y el Plan plurianual de política de personal. Se hizo un esfuerzo particular por simplificar los documentos, en particular reduciendo su tamaño y siendo más concisos. Se prestó especial atención a mejorar todos los cálculos de recursos basados en estimaciones de cargas de trabajo operativas, así como los indicadores clave de desempeño, y a definir objetivos SMART.

Se consiguieron mejoras en otros ámbitos: la comunicación interna de la Agencia (organización de jornadas financieras con las Direcciones operativas), el sistema de contabilidad (en particular una contabilidad de costes que permitiera la gestión del presupuesto y el coste por actividad y por proyecto), el marco de los reglamentos financieros (la Agencia presentó propuestas para revisar y simplificar las normas contables y financieras, que se debatirán más adelante con la Comisión Europea) y la simplificación administrativa.

Servicios jurídicos

El Departamento jurídico ha contribuido activamente al desarrollo de los objetivos de reglamentación.

Además, ofreció apoyo a las funciones técnicas y operativas de la Agencia, 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 de Chicago al sistema de la UE, y las relacionadas con el desarrollo del marco contractual necesario para garantizar la vigencia de las licencias de los pilotos de prueba de la AESA.

El departamento ha coordinado continuamente la respuesta de la Agencia a las solicitudes de las autoridades de investigación de accidentes y las autoridades judiciales en estrecha cooperación con las Direcciones operativas y el asesoramiento legal externo. Además, ha puesto en marcha su sitio web interno de DPO en el 5º Día Europeo de la protección de datos y ha trabajado en diversas cuestiones relativas a la protección de datos, como las comunicaciones electrónicas, en procedimientos disciplinarios, en la política sobre CCTV o en el registro de los solicitantes en SAP.

Por último, el departamento participó en el Grupo de trabajo de la OACI para la protección de la información de seguridad, liderando la delegación de la UE, y presidió en 2011 la Red jurídica interinstitucional.

Comunicaciones

En 2011 se crearon algunas herramientas fundamentales para la comunicación interna. La intranet de la Agencia se remodeló por completo y ahora ofrece mejores características de navegación y búsqueda para facilitar el intercambio de información. Ahora todos los miembros del personal tienen acceso a un boletín semanal sobre la actividad de la AESA y a una revista de prensa diaria.

La AESA publicó comunicados de prensa sobre temas como las normas armonizadas para las limitaciones del tiempo de vuelo, así como un número especial de las noticias de la AESA, sobre la certificación del TP 400, el motor del Airbus A400M y la certificación del Boeing 787. La AESA también participó en el tratamiento de la solicitud de la Oficina de contabilidad del gobierno de EE. UU. sobre la certificación de materiales compuestos.

Se organizaron una gran cantidad de entrevistas en televisión, radio y medios impresos con personal de la AESA, sobre asuntos como el accidente del Air France 447 y la actividad de reglamentación sobre los límites de tiempo de vuelo.

Como novedad, se lanzó un portal para el intercambio de información entre las NAA y la AESA, al cual pueden acceder los representantes de comunicaciones de la AESA y las NAA europeas.

Las publicaciones externas de la Agencia en 2011 incluyeron, entre otras: un folleto de la Agencia sobre «Por qué es segura la aviación», el Informe anual de seguridad de 2010, el Informe general anual de 2010, el Libro de datos 2005-2010, una serie de publicaciones para el Equipo europeo de seguridad operacional de helicópteros (EHEST) y el Equipo europeo de seguridad de la aviación general, y los números 6, 7, 8 y 9 de las noticias de la AESA.

Recursos humanos

A finales de 2011, la AESA empleaba a 574 agentes temporales (TA), 50 más que el año anterior. Además, trabajaban en la AESA 57 agentes contratados (CA) y 11 expertos nacionales en comisión de servicio (SNE). Durante el año 2011, la AESA firmó 85 nuevos contratos de trabajo, mientras que 28 miembros del personal dejaron la Agencia por diversas razones (renuncia, fin de contrato, jubilación y despido). Esto dio lugar a un aumento neto de 57 miembros del personal. 27 miembros del personal tuvieron éxito en procesos de selección externos o internos.

La Agencia publicó 63 vacantes, con un objetivo de 69 puestos, y se completaron 60 procedimientos de selección correspondientes a 70 puestos. Se recibieron unas 4145 solicitudes, y se llevaron a cabo más de 525 entrevistas.

| | |
|--|----|
| Nuevos contratos firmados en 2011 (TA/CA/SNE) | 85 |
| Miembros de la plantilla salientes en 2011 (TA/CA/SNE) | 28 |
| Aumento neto del personal en 2011 (TA/CA/SNE) | 57 |
| Vacantes publicadas en 2011 (TA/CA/SNE) | 63 |
| Candidatos internos satisfactorios (TA) | 27 |

Además del personal ya contratado, otros 16 candidatos TA aceptaron una oferta de empleo y asumirán sus cargos en los primeros meses de 2012. Los detalles sobre las cifras y los datos demográficos del personal de la Agencia en 2011 pueden encontrarse en el **anexo 5**.

Tras el procedimiento de evaluación y reclasificación, se propuso la reclasificación de 109 miembros de la plantilla, haciéndose efectiva en 83 casos tras la conformidad con el artículo

45(2) (conocimiento B2 de un tercer idioma de la UE). 2011 fue el segundo año en el que se reclasificaron también los agentes contratados.

Se completó la primera encuesta de motivación del personal, y el informe presentado por el contratista Ipsos Loyalty GmbH se puso a disposición de todo el personal en el primer trimestre de 2011. Se hicieron presentaciones a todas las Direcciones y durante el primer trimestre de 2011 se organizó un taller con todos los directores y jefes de departamento para debatir los resultados y formular un plan de medidas. En el primer trimestre de 2012 se hará una segunda encuesta al personal (a modo de «toma de temperatura»).

En el primer trimestre de 2011 se llevó a cabo una encuesta para registrar todos los conocimientos sobre aviación de la plantilla de la AESA, que pretende actualizarse de forma continua. Todo el personal entrante deberá completar la encuesta al inicio de su relación laboral con la AESA.

En el cuarto trimestre de 2011, la Agencia puso en marcha su primera encuesta a las partes interesadas dentro de un proceso interno para identificar las expectativas y evaluar la satisfacción de los interesados con Recursos Humanos. El resultado en el primer trimestre de 2012 mostró que un alto número de miembros del personal participó en esta encuesta y que el nivel de satisfacción respecto a los procesos de RRHH es del 72%. Esto resulta alentador y los comentarios mostraron que esta iniciativa era bienvenida.

Formación general y técnica

Formación general

Respecto a la gestión y desarrollo del personal, la Agencia organizó e impartió 322 cursos de formación general (de los cuales 103 eran clases y pruebas de idiomas) con un total de 1709 participantes (594 en clases y pruebas de idiomas). Con el fin de complementar la formación presencial en idiomas, en junio de 2011 se puso a disposición de todo el personal una plataforma de *e-learning*. Además, tras completar su configuración, se implementó la herramienta de gestión de la formación (Portal de formación ELG - AESA) y se puso a disposición de todo el personal en septiembre de 2011.

La firma del contrato con los nuevos proveedores de formación a finales de 2010 dio lugar a varias actividades de construcción de equipos, así como a clases generales y específicas de sensibilización intercultural. El objetivo es sentar las bases para una cultura de iniciativas de desarrollo de equipos dentro de la AESA y crear una sensibilización acerca de aspectos multiculturales en las relaciones laborales diarias.

El nuevo proveedor, Cognos International, impartió formación a los directivos reuniendo un total de 83 directivos de la AESA, con un índice medio de asistencia superior al 90%. La formación en aptitudes de evaluación se ofrecía tradicionalmente a los nuevos funcionarios encargados de la elaboración de informes. Se recibieron comentarios positivos y se detectó un gran interés por estas iniciativas de gestión.

Por último, con el fin de mantener los estándares de seguridad operacional y física en las instalaciones, se publicó una política de seguridad y salud laboral, se incorporó un programa de primeros auxilios al catálogo de formación general y se hizo una revisión de seguridad completa de todos los aparatos portátiles.

Formación técnica

Para satisfacer la creciente demanda de formación, tanto ad-hoc como planificada, en 2011 se tomaron las siguientes medidas:

- Publicación de catálogos de cursos de formación técnica en la web de la AESA para NAA, miembros del sector, NAA internacionales e instituciones académicas para mejorar la visibilidad y el uso del registro único;
- Publicación de un mayor número de cursos de *e-learning*, incluyendo el Acuerdo de seguridad UE-EE. UU., ARIS e IORS;
- Intercambio de mejores prácticas con NAA mediante reuniones del Grupo de iniciativas de formación común (CTIG) y la participación en talleres de normalización y elaboración de reglamentación;
- Finalización del inventario general de los recursos de la biblioteca técnica y renovación de las suscripciones a las principales publicaciones normativas y electrónicas;
- Formación sobre la nueva plataforma de examen electrónico ELG para organizaciones y NAA.

Entre los logros principales alcanzados en 2011 se incluyen:

- Aumento en el número de proveedores de sistemas de exámenes electrónicos a 43, incluyendo 13 NAA de Estados miembros;
- Nueva licitación a 4 años que cubre 17 lotes;
- Implementación del Sistema ELG de la AESA para la gestión de la formación y para la plataforma de examen electrónico con la migración de toda la base de datos en los propios servidores de la AESA;
- 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, CS-27/29, evaluadores de FSTD, Acuerdo de seguridad UE / EE. UU., ARIS, sistema ELG, base de datos SAFA e IORS;
- Publicación del calendario de formación de 2012 (diciembre de 2011).

