

PROGRAMA 455M

REGULACIÓN Y SUPERVISIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL

1. DESCRIPCIÓN Y FINES

La aprobación del Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, por el que se crea la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, a partir de la Dirección General de Aviación Civil, supone un claro reconocimiento de la necesidad de impulsar la modernización de la organización interna de la Administración aeronáutica. Por tanto, esta modernización y, en definitiva, el pleno desarrollo de la mencionada Agencia (así como de la Dirección General de Aviación Civil en su configuración actual), constituyen unos de los principales retos para esta nueva Legislatura.

El citado Real Decreto, en desarrollo de lo previsto en dicha Ley, consagra un nuevo modelo de gestión, que se caracteriza por un desdoblamiento de la autoridad aeronáutica, por un lado la Dirección General de Aviación Civil y por otro la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, ambos compartiendo el Programa Presupuestario 455M.

En dicho modelo, la competencia para la formulación de propuestas sectoriales y de la política estratégica en materia de aviación civil, la representación y coordinación con otras administraciones y con la Unión Europea en materia de política de transporte aéreo, y la adopción de circulares aeronáuticas, entre otras, se residencian en la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento.

De otra parte, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea es el organismo al que compete el ejercicio de las potestades inspectoras y sancionadoras en materia de aviación civil, la iniciativa para la aprobación de la normativa reguladora en los ámbitos de la seguridad aérea y la protección del usuario del transporte aéreo para su elevación a los órganos competentes del Ministerio de Fomento, así como la evaluación de riesgos en materia de seguridad de la aviación civil.

Así pues, las principales líneas de actuación para cada una de las mencionadas entidades son:

Dirección General de Aviación Civil

a) Aprobación de circulares aeronáuticas previstas en el artículo 8 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad aérea, bien por propia iniciativa o a propuesta de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

b) Coordinación de las actuaciones que corresponden a los Ministerios de Defensa y Fomento en el ámbito de sus respectivas competencias, asumiendo la Presidencia de la Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento, según se establezca en su normativa reguladora.

c) Máxima representación del Departamento ante los organismos nacionales e internacionales relacionados con la aviación civil.

d) Con carácter general:

– Elaboración de estudios y formulación de propuestas sobre política estratégica en materia de transporte aéreo y sistemas de navegación aérea y aeroportuarios.

– Preparación de la normativa reguladora en el ámbito de la aviación civil para su elevación a los órganos competentes del Ministerio.

– Coordinación de los intereses y puntos de vista del sector para la formulación de propuestas sobre política aeronáutica en el ámbito nacional e internacional, en particular en el ámbito de la Unión Europea.

– Fomento del desarrollo sostenible del transporte aéreo, y del uso eficaz y seguro del sistema aeroportuario y de navegación aérea.

e) En materia de representación:

– Informe previo sobre el establecimiento, modificación y apertura al tráfico aéreo de los aeródromos y aeropuertos de competencia de las comunidades autónomas, y sobre la aprobación de planes o instrumentos de ordenación y delimitación de su respectiva zona de servicios, así como la certificación de compatibilidad del espacio aéreo en el caso de helipuertos de competencia autonómica, de acuerdo con el artículo 9.2 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

- Informe a los planes directores y planes especiales de aeropuertos de interés general. Este informe será vinculante en el caso de que se afecten competencias de la Administración General del Estado.

- Informe de los instrumentos de ordenación territorial y urbanística que afecten a los aeropuertos de interés general y sistemas de navegación, y en particular a su zona de servicio y servidumbres aeronáuticas. Este informe será vinculante en el caso de que se afecten competencias de la Administración General del Estado.

- Actuaciones expropiatorias en materia de infraestructuras aeroportuarias y de navegación aérea cuya gestión este reservada al Estado.

- Secretaría de la Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento, según se establezca en su normativa reguladora, para la coordinación de las actuaciones que corresponden a los Ministerios de Defensa y Fomento en el ámbito de sus respectivas competencias, así como la participación en el Pleno, ponencias y grupos de trabajo que correspondan, sin perjuicio de las competencias atribuidas a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

f) En materia de promoción del transporte aéreo y continuidad de los servicios:

- Negociación de los convenios internacionales de transporte aéreo, bien bilaterales o en negociaciones supranacionales, y la asignación de los derechos de tráfico derivados de los mismos, sin perjuicio de las competencias del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación y del apoyo técnico atribuido a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

- Gestión de los créditos consignados para subvenciones al transporte aéreo.

- La propuesta de obligaciones de servicio público en el ámbito de la aviación civil.

g) Cualesquiera otras en el ámbito de la aviación civil que no estén atribuidas a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de acuerdo con su estatuto.

Agencia Estatal de Seguridad Aérea

a) Seguridad técnica en torno a la aeronave (aeronave, sus componentes, su tripulación, su operación...)

1. Plan de Choque adoptado el 16 de septiembre de 2005 por Acuerdo del Consejo de Ministros

Mediante Acuerdo del 16 de septiembre de 2005, el Gobierno aprobó un Plan de Choque destinado a reforzar el control de la seguridad aeronáutica con que operan las aeronaves extranjeras en los aeropuertos españoles y con el que operan las aeronaves y empresas españolas.

En cuanto al control de la seguridad con que operan las compañías aéreas españolas en materia de operaciones, mantenimiento, licencias y formación, medicina aeronáutica, trabajos aéreos y aviación deportiva, el Plan adoptado por el Consejo de Ministros prevé pasar de las 1.303 inspecciones de los tipos seleccionados, efectuadas en la pasada legislatura, a las 4.709 que se pretenden hacer en esta, lo que implicará un 261% de incremento.

Asimismo se requiere