En el año 2011 las actividades de formación fueron las siguientes:

| | |
|------------------------------|-----|
| Sesiones de formación | 78 |
| Cursos | 40 |
| Asistentes de la AESA | 495 |
| Asistentes de las NAA | 235 |

Servicios de información

En materia de aplicaciones corporativas se presentaron dos proyectos estratégicos: SAFA (Evaluación de la seguridad de aeronaves extranjeras) e IORS (Sistema interno de notificación de sucesos), así como una herramienta de formación para las actividades de formación interna y externa.

Además, se inició el análisis de otro proyecto estratégico, TCO (Operadores de terceros países), con fecha de aplicación prevista para 2012.

Al mismo tiempo, se brindó apoyo continuo al mantenimiento y mejora de diversas aplicaciones de actividades básicas como AWD (directivas de aeronavegabilidad), CRT (herramienta de respuesta común) y el sistema de RRHH. Se inició un proyecto de gestión de

datos maestros para garantizar tanto la armonización como una única fuente de información básica en las aplicaciones empresariales desarrolladas internamente y en el sistema SAP.

En lo que respecta al ERP, la Agencia continuó con la optimización de la herramienta SAP, añadiendo funciones adicionales y mejorando las funciones ya implementadas. Se completó la base y el análisis de posteriores ampliaciones, que incluyen Flexitime y el Portal web para solicitantes, estando prevista su implementación para 2012.

En cuanto a la infraestructura, la AESA comenzó a prepararse para albergar sus servicios críticos de TI en el centro de datos del ECDC (Agencia de la UE con sede en Estocolmo), con fecha de ejecución prevista para 2012.

La Agencia también ha migrado a MS Office 2010 y planifica la migración a Windows 7 en 2012.

Servicios corporativos

Gestión de instalaciones

Se abrieron oficinas temporales en Bruselas y se inauguraron locales permanentes en la Avenue de Cortenbergh 100. En el momento de redactar este informe el personal destinado a Bruselas está operativo y continúan los trabajos de instalación.

Gestión de desplazamientos

Con el fin de contener los gastos de desplazamiento se publicó una política al respecto, que incluía una norma sobre la mejor tarifa disponible. Los resultados se evaluarán a principios de 2012. Los tiempos de procesamiento de las reclamaciones de gastos se mantuvieron sin aumento en la dotación de personal a pesar de un aumento del 14% en el volumen de desplazamientos.

Anexos

- **Anexo 1:** **Declaración de garantía del Ordenador de la Agencia**
- **Anexo 2:** **Estudios y proyectos de investigación en 2011**
- **Anexo 3:** **Decisiones, dictámenes y NPA de 2011**
- **Anexo 4:** **Resultados económicos de la Agencia en 2010 (ejecución presupuestaria de la AESA)**
- **Anexo 5:** **Procedimientos de adquisición iniciados o finalizados en 2011**
- **Anexo 6:** **Cifras y datos demográficos del personal**
- **Anexo 7:** **Indicadores clave de desempeño**
- **Anexo 8:** **Consejo de Administración de la AESA**
- **Anexo 9:** **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 situación⁸.

- 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 conclusiones 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 Agencia.

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

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

⁸ En este contexto, una «imagen fiel» significa una imagen fiable, completa y correcta de los asuntos.

Anexo 2: Estudios y proyectos de investigación en 2011

En 2011, la Agencia decidió financiar los siguientes 15 proyectos, cada uno de ellos de entre 6 y 15 meses de duración, tras un proceso de licitación y por un presupuesto total de millones de euros (1.263 millones de euros para BL3903 + 480 000 euros para BL3600) :

| |
|---|
| • CODAMEIN II - Impacto directo (de alta energía) en paneles compuestos, ampliación del primer proyecto |
| • FUAD - Aditivos anticongelantes en combustibles para reactores civiles |
| • HELMGOP - Optimización del rendimiento de helicópteros con pérdidas de aceite en la caja de engranajes principal |
| • HFOD - Estudio de la tolerancia de los helicópteros al daño por objetos extraños (rotor de cola) |
| • HDVE - Vuelo de helicópteros en entornos visuales degradados |
| • HighIWC - Contenido de agua helada de las nubes a gran altitud |
| • MULCORS - Uso de procesadores de varios núcleos en sistemas a bordo de aeronaves |
| • NGW - Detección de ráfagas de viento cerca del suelo |
| • RECAT - Revisión de los cambios propuestos a la categoría de las aeronaves y las mínimas de separación por estela turbulenta |
| • SHARDELD - Aspectos de seguridad derivados del uso de herramientas de desarrollo de hardware para sistemas electrónicos programables a bordo de aeronaves |
| • SISA - Mejora del ámbito del principio de «ver y evitar» utilizado por la aviación general |
| • WATUS-II - Separación por estela turbulenta con las nuevas aeronaves de gran tamaño, ampliación del estudio inicial |
| • SEBED-II - Degradación de los cinturones de seguridad, ampliación del proyecto inicial para efectuar pruebas adicionales |
| • Equipo de medición continua del rozamiento (CFME) - Uso en superficies contaminadas |
| • SAMPLE III: Emisión de partículas por parte de aeronaves SC-2 |

En 2011 la Agencia recibió y aceptó los informes finales de los siguientes proyectos:

| |
|--|
| • CODAMEIN: Medición e inspección de daños de estructuras compuestas (amenaza de impacto directo de alta energía) |
| • WAFCOLT: Comportamiento del agua en combustibles a baja temperatura |
| • SEBED: Degradación de los cinturones de seguridad |
| • SOMCA: Implicaciones de seguridad operacional derivadas de la realización de análisis de cobertura del modelos de software |
| • WATUS: Separación por estela turbulenta para aeronaves grandes |
| • RECAT - Revisión de los cambios propuestos a la categoría de las aeronaves y las mínimas de separación por estela turbulenta |

Los informes están disponibles para su visualización y descarga en la página web de investigación de la Agencia⁹

⁹ Véase <http://easa.europa.eu/safety-and-research/research-projects/reports.php>.

Anexo 3: Decisiones, dictámenes y NPA de 2011

Decisiones

| Decisión | Número de tarea | Asunto |
|--|-----------------|---|
| Decisión nº 2011/001/R | ATM.002 | Introducción del software ACAS II versión 7.1, actualización de AMC-20 |
| Decisión nº 2011/002/R | M.022 | Modificaciones del material de los AMC de la Parte-M, texto adicional a los AMC MA.706 (e)(2): cambiar AMC M.A. 706 (e) (2) |
| Decisión nº 2011/004/R | 25.037 (a) | Aviónica: armonización en un 25.1322/AMC revisado sobre alertas a la tripulación de vuelo y AMC 25-11 sobre sistemas electrónicos de visualización en coordinación con HF HWG |
| Decisión nº 2011/005/R | MDM.032 (e) | Decisión para el nuevo CS-LSA |
| Decisión nº 2011/006/R | 21.059 | Protección medioambiental: clasificación de los cambios a un diseño de tipo |
| Decisión nº 2011/008/R | 66.026 | Apéndice 1. Habilitaciones de tipo de aeronave para la licencia de mantenimiento de aeronaves según la Parte-66 |
| Decisión nº 2011/010/R | 21.018 | Mejora de la GM para 21A.101 |
| Decisión nº 2011/011/R | 145.022 | Control del personal de mantenimiento subcontratado (apartado 145.A30) |
| Decisión nº 2011/012/R Decisión nº 2011/013/R | 31.003 | Globos de gas libre: desarrollo de las especificaciones de certificación para globos de gas libre (CS-31GB) |
| Decisión nº 2011/014/R | OPS.089 | A-NPA Gestión de operaciones de vuelo con contaminación por nubes volcánicas conocidas o pronosticadas |
| Decisión nº 2011/015/R | FCL.001 | AMC y GM Parte-MED |
| Decisión nº 2011/016/R | FCL.001 | AMC y GM Parte-FCL |
| Decisión nº 2011/017/R | ATM.022 | Desarrollo de AMC / GM para SKPI (disposición de aplicación sobre desempeño ATM) |

Dictámenes

| Dictámenes | Número de tarea | Asunto |
|------------------|-------------------|--|
| Dictamen 01/2011 | MDM.032 (e) | Proceso ELA y cambios y reparaciones estándar |
| Dictamen 03/2011 | FCL.001 / OPS.001 | Requisitos aplicables a las autoridades y requisitos aplicables a las organizaciones |
| Dictamen 02/2011 | FCL.001 | Cualificación de la tripulación de cabina y certificación relacionada |
| Dictamen 04/2011 | OPS.001 (a) | Disposiciones de aplicación para las operaciones aéreas |
| Dictamen 05/2011 | ATM.001(a) | Requisitos para la prestación de servicios de navegación aérea |
| Dictamen 06/2011 | BR.008 | Aplicación de las enmiendas de CAEP 8 |
| Dictamen 07/2011 | 21.039 (a) | Datos de idoneidad operativa |

NPA

| NPA | Número de tarea | Asunto |
|---------------------|-------------------------|--|
| NPA 2011-01 | 31.003-004 | CS para «Globos de gas libre (CS-31GB)» y «Globos de aire caliente (CS-31HB)» |
| NPA 2011-02 | ATM.001 | SERA Parte B |
| NPA 2011-03 | 25.058 | Certificación de aviones de gran tamaño en condiciones de formación de hielo |
| NPA 2011-04 | E.009 | Certificación de motores de turbina en condiciones de formación de hielo |
| NPA 2011-05 | OPS.004 | Operadores de terceros países |
| NPA 2011-06 (A-NPA) | OPS.089 | Consulta sobre el documento IVATF de la OACI sobre la gestión de operaciones de vuelo con contaminación por nubes volcánicas conocidas o pronosticadas |
| NPA 2011-07 | 66.026 | Habilitaciones de tipo de aeronave para la Parte-66 AML |
| NPA 2011-08 | BR.008, 34.002 y 36.006 | Aplicación de las enmiendas de CAEP 8 |
| NPA 2011-09 | 25.070 | Incorporación de CRI genéricos de SC y AMC en CS-25 |
| NPA 2011-10 | 21.039(f)) | CS-CC (tripulación de cabina) |
| NPA 2011-11 | 21.039(c) | CS-MMEL (lista maestra de equipo mínimo) |
| NPA 2011-12 | ETSO.008 | Informe sistemático y transposición de las normas TSO de la FAA para componentes y equipos en las ETSO de la AESA |
| NPA 2011-13 | 25.055 | Protección de los aviones de gran tamaño contra los niveles bajos de combustible y el agotamiento del combustible |

| | | |
|-------------|-------------------------|--|
| NPA 2011-14 | MDM.071 | Halón: actualización de CS para cumplir con los reglamentos de la UE |
| NPA 2011-15 | MDM.038 - (RMT.0239) | Orientación no vinculante sobre los límites de TBO |
| NPA 2011-16 | FCL.008 (RMT 0198-0199) | Requisitos para volar en IMC |
| NPA 2011-17 | MDM.089 (RMT.0364) | Cenizas volcánicas |
| NPA 2011-18 | ATM.022 | KPI de seguridad operacional |
| NPA 2011-19 | M.027 | Supervisión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves |
| NPA 2011-20 | ADR.001, 002 & 003 | ADR |

Anexo 4: Resultados económicos de la Agencia en 2011 (ejecución presupuestaria de la AESA)¹⁰

4.1. Cuenta de resultado de la ejecución presupuestaria preliminar para 2011 (todas las cantidades se expresan en miles de euros).

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

| INGRESOS | 2011 | 2010 |
|---|-----------------|-----------------|
| Subvención de la Comisión (para el presupuesto operativo - Títulos 1, 2 y 3 de la Agencia) | 35.192 | 35.025 |
| Fondos Phare procedentes de la Comisión | 946 | 515 |
| Otras contribuciones y fondos recibidos a través de la Comisión | 1.525 | 962 |
| Ingreso por tarifas | 72.000 | 68.260 |
| Otros ingresos | 1.308 | 802 |
| TOTAL INGRESOS (a) | 110.949 | 105.564 |
| GASTOS | | |
| Título I: Personal | 57.911 | 56.215 |
| Título II: Gastos administrativos | 13.871 | 13.919 |
| Título III: Gastos operativos excluidos los ingresos asignados provenientes de tasas e ingresos | 51.442 | 52.654 |
| Ingresos asignados provenientes de tasas e ingresos | 26.281 | 21.230 |
| TOTAL GASTOS (b) | 149.505 | 144.018 |
| RESULTADO PARA EL EJERCICIO FINANCIERO (a-b) | - 38.556 | - 38.454 |
| Cancelación de créditos de pago prorrogados no utilizados del ejercicio anterior | 2.526 | 1.101 |
| Ajuste de créditos prorrogados del ejercicio anterior disponibles a 31 de diciembre resultantes de ingresos asignados | 36.350 | 38.934 |
| Diferencias de cambio durante el año (ganancias +/pérdidas -) | - 13 | - 16 |
| SALDO DE LA CUENTA DE RESULTADO DEL EJERCICIO PRESUPUESTARIO | 306.2 | 1.565 |
| Saldo año N-1 | 1.565 | 1.083 |
| Saldo positivo del año N-1 reembolsado en el año N a la Comisión | - 1.565 | - 1.083 |
| Resultado utilizado para determinar las cantidades en contabilidad general | 306.2 | 1.565 |
| Subvención de la Comisión: la Agencia registra ingresos acumulados y la Comisión gastos acumulados | 34.885 | 33.460 |
| La financiación previa permanece abierta para su reembolso por la Agencia a la Comisión en el año N+1 | 306.2 | 1.565 |
| No incluido en el resultado presupuestario: | | |
| Interés generado a 31/12/N sobre los fondos de subvención de la Comisión y a ser reembolsados a la Comisión (responsabilidad) | 59.217 | 49.734 |

¹⁰ Se espera recibir el informe final del Tribunal de Cuentas Europeo sobre las cuentas de la AESA en 2010 en junio de 2010.

En 2011, la Agencia utilizó únicamente créditos no diferenciados.

El consumo total de créditos de compromiso alcanzó los 149.506 miles de euros (144.018 miles de euros en 2010), de los cuales 121.966 miles de euros (122.271 miles de euros en 2010) se comprometieron y 27.539 miles de euros (21.747 miles de euros en 2010) correspondientes a créditos autorizados sobre ingresos asignados se traspasaron automáticamente con arreglo al artículo 10 del Reglamento financiero de la AESA.

El consumo total de créditos de pago alcanzó los 149.506 miles de euros (144.018 miles de euros en 2010), de los cuales 93.917 miles de euros (95.884 miles de euros en 2010) se han pagado y 55.588 miles de euros (48.134 miles de euros en 2010) se traspasaron automáticamente (28.049 miles de euros sobre compromisos y 27.539 miles de euros en créditos autorizados sobre ingresos asignados).

Los créditos autorizados sobre ingresos asignados de 27.539 miles de euros, que se traspasaron automáticamente, se componen de 26.281 miles de euros de ingresos de asignación externa procedentes de Tasas e ingresos y 1258 miles de euros procedentes de otros ingresos asignados.

Los créditos correspondientes a ingresos asignados de 1233 miles de euros para continuar con los proyectos de asistencia técnica y cooperación con terceros países fueron autorizados en el presupuesto definitivo para el año 2011. Con los importes trasladados de 2010, se pusieron a disposición créditos totales de 1444 miles de euros, de los cuales 422 miles de euros se comprometieron y 1022 miles de euros se trasladaron automáticamente a 2012.

Los rigurosos esfuerzos de supervisión presupuestaria durante el ejercicio contribuyeron a un alto índice de ejecución presupuestaria: 98,80%.

4.2. Ejecución presupuestaria preliminar de 2011 *(todas las cantidades están expresadas en miles de euros).*

| | 2011 | | 2010 | |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|
| TÍTULO I: Gastos de personal | | | | |
| | Pagos | Compromisos | Pagos | Compromisos |
| Créditos presupuestarios: C1+R0+C4+C5(1) | 58.658 | 58.658 | 56.288 | 56.288 |
| Comprometido | 0 | 57.911 | 0 | 56.214 |
| Pagado | 57.212 | 0 | 55.429 | 0 |
| Prórrogas automáticas | 699 | 0 | 786 | 0 |
| Gasto total /compromiso (2) | 57.911 | 57.911 | 56.215 | 56.214 |
| Créditos presupuestarios prorrogados procedentes de ingresos asignados (3) | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Cancelado | 747 | 747 | 73 | 73 |
| % empleado en créditos presupuestarios (2+3)/(1) | 98,73% | 98,73% | 99,87% | 99,87% |
| | | | | |
| TÍTULO II – Gastos administrativos | | | | |
| Créditos presupuestarios: - C1+R0+C4+C5(1) | 14.359 | 14.359 | 14.102 | 14.102 |
| Comprometido | 0 | 13.871 | 0 | 13.919 |
| Pagado | 9.931 | 0 | 10.357 | 0 |

| | | | | |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Prórrogas automáticas | 3.940 | 0 | 3.563 | 0 |
| Prórrogas no automáticas | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Gasto total / compromiso (2) | 13.871 | 13.871 | 13.919 | 13.919 |
| Créditos presupuestarios prorrogados procedentes de ingresos asignados (3) | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Cancelado | 488 | 488 | 183 | 183 |
| % empleado en créditos presupuestarios (2+3) /(1) | 96,60% | 96,60% | 98,70% | 98,70% |
| TÍTULO III – Gastos de explotación | | | | |
| Créditos presupuestarios: - C1+R0+C4+C5(1) | 78.300 | 78.300 | 74.038 | 74.038 |
| Comprometido | 0 | 50.184 | 0 | 52.138 |
| Pagado | 26.774 | 0 | 30.098 | 0 |
| Prórrogas automáticas | 50.949 | 0 | 43.786 | 0 |
| Prórrogas no automáticas | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Gasto total / compromiso (2) | 77.723 | 50.184 | 73.884 | 52.138 |
| Créditos presupuestarios prorrogados procedentes de ingresos asignados (3) | 0 | 27.539 | 0 | 21.746 |
| Cancelado | 577 | 577 | 154 | 154 |
| % empleado en créditos presupuestarios (2+3) /(1) | 99,26% | 99,26% | 99,79% | 99,79% |
| TOTAL | | | | |
| Créditos presupuestarios: - C1+R0+C4+C5(1) | 151.318 | 151.318 | 144.428 | 144.428 |
| Comprometido | 0 | 121.966 | 0 | 122.271 |
| Pagado | 93.917 | 0 | 95.884 | 0 |
| Prórrogas automáticas | 55.588 | 0 | 48.134 | 0 |
| Prórrogas no automáticas | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Gasto total / compromiso (2) | 149.506 | 121.966 | 144.018 | 122.271 |
| Créditos presupuestarios prorrogados procedentes de ingresos asignados (3) | 0 | 27.539 | 0 | 21.747 |
| Cancelado | 1.812 | 1.812 | 410 | 410 |
| % empleado en créditos presupuestarios (2+3) /(1) | 98,80% | 98,80% | 99,72% | 99,72% |

4.3. Resultado económico preliminar para 2011 *(todas las cantidades están expresadas en miles de euros).*

Los estados financieros muestran todos los gastos e ingresos del ejercicio contable según el principio del devengo, de conformidad con las reglas de contabilidad de la CE.

4.3.1. Tasas e ingresos totales y subvenciones

| | 2011 | 2010 |
|---|------------------|------------------|
| INGRESOS DE EXPLOTACIÓN | | |
| Tasas e ingresos | 69.419 | 77.374 |
| Aportaciones de entidades de la CE | 35.607 | 33.725 |
| Recuperación de gastos | 573 | 417 |
| Otros | - | 399 |
| Aportación de países de la EFTA | 980 | 962 |
| TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN | 106.579 | 112.079 |
| GASTOS DE EXPLOTACIÓN | | |
| Gastos de personal | - 55.799 | - 53.023 |
| Edificios y gastos relacionados | - 7.794 | - 8.187 |
| Otros gastos | - 5.769 | - 7.088 |
| Depreciación y amortizaciones | - 3.152 | - 3.670 |
| Actividades de subcontratación y contratación | - 30.287 | - 36.016 |
| TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN | - 102.802 | - 107.984 |
| SUPERÁVIT (DÉFICIT) DE ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN | 3.778 | 4.094 |
| INGRESOS (GASTOS) ATÍPICOS | | |
| Intereses cobrados de terceros | 598 | 413 |
| Intereses pagados a terceros | - 69 | -96 |
| SUPERÁVIT / (DÉFICIT) DE ACTIVIDADES ATÍPICAS | 528 | 317 |
| SUPERÁVIT (DÉFICIT) DE ACTIVIDADES ORDINARIAS | 4.306 | 4.411 |
| SUPERÁVIT (DÉFICIT) DE ACTIVIDADES EXTRAORDINARIAS | - | 0 |
| SUPERÁVIT NETO EN EL PERÍODO | 4.306 | 4.411 |

4.3.2. Solo Tasas e ingresos

| | 2011 | 2010 |
|---|-----------------|-----------------|
| INGRESOS DE EXPLOTACIÓN | | |
| Tasas e ingresos | 69.419 | 77.374 |
| Aportaciones de entidades de la CE | - | - |
| Recuperación de gastos | 242 | 252 |
| Otros | - | - |
| Aportación de países de la EFTA | - | - |
| TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN | 69.661 | 77.626 |
| GASTOS DE EXPLOTACIÓN | | |
| Gastos de personal | - 33.190 | - 32.264 |
| Edificios y gastos relacionados | - 4.657 | - 5.091 |
| Otros gastos | - 3.384 | - 4.347 |
| Depreciación y amortizaciones | - 1.993 | - 2.949 |
| Actividades de subcontratación y contratación | - 22.851 | - 27.145 |
| TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN | - 66.076 | - 71.796 |
| SUPERÁVIT (DÉFICIT) DE ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN | 3.585 | 5.830 |
| INGRESOS (GASTOS) ATÍPICOS | | |
| Intereses cobrados de terceros | 598 | 413 |
| Intereses pagados a terceros | - 41 | - 64 |
| SUPERÁVIT / (DÉFICIT) DE ACTIVIDADES ATÍPICAS | 557 | 349 |
| SUPERÁVIT (DÉFICIT) DE ACTIVIDADES ORDINARIAS | 4.142 | 6.179 |
| SUPERÁVIT (DÉFICIT) DE ACTIVIDADES EXTRAORDINARIAS | - | - |
| SUPERÁVIT NETO EN EL PERÍODO | 4.142 | 6.179 |

4.3.3 Solo la subvención

| | 2011 | 2010 |
|---|-----------------|-----------------|
| INGRESOS DE EXPLOTACIÓN | | |
| Tasas e ingresos | - | - |
| Aportaciones de entidades de la CE | 35.607 | 33.725 |
| Recuperación de gastos | 331 | 165 |
| Otros | - | 399 |
| Aportación de países de la EFTA | 980 | 962 |
| TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN | 36.919 | 34.453 |
| GASTOS DE EXPLOTACIÓN | | |
| Gastos de personal | - 22.609 | - 20.759 |
| Edificios y gastos relacionados | - 3.137 | - 3.097 |
| Otros gastos | - 2.385 | - 2.741 |
| Depreciación y amortizaciones | - 1.159 | - 720 |
| Actividades de subcontratación y contratación | - 7.436 | - 8.871 |
| TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN | - 36.725 | - 36.188 |
| SUPERÁVIT (DÉFICIT) DE ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN | 193 | - 1.736 |
| INGRESOS (GASTOS) ATÍPICOS | - | - |
| Intereses cobrados de terceros | - | - |
| Intereses pagados a terceros | 29 | -32 |
| SUPERÁVIT / (DÉFICIT) DE ACTIVIDADES ATÍPICAS | 29 | -32 |
| SUPERÁVIT (DÉFICIT) DE ACTIVIDADES ORDINARIAS | 164 | -1.768 |
| SUPERÁVIT (DÉFICIT) DE ACTIVIDADES EXTRAORDINARIAS | - | - |
| SUPERÁVIT NETO EN EL PERÍODO | 164 | -1.768 |

Anexo 5: Procedimientos de adquisición iniciados o finalizados en 2011

| ESTADO | |
|--------|--|
| | COMPLETADO |
| | CANCELADO (después de haberse iniciado el procedimiento) |

| D | Tipo de proc. | Ref. | Nº de lote | Título del contrato | Tipo de contrato | Ref. del contrato | Oferta ganadora | Valor total (máx.) | Firma del contrato | ESTADO |
|---|---------------|-----------------|------------|--|------------------|-------------------|--|--------------------|--------------------|------------|
| E | OP | EASA.2010.OP.06 | | CODAMEIN - Medición e inspección de daños en materiales compuestos | Directo | EASA.2010.C13 | Bishop GmbH | 175.000,00 € | 03/01/2011 | COMPLETADO |
| F | OP | EASA.2010.OP.09 | Lote 1 | Material de oficina - Büromaterial und Zubehör, Papier | Marco | EASA.2011.FC01 | Lyreco GmbH Deutschland | 600.000,00 € | 09/03/2011 | COMPLETADO |
| E | OP | EASA.2010.OP.15 | | E-learning para idiomas extranjeros | Marco | EASA.2011.FC02 | Digital publishing | 250.000,00 € | 11/04/2011 | COMPLETADO |
| E | OP | EASA.2010.OP.15 | | E-learning para idiomas extranjeros | Marco | EASA.2011.FC03 | Auralog | 250.000,00 € | 18/04/2011 | COMPLETADO |
| E | OP | EASA.2010.OP.22 | | WATUS - Estudio de seguridad sobre la separación por estela turbulenta para aeronaves de gran tamaño | Directo | EASA.2010.C14 | Stichting Nationaal Lucht-en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) | 65.000,00 € | 03/02/2011 | COMPLETADO |
| E | OP | EASA.2010.OP.21 | | SEBED - Degradación de los cinturones de seguridad | Directo | EASA.2010.C21 | Consorcio entre MIRA Ltd. (líder) y HSL (socio) | 246.400,00 € | 24/02/2011 | COMPLETADO |
| E | OP | EASA.2011.OP.01 | Lote 1 | Servicios de <i>catering</i> - Servicios de <i>catering</i> básico | Marco | EASA.2011.FC32 | Rebekka Rücker (L'Orange - CafeBistroRestaurant) | 120.000,00 € | 09/01/2012 | COMPLETADO |
| S | OP | EASA.2011.OP.04 | Lote 4 | Formación técnica - Formación inicial para inspectores de mercancías peligrosas | Marco | EASA.2011.FC08 | CAA Intl Ltd | 150.000,00 € | 20/10/2011 | COMPLETADO |
| S | OP | EASA.2011.OP.04 | Lote 8 | Formación técnica - Inspector de IOSA | Marco | EASA.2011.FC09 | Aviation Quality Services GmbH | 150.000,00 € | 05/10/2011 | COMPLETADO |

| D | Tipo de proc. | Ref. | Nº de lote | Título del contrato | Tipo de contrato | Ref. del contrato | Oferta ganadora | Valor total (máx.) | Firma del contrato | ESTADO |
|---|---------------|---------------------------|------------|--|--------------------------|-----------------------|--|--------------------|--------------------|------------|
| S | OP | EASA.2011.OP.04 | Lote 16 | Formación técnica - EWIS para personal cualificado de mantenimiento | Marco | EASA.2011.FC10 | CAA Intl Ltd | 150.000,00 € | 20/10/2011 | COMPLETADO |
| S | OP | EASA.2011.OP.04 | Lote 17 | Formación técnica - Seguridad operacional de sistemas complejos | Marco | EASA.2011.FC11 | RGW Cherry & Associates Ltd | 150.000,00 € | 11/10/2011 | COMPLETADO |
| S | OP | EASA.2011.OP.04 | Lote 18 | Formación - Cooperación técnica e internacional | Marco | EASA.2011.FC04 | CAA Intl Ltd | 4.000.000,00 € | 15/07/2011 | COMPLETADO |
| F | NP | EASA.2011.NP.05 | | Servicios de Microsoft | Interinstitucional | DI/05950-00-EASA.SU01 | Microsoft | 2.000.000,00 € | 02/03/2011 | COMPLETADO |
| F | RP | EASA.2011.RP.06 - PHASE 1 | | Externalización de tareas de certificación a las autoridades nacionales de aviación y entidades cualificadas | No disponible | N/A | N/A | N/A | N/A | COMPLETADO |
| F | NP | EASA.2011.NP.07 | | Material de oficina - Lote 2 - IT Zubehör, Tinte, Toner, USB-Sticks | Marco | EASA.2011.FC05 | Lyreco GmbH Deutschland | 300.000,00 € | 10/08/2011 | COMPLETADO |
| F | NP | EASA.2011.NP.08 | | Servicios de agencia de viajes implantada | Marco | EASA.2011.FC06 | Top Service Reisebüro GmbH | 1.000.000,00 € | 22/08/2011 | COMPLETADO |
| F | NP | EASA.2011.NP.09 | | Licencias de software (Oracle) - Suplemento del contrato | Marco interinstitucional | DI/06410-00-EASA.SU01 | Oracle Belgium bvba | 145.000,00 € | 10/02/2011 | COMPLETADO |
| E | LVP | EASA.2011.E5.NP.01 | | Formación ICT | Marco | EASA.2011.E.5.NP.01 | Prokoda GmbH | 60.000,00 € | 14/10/2011 | COMPLETADO |
| R | OP | EASA.2011.OP.12 | | Contribución al desarrollo de una norma de la OACI sobre emisiones de CO2 por parte de aeronaves | Marco | EASA.2011.FC.07 | Envisa SAS | 1.000.000,00 € | 05/09/2011 | COMPLETADO |
| R | OP | EASA.2011.OP.13 | | Equipo de medición continua del rozamiento - Uso en superficies contaminadas | Directo | EASA.2011.C22 | Consorcio entre Douglas Equipment (líder; una unidad de negocio de Curtiss Wright Flow Control (UK) Ltd.) e IHS Global Ltd. (ESDU) | 76.405,00 € | 22/12/2011 | COMPLETADO |

| D | Tipo de proc. | Ref. | Nº de lote | Título del contrato | Tipo de contrato | Ref. del contrato | Oferta ganadora | Valor total (máx.) | Firma del contrato | ESTADO |
|---|---------------|-----------------|------------|---|--|-------------------|--|--------------------|--------------------|------------|
| R | OP | EASA.2011.OP.14 | Lote 1 | Apoyo a la evaluación del impacto de las normas de la AESA (ASSESS I) | Marco múltiple (con reapertura del concurso) | EASA.2011.FC12 | Envisa SAS | 1.500.000,00 € | 03/11/2011 | COMPLETADO |
| R | OP | EASA.2011.OP.14 | Lote 1 | Apoyo a la evaluación del impacto de las normas de la AESA (ASSESS I) | Marco múltiple (con reapertura del concurso) | EASA.2011.FC13 | AEA Technology plc | 1.500.000,00 € | 03/11/2011 | COMPLETADO |
| R | OP | EASA.2011.OP.14 | Lote 1 | Apoyo a la evaluación del impacto de las normas de la AESA (ASSESS I) | Marco múltiple (con reapertura del concurso) | EASA.2011.FC14 | NLR | 1.500.000,00 € | 03/11/2011 | COMPLETADO |
| R | OP | EASA.2011.OP.14 | Lote 1 | Apoyo a la evaluación del impacto de las normas de la AESA (ASSESS I) | Marco múltiple (con reapertura del concurso) | EASA.2011.FC15 | J.W. Pulles | 1.500.000,00 € | 03/11/2011 | COMPLETADO |
| R | OP | EASA.2011.OP.14 | Lote 1 | Apoyo a la evaluación del impacto de las normas de la AESA (ASSESS I) | Marco múltiple (con reapertura del concurso) | EASA.2011.FC16 | CAA International Ltd | 1.500.000,00 € | 03/11/2011 | COMPLETADO |
| R | OP | EASA.2011.OP.14 | Lote 2 | Apoyo a la evaluación del impacto de las normas de la AESA (ASSESS I) | Marco múltiple (con reapertura del concurso) | EASA.2011.FC24 | Consorcio entre SGI Aviation Services B.V (líder) y R.G.W. Cherry & Associates Limited | 2.500.000,00 € | 24/01/2012 | COMPLETADO |
| R | OP | EASA.2011.OP.14 | Lote 2 | Apoyo a la evaluación del impacto de las normas de la AESA (ASSESS I) | Marco múltiple (con reapertura del concurso) | EASA.2011.FC25 | Consorcio entre ECORYS Nederland B.V. (líder) y NLR | 2.500.000,00 € | 24/01/2012 | COMPLETADO |
| R | OP | EASA.2011.OP.14 | Lote 2 | Apoyo a la evaluación del impacto de las normas de la AESA (ASSESS I) | Marco múltiple (con reapertura del concurso) | EASA.2011.FC26 | Airsight GmbH | 2.500.000,00 € | 24/01/2012 | COMPLETADO |
| R | OP | EASA.2011.OP.14 | Lote 2 | Apoyo a la evaluación del impacto de las normas de la AESA (ASSESS I) | Marco múltiple (con reapertura del concurso) | EASA.2011.FC27 | Consorcio entre Dornier Consulting GmbH (líder) y Airport Research Center GmbH | 2.500.000,00 € | 24/01/2012 | COMPLETADO |
| R | OP | EASA.2011.OP.14 | Lote 2 | Apoyo a la evaluación del impacto de las normas de la AESA (ASSESS I) | Marco múltiple (con reapertura del concurso) | EASA.2011.FC28 | Consorcio entre Egis Avia (líder) y Bureau Veritas | 2.500.000,00 € | 24/01/2012 | COMPLETADO |
| R | OP | EASA.2011.OP.14 | Lote 2 | Apoyo a la evaluación del impacto de las normas de la AESA (ASSESS I) | Marco múltiple (con reapertura del concurso) | EASA.2011.FC29 | CAA International | 2.500.000,00 € | 24/01/2012 | COMPLETADO |

| D | Tipo de proc. | Ref. | Nº de lote | Título del contrato | Tipo de contrato | Ref. del contrato | Oferta ganadora | Valor total (máx.) | Firma del contrato | ESTADO |
|---|---------------|---------------------|------------|--|------------------|--|---|--------------------|--------------------|------------|
| E | OP | EASA.2011.OP.17 | | HDVE - Vuelo de helicópteros en entornos visuales degradados | Directo | EASA.2011.C21 | NLR | 197.000,00 € | 15/12/2011 | COMPLETADO |
| E | NP | EASA.E.2.2011.NP.01 | | Revisión de RECAT | Directo | EASA.E.2.2011.NP.01 | NLR | 42.500,00 € | 01/08/2011 | COMPLETADO |
| S | NP | EASA.2011.NP.18 | | ASCEND - Provisión de una base de datos de seguridad aérea | Marco | EASA.2011.FC19 | ASCEND Worldwide Limited | 96.000,00 € | 21/11/2011 | COMPLETADO |
| F | NP | EASA.2011.NP.23 | | Oficina de Bruselas - Arrendamiento de local comercial | Marco | N/A | Deka Immobilien GmbH | N/A | 06/02/2012 | COMPLETADO |
| F | NP | EASA.2011.NP.23 | | Oficina de Bruselas - Obras de montaje | Directo | N/A | DTZ Consulting Brussels | 219.101,02 € | 07/02/2012 | COMPLETADO |
| | | EASA.2011.NP.23 | | Oficina de Bruselas - Gestión de la instalación | Marco | N/A | Jones Lang Lasalle | N/A | 27/02/2012 | COMPLETADO |
| E | NP | EASA.2011.NP.24 | | CODAMEIN II - Medición e inspección de daños en materiales compuestos | Directo | EASA.2011.C20 | Bishop GmbH | 190.000,00 € | 06/01/2012 | COMPLETADO |
| F | NP | EASA.2011.NP.26 | | Licencias SAP | Marco | BUDG06/PN/01_30-CE-0088654/00-65 - EASA.SU01 | SAP Belgium S.A. | 540.533,08 € | 07/10/2011 | COMPLETADO |
| E | OP | EASA.2011.OP.28 | | HighIWC - Contenido de agua helada de las nubes a gran altitud | Directo | EASA.2011.C30 | Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS) Delegation Rhone Auvergne | 298.500,00 € | 06/01/2012 | COMPLETADO |
| E | OP | EASA.2011.OP.29 | | HELMGOP - Optimización del rendimiento de helicópteros con pérdidas de aceite en la caja de engranajes principal | Directo | EASA.2011.C23 | Cranfield University | 90.000,00 € | 06/01/2012 | COMPLETADO |
| E | OP | EASA.2011.OP.30 | | MULCORS - Uso de procesadores de varios núcleos en sistemas a bordo de aeronaves | Directo | EASA.2011.C31 | Thales Avionics S.A. | 100.000,00 € | 19/12/2011 | COMPLETADO |

| D | Tipo de proc. | Ref. | Nº de lote | Título del contrato | Tipo de contrato | Ref. del contrato | Oferta ganadora | Valor total (máx.) | Firma del contrato | ESTADO |
|---|---------------|---|-----------------------------------|--|------------------|-------------------|------------------------|--------------------|--------------------|---|
| E | NP | EASA.2011.NP.33 | | SHARDELD 2011 - Aspectos de seguridad derivados del uso de herramientas de desarrollo de hardware para sistemas electrónicos programables a bordo de aeronaves | Directo | EASA.2011.C33 | IOxOS Technologies S.A | 90.000,00 € | 16/12/2011 | COMPLETADO |
| R | NP | EASA.2011.NP.32 | | Equipo de investigación | Directo | EASA.2011.C34 | AVL List | 85.000,00 € | 16/12/2011 | COMPLETADO |
| E | OP | EASA.2011.OP.01 | Lote 2 | Servicios de <i>catering</i> - Servicios de <i>catering</i> de alto nivel | Marco | N/A | N/A | N/A | N/A | CANCELADO - no se recibieron ofertas en respuesta a la licitación |
| S | OP | EASA.2011.OP.04 | Lote 1-3 Lote 5-7 Lote 9-14 | Servicios de formación técnica | No disponible | N/A | N/A | N/A | N/A | CANCELADO - No se recibieron ofertas adecuadas |
| E | OP | EASA.2011.OP.19 | | Asesor médico | Marco | N/A | N/A | N/A | N/A | CANCELADO - LVP en 2012 |
| F | NP | EASA.F.1.2011.NP.01 y EASA.F.1.2011.NP.02 | | Encuesta sobre el seguro de responsabilidad civil para entidades cualificadas | Directo | N/A | N/A | N/A | N/A | CANCELADO - Las ofertas no cumplieron el umbral de calidad técnica mínima |
| E | OP | EASA.2011.OP.27 | | SHARDELD 2011 - Aspectos de seguridad derivados del uso de herramientas de desarrollo de hardware para sistemas electrónicos programables a bordo de aeronaves | Marco | N/A | N/A | N/A | N/A | CANCELADO - No se recibieron ofertas en respuesta a la licitación |
| E | OP | EASA.2011.OP.31 | | HyLiG - El hidrógeno como gas ascensional | No disponible | N/A | N/A | N/A | N/A | CANCELADO - La oferta no cumplía el umbral de calidad técnica mínima |

| TIPO DE PROCEDIMIENTO | |
|-----------------------|---------------------------|
| NP | Procedimiento negociado |
| RP | Procedimiento restringido |
| OP | Procedimiento abierto |

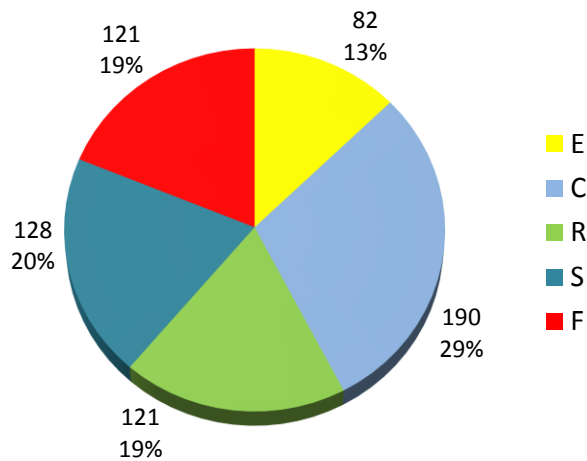
Anexo 6: Cifras e información demográfica del personal

En esta parte se ofrece un análisis y estadísticas del personal empleado a finales del periodo del informe, de acuerdo con diferentes parámetros como la nacionalidad, el sexo y la edad. En todas las tablas de esta sección, las cifras reflejan la situación a 31/12/2011.

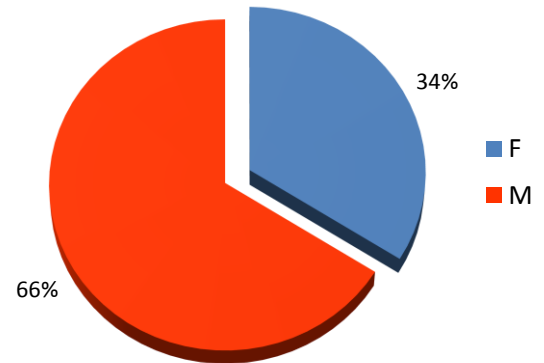
Figura 1: Plantilla de personal

| Categoría / Grado | Puestos cubiertos a 31/12/2010 | Plantilla de personal 2011 | Puestos cubiertos a 31/12/2011 | Tasa de ocupación a 31/12/2011 |
|-------------------|--------------------------------|----------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| AD | 404 | 448 | 443 | 99% |
| 16 | | 1 | | |
| 15 | 2 | 1 | 2 | |
| 14 | 3 | 8 | 5 | |
| 13 | 4 | 14 | 8 | |
| 12 | 27 | 30 | 21 | |
| 11 | 15 | 51 | 14 | |
| 10 | 36 | 64 | 55 | |
| 9 | 89 | 84 | 78 | |
| 8 | 67 | 94 | 73 | |
| 7 | 74 | 58 | 98 | |
| 6 | 70 | 38 | 73 | |
| 5 | 17 | 5 | 16 | |
| AST | 119 | 126 | 130 | 103% |
| 7 | | 5 | | |
| 6 | | 11 | 2 | |
| 5 | 8 | 27 | 7 | |
| 4 | 17 | 31 | 24 | |
| 3 | 45 | 28 | 52 | |
| 2 | 33 | 17 | 29 | |
| 1 | 16 | 7 | 16 | |
| Total | 523 | 574 | 573 | 100% |

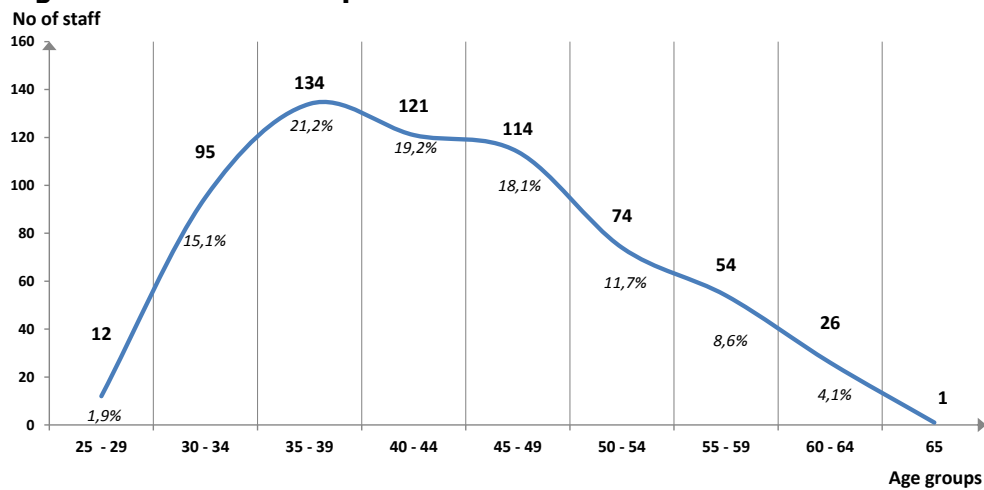
- En la tabla solo se consideran los puestos de Agentes temporales (TA). Esta tabla muestra los puestos ocupados a finales del periodo de informe y no el número de personal empleado. Cabe señalar que 2 pilotos estructurales a tiempo parcial ocupan solo 1 puesto. Por lo tanto, la AESA cuenta con 524 agentes temporales que ocupan 523 puestos. Además, a finales de 2011 había 57 Agentes contratados (CA) y 11 Expertos nacionales en comisión de servicio (SNE).
- Todos los puestos autorizados en la plantilla de personal de la AESA se definen como «temporales».
- Debemos señalar que en las instituciones de la UE es posible ocupar puestos por debajo del nivel requerido, 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 la plantilla de personal corresponde a la distribución autorizada más alta de grados contractuales, en la que los puestos ocupados se cuentan a partir del mayor al menor con un mecanismo de cascada.

Figura 2: Distribución del personal por Direcciones

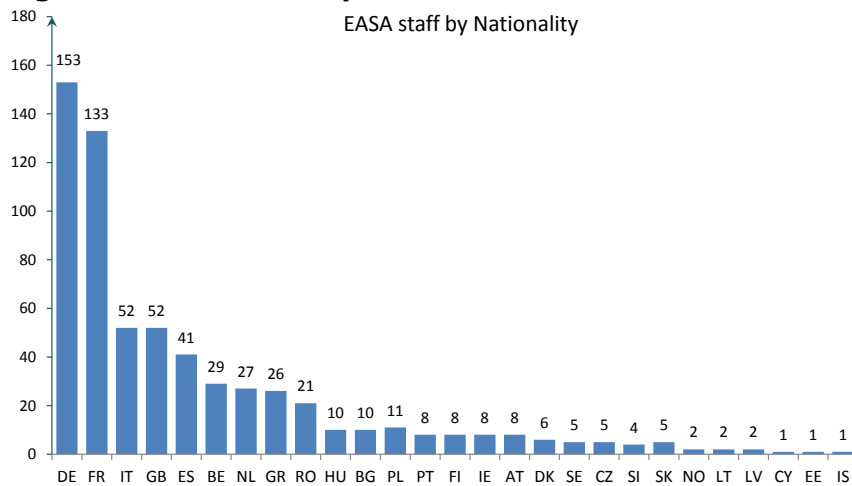
Plantilla considerada: TA, CA, SNE.

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 7: Indicadores clave de desempeño

ESTRATEGIA DE SEGURIDAD Y EASP Y ANÁLISIS E INVESTIGACIÓN DE SEGURIDAD

| Objetivo | KPI | Objetivo 2010 | Objetivo 2011 | Resultado 2011 |
|--|---|--|--|---|
| Mejorar la fecha de disponibilidad y el contenido del Informe anual sobre seguridad | Se avanza la fecha de publicación, se mejoran los indicadores, se amplía el alcance y el detalle | Contenido completo y aprobado antes del 25 de mayo | Contenido completo y aprobado antes del 25 de abril | Conseguido, se ha añadido un nuevo capítulo sobre ATM |
| Establecer y mantener un Sistema interno de notificación de sucesos | Provisión efectiva de información sobre seguridad a las partes interesadas y las personas encargadas de la toma de decisiones mediante informes y boletines específicos | No disponible | El IORS funciona con 5 importantes organizaciones de notificación de sucesos | Introducción progresiva del sistema en el cuarto trimestre de 2011 |
| Mejorar la respuesta de la Agencia a las recomendaciones de seguridad formales | Porcentaje de nuevas recomendaciones de seguridad respondidas en menos de 90 días | 95% | 97% | 91% |
| Respuestas coordinadas, comedidas y oportunas ante importantes accidentes mortales de aviación civil | Seguimiento e investigaciones de apoyo activas para determinar el mejor plan de medidas correctoras posible | Seguimiento de 7 importantes accidentes mortales de aviación civil | Capacidad para responder a 10 accidentes graves de aviación civil | |
| Mejorar la planificación y la velocidad de aplicación de las medidas planeadas | Planes de acción aceptados. Seguimiento de la aplicación de los planes de acción que muestra que se trata un alto porcentaje de medidas | Los grupos de trabajo ECAST proporcionan productos, el EHEST implementa un plan de acción; el EGAST publica materiales promocionales de seguridad. | Los grupos de trabajo ECAST proporcionan productos, el EHEST implementa un plan de acción; el EGAST publica materiales promocionales de seguridad. | Por buen camino. La estructura normalizada de la agenda refleja ahora los tres programas de trabajo en equipo. Mayor visibilidad de las acciones principales a través del EASp. |

REGLAMENTACIÓN

Nota: las cifras relacionadas con FTE se extraen de la aplicación de hoja de asistencia. Prevemos contar con datos más consistentes (en lo que respecta a los FTE reales) en un futuro cercano. Las estimaciones se revisarán en función de los resultados y la actividad de los próximos años.

| Objetivo | KPI | Objetivo 2010 | Objetivo 2011 | Resultado 2011 |
|---|--|---------------|---------------|----------------|
| Aumento de la comunicación y la cooperación con las partes implicadas | - Número de eventos organizados | 25 eventos | 25 eventos | 22 eventos |
| | - Porcentaje de comentarios positivos recibidos de las partes implicadas sobre el contenido y la organización de los eventos | No disponible | 65% | No disponible |
| | - Empleados equivalentes a tiempo completo (FTE) para el | No disponible | 20 FTE | 5 FTE |

| | | | | |
|---|--|---------------|-------------------------------|-------------------------------------|
| | apoyo al sector como porcentaje de los FTE planificados - Porcentaje del número de correspondencia procedente del sector aeronáutico, los Estados miembros y la Comisión facilitada dentro de plazo | No disponible | 60% | 87% |
| Tener un enfoque proactivo hacia la OACI, los Estados miembros y las instituciones de la UE, a fin de tener un papel de liderazgo en la elaboración de normas y la fijación de objetivos de seguridad | - Porcentaje de participación en los correspondientes paneles de seguridad y medio ambiente de la OACI | 95% | 98% | 100% |
| | - Porcentaje del número de exenciones respondidas dentro del plazo | No disponible | 60% | 86% |
| | - Empleados equivalentes a tiempo completo como porcentaje de los FTE planificados en el apoyo a: | No disponible | 15 FTE | 5,5 FTE |
| | <ul style="list-style-type: none"> • la Comisión (CE) • los Estados miembros (MS) • Terceros países (TC) | | o 4% CE o 5% MS o 6% TC | o 1,7% CE o 3,4% MS o 0,5% TC |
| Ejecución del programa de trabajo adoptado en el ámbito de la reglamentación (Año N – N+3) | - Porcentaje de ejecución del Programa de reglamentación | 95% | 95% | 91% |
| | - Empleados equivalentes a tiempo completo en la producción de normas como porcentaje de los FTE planificados | No disponible | 35 FTE | 48 FTE |
| Mejora / racionalización de los procesos de reglamentación | - Empleados equivalentes a tiempo completo en la mejora de procesos gestionados por Reglamentación como porcentaje de los FTE planificados | No disponible | 30 FTE | 1,6% |

SUPERVISIÓN DE LA SEGURIDAD DE PRODUCTOS

| Objetivo | KPI | Objetivo 2010 | Objetivo 2011 | Resultado 2011 |
|--|---|---------------|---------------|----------------|
| Garantizar el nivel mínimo de supervisión del mantenimiento de la aeronavegabilidad | Número de horas anuales de trabajo técnico realizadas como porcentaje de las horas planificadas | 90% | 90% | 87,87% |
| Internalizar las tareas de proyectos de certificación y de CAW en consonancia con la política de internalización | Horas internas como porcentaje de las horas totales | 64% | 72% | 75,85% |
| Mejorar la eficiencia del personal técnico | Nivel de horas técnicas (trabajo en proyecto) como porcentaje de las horas totales | 66% | 77% | 81,66% |

| | | | | |
|--|---|-----|-----|----------------|
| Garantizar la correcta ejecución de todas las tareas de certificación de normas de vuelo | Número de horas de trabajo técnico llevadas a cabo por proyecto como porcentaje de las horas planificadas | 90% | 90% | 114,22% |
| Satisfacción del sector | Porcentaje de comentarios positivos recibidos en los cuestionarios de las partes implicadas | 80% | 65% | No disponible* |

APROBACIÓN DE ORGANIZACIONES

| Objetivo | KPI | Objetivo 2010 | Objetivo 2011 | Resultado 2011 |
|--|--|---|---|--|
| Establecer medios para comprobar el desempeño de la vigilancia de las NAA para garantizar una aplicación común de la vigilancia de las organizaciones, independientemente de si dicha vigilancia la lleva a cabo la AESA o una NAA en su nombre. | Número de visitas de NAA acompañadas por jefes de equipo o personal directivo de la AESA | 5% | 5% | 5% |
| Implementar nuevas atribuciones, ajustadas adecuadamente a los cambios de las fechas de implementación | Disponibilidad del plan de aplicación | Implementar las nuevas atribuciones, de acuerdo con el plan de implementación | Nuevas atribuciones implementadas | La implementación se ha ejecutado en la medida en que se ha finalizado la redacción de los procedimientos y formularios. |
| Preparación de procedimientos adecuados para la externalización a NAA respecto a nuevas atribuciones | Porcentaje de tareas subcontratadas frente a tareas realizadas por la plantilla de la AESA | Establecer procedimientos de subcontratación (objetivo 80 %) | Procedimientos de subcontratación establecidos (objetivo 80%) | El apoyo al proceso de licitación es continuo. El apoyo a la acreditación se había programado (nuevas atribuciones). |
| Desarrollar un sistema de vigilancia basado en el riesgo con fases definidas de prueba e implementación | Implementación de las fases de vigilancia basada en el riesgo frente al plan de implementación | Finalización de la fase de prueba | 50% de implementación | El concepto se había ampliado a todas las atribuciones de aprobaciones de organizaciones, la coordinación con S.1 y S.4 está en curso. |
| Proporcionar los recursos solicitados para las actividades de inspección del Departamento de normalización | % de cumplimiento de solicitudes | Se cumple el 90% de las solicitudes | Se cumple el 90% de las solicitudes | Se cumple el 90% de las solicitudes |

INSPECCIÓN EN ESTADOS MIEMBROS

| Objetivo | KPI | Objetivo 2010 | Objetivo 2011 | Resultado 2011 |
|--|---|--|---|---|
| Completar el número acordado de visitas según el plan anual aprobado (1 ^{er} pilar estratégico) | % de visitas realizadas frente a las planificadas | 100 % de visitas planificadas + visitas ad-hoc y otras inesperadas | 100% de las visitas planificadas + 10% adicional (Ad-hoc, de seguimiento, etc.) | 100% logrado en todos los ámbitos (además de un número significativo de visitas adicionales, ad-hoc y de seguimiento) |
| Avanzar medidas proactivas de normalización (2 ^o pilar estratégico) | Celebrar reuniones de normalización | Una por ámbito | Una reunión para FSTD e IAW 2 reuniones para CAW, OPS, FCL | Objetivo alcanzado (se celebraron reuniones de normalización en todos los ámbitos existentes) |

| | | | | |
|---|--|---------------|-----|------|
| Evaluación del impacto del Reglamento de base y las disposiciones de aplicación (Art. 24.3) (3er pilar estratégico) | % de cuestiones analizadas frente a cuestiones identificadas | No disponible | 70% | 100% |
|---|--|---------------|-----|------|

OPERADORES

| Objetivo | KPI | Objetivo 2010 | Objetivo 2011 | Resultado 2011 |
|---|---|--|--|--|
| Establecer los procesos y procedimientos necesarios, incluida una base de datos completa, para la recopilación, el análisis y la gestión de las autorizaciones, así como las modificaciones necesarias implementadas en la herramienta de ERP de la Agencia | Procedimientos y procesos, requisitos de negocio de las bases de datos, formularios de solicitud y plan de financiación | Se ha redactado un proyecto de procedimientos y procesos y los requisitos de negocio de la base de datos | Se ha redactado un proyecto de procedimientos y se ha establecido la base de datos | Proyecto de procedimiento desarrollado en ARIS; se ha elaborado un documento de análisis de negocio para la aplicación de software de TCO; se celebraron reuniones periódicas con la Dirección F para la integración del procedimiento administrativo de TCO en SAP. |
| Aplicación satisfactoria de la disposición de aplicación sobre autorizaciones a TCO | Aplicación fluida de la disposición de aplicación | No disponible | Evaluación inicial de riesgos completada | Se ha retrasado el procedimiento de reglamentación para la Parte-TCO prevista por causas ajenas a S.4.2 (CRD publicado en enero de 2012) |
| Apoyar a la Comisión en el contexto del Reglamento (CE) nº 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2005 | Apoyar a la Comisión según se solicite | 10 misiones (previstas por la Comisión) | 10 misiones | No hay misiones solicitadas por CION (Lista de seguridad de la UE) 10 audiencias / reuniones ASC en Bruselas |
| Participar en seminarios, conferencias y exhibiciones | Número de iniciativas a las que se ha asistido aparte de los eventos rutinarios | Al menos 3 | 5 | 7 |
| Presentar el sistema CE-SAFA durante las conferencias internacionales pertinentes, y a petición de los Estados, a fin de armonizar los métodos para inspección en rampa con otras autoridades aeronáuticas importantes | Número de presentaciones externas e intercambios con autoridades de terceros países | 5 | 5 | 9 |
| Cualificación de los inspectores SAFA | Finalización de la formación con una organización de formación aprobada por la AESA | Mejora anual | Todos STL y STM | Conseguido |
| Desarrollo de la base de datos SAFA | Facilidad de uso y calidad de los resultados | 24 inspecciones | 100% | 100% |

COOPERACIÓN INTERNACIONAL

| Objetivo | KPI | Objetivo 2010 | Objetivo 2011 | Resultado 2011 |
|--|--|---------------|---|-----------------|
| Promocionar el sistema de la AESA a través de acuerdos bilaterales (BASA), acuerdos de trabajo (WA) y representantes locales | <ul style="list-style-type: none"> - Porcentaje del número de iniciativas emprendidas de forma activa frente al número total de solicitudes recibidas - Porcentaje del número de reuniones de coordinación, como seguimiento de los acuerdos | No disponible | 90% de las solicitudes respondidas positivamente dentro de plazos razonables Organizadas el 90% de las reuniones de coordinación | 98% 100% |
| Apoyo a la CE en la definición, aplicación y evaluación de los programas de cooperación de la UE en el campo de la aviación civil (Nuevo objetivo) | Número de proyectos con la participación directa de la AESA (participación en reuniones del Comité directivo de proyectos, contribución a actividades técnicas, etc.) | 5 proyectos | 7 proyectos | 19 proyectos |
| Desarrollar y poner en marcha actividades de cooperación técnica, como talleres técnicos y de formación, en beneficio de las autoridades de los socios internacionales | Número de actividades técnicas organizadas para difundir y explicar los reglamentos de la UE | 15 eventos | 15 eventos | 20 eventos |
| Apoyar a la Comisión en la coordinación de las cartas de los Estados de la OACI (SL), de conformidad con el procedimiento de la Comisión | - Porcentaje de recomendaciones de cartas de Estados (SL) proporcionadas dentro del plazo | 90% | 90% | 98% |

ACTIVIDADES DE APOYO¹¹

| Objetivo | KPI | Objetivo 2010 | Objetivo 2011 | Resultado 2011 |
|---|--|------------------|------------------|----------------|
| Tramitar las solicitudes de manera oportuna para aumentar la calidad y mejorar continuamente el servicio prestado al sector aeronáutico | Porcentaje de solicitudes asignadas dentro de los 5 días hábiles tras su recepción | 75% | 75% | 73% |
| Tramitar los documentos de clausura de expedientes de manera oportuna para aumentar la calidad y mejorar continuamente el servicio prestado al sector aeronáutico | Porcentaje de certificados expedidos dentro de los 2 días hábiles tras la recepción del visado técnico | 75% ¹ | 80% ² | 90% |

¹¹ Algunos KPI se revisaron para adaptarlos mejor a la forma de trabajo en SAP, como ya se reflejó en el Programa de trabajo de 2012.

| | | | | |
|---|--|---|---|--|
| Cumplir con los términos de los contratos marco con las NAA | Porcentaje de facturas procesadas (pago iniciado) dentro de los 45 días naturales a partir del registro de la factura | 100% ² | 98% ³ | 99% |
| Ofrecer un servicio de aprovisionamiento adecuado para el negocio | Porcentaje de la planificación del aprovisionamiento de alto valor (> 60 mil euros), revisada en septiembre, lograda al final del año (número de procedimientos, número de contratos firmados, volumen presupuestario) | 90% | 92% | 96% |
| Mantener un alto índice de ejecución presupuestaria | Porcentaje de compromisos ejecutados en comparación con las previsiones, teniendo en cuenta el presupuesto anual total | 98% | 98% | 98% |
| Mejorar la eficiencia del proceso de cobro de deudas | Número medio de días para cobrar las órdenes de ingreso | 120 | 100 | 98 |
| Presentar informes de gestión adecuados al MB | Cuadros de indicadores aportados a cada reunión del MB | 3 | 4 | 4 |
| Establecer un sistema común de gestión de registros en toda la AESA que alcance los requisitos de cumplimiento normativo y la norma ISO 9001 | Transferencia con éxito del programa de gestión de registros a todos los departamentos | 2 departamentos piloto | Estudio de viabilidad de la gestión de la información | Evaluación de negocio completada |
| Aplicación del Plan de plantilla de personal | Porcentaje de puestos de agentes temporales autorizados cubiertos antes del final de 2011 | 98% | 97% | 100% |
| Identificar un programa de formación estándar (criterios comunes con respecto a los conocimientos, aptitudes y experiencia) para los perfiles de los inspectores de seguridad aérea | Documento de trabajo final | Documento de trabajo final acordado y anotado | Desarrollo inicial y la entrega de módulos y programas de formación comunes | La versión 3 del documento sobre criterios de cualificación de los inspectores que trata los perfiles de inspectores de IAW y CAW ha sido acordada por el CTIG |
| Certificación ISO 9001 | Evaluación por parte de un organismo externo | Certificado obtenido | Certificado mantenido | Certificado mantenido |
| Realizar un ejercicio anual de análisis de riesgos. | Registro de riesgos hasta la fecha | 100% hasta la fecha | 100% hasta la fecha | 100% hasta la fecha |

| | | | | |
|--|---|---------------------|---------------------|---------------------|
| <p>Acreditación</p> <ul style="list-style-type: none"> - Garantizar un proceso de supervisión continua y estable de las NAA y entidades cualificadas a las que se han asignado tareas de certificación - Proporcionar una garantía fiable en el proceso de certificación sobre la capacidad de las NAA y entidades cualificadas para realizar las tareas asignadas, y garantizar que la Agencia tiene la capacidad necesaria para reaccionar a las solicitudes de manera oportuna. | <p>Indicador de cumplimiento: Plan de acreditación anual implementado.</p> <p><i>Objetivo: Todas las inspecciones previstas para un año dado N se han realizado.</i></p> <p>Indicador de desempeño: Acuerdo satisfactorio de las auditorías ACCR adicionales identificadas durante el año N. <i>Objetivo: Todas las auditorías adicionales que se realicen en el año N.</i></p> | 100% hasta la fecha | 100% hasta la fecha | 100% hasta la fecha |
|--|---|---------------------|---------------------|---------------------|

Anexo 8: Consejo de Administración de la 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 el control de las operaciones de la Agencia.

El Consejo de Administración se reunió en cuatro ocasiones durante 2011.

Composición¹²

| | |
|------------------------------------|---|
| Miembros con derecho a voto | Comisión Europea y Estados miembros europeos (27) |
| Miembros sin derecho a voto | Noruega, Liechtenstein, Islandia, Suiza |
| Observadores | Albania, Bosnia-Herzegovina, Croacia, Antigua República yugoslava de Macedonia, Montenegro, Serbia y la Misión de las Naciones Unidas en Kosovo (pendiente de nombramiento) |

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

| Presidente del Consejo de Administración | Presidente Adjunto del Consejo de Administración |
|---|---|
| Sr. Michael SMETHERS (Reino Unido) | Sr. Maxime COFFIN (Francia) |

¹² En el sitio web de la AESA puede consultarse una lista detallada de los miembros del Consejo de Administración de la AESA <http://www.easa.europa.eu/management-board/management-board.php>.

Anexo 9: Lista de acrónimos

| | |
|------------|---|
| ACARE | Consejo asesor para la investigación aeronáutica en Europa |
| ACI | Consejo Internacional de Aeropuertos |
| AD | Directiva de aeronavegabilidad |
| AMC | Medios de cumplimiento aceptables |
| ANS | Servicios de Navegación Aérea |
| AR | Requisitos aplicables a las autoridades |
| ATCO / CTA | Controlador del tránsito aéreo |
| ATM | Gestión del tránsito aéreo |
| BASA | Acuerdos Bilaterales de Seguridad Aérea |
| CA | Agente contratado |
| 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 |
| CMA | Enfoque de vigilancia 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 | Asociación Europea para la Investigación en la Aviación |
| EASAC | Comité de asesoramiento de la seguridad aérea europea |
| EASP | Programa europeo de seguridad aérea |
| EASp | Plan europeo de seguridad aérea |
| CE | Comisión Europea |
| CEAC | Conferencia Europea de Aviación Civil |
| ECAST | Equipo europeo de la seguridad operacional de la aviación comercial |
| ECofA | Certificado de aeronavegabilidad para la exportación |
| ECDC | Centro europeo para la prevención y control de enfermedades |
| EGAST | Equipo europeo de la seguridad de la aviación general |
| EHFAG | Grupo consultor europeo sobre factores humanos |
| HEST | Equipo europeo de seguridad operacional de helicópteros |
| ERP | Planificación 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 | Concesión de licencias a tripulaciones de vuelo |
| FDM | Supervisión de los datos de vuelo |
| FOIA | Ley de Libertad de información (Estados Unidos de América) |
| FSTD | Dispositivos de entrenamiento sintético de vuelo |
| FTE | Equivalente a tiempo completo |
| GM | Material guía |
| HLSC | Conferencia de seguridad a alto nivel (OACI) |
| HR / RRHH | Recursos humanos |
| IAC | Comité Interestatal de Aviación |
| IAS | 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 | Requisito aeronáutico conjunto |
| JARUS | Autoridades conjuntas para la reglamentación de sistemas no tripulados |
| JCAB | Oficina de aviación civil de Japón |
| LoA | Carta de acuerdo |
| MMEL | Lista maestra de equipo mínimo |
| MOA | Aprobación de organizaciones de mantenimiento |
| MRB | Junta de revisión de mantenimiento |
| NAA | Autoridad aeronáutica 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 | Junta de evaluación operacional |
| OPS | Operaciones aéreas |
| OR | Requisitos aplicables a las organizaciones |
| PAD | Propuesta para expedir una directiva de aeronavegabilidad (AESA) |
| POA | Aprobación de organizaciones de producción |
| PRB | Junta de revisión del desempeño |
| T | Trimestre |
| RTC | Certificado de tipo restringido |
| SAE | Sociedad de ingenieros de automoción |
| SAFA | Evaluación de la seguridad de las aeronaves extranjeras |
| SAP | Systeme, Anwendungen und Produkte in der Datenverarbeitung [DE] Sistemas, aplicaciones y productos en procesamiento de datos [ES] |
| SARPS | Normas y métodos recomendados (OACI) |
| SAN | Red de área de almacenamiento |
| SAS | Especificación especial de aeronavegabilidad |
| SESAR | Investigación de ATM del Cielo Único Europeo |
| SPOA | Organizaciones únicas de producción |
| SNE | Experto nacional en comisión de servicio |
| SMS | Sistemas de gestión de la seguridad operacional |
| SSP | Programa de seguridad del Estado |
| 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 (Autoridad aeronáutica de Canadá) |
| UAE | Emiratos Árabes Unidos |
| USOAP | Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (OACI) |
| WA | Acuerdo de trabajo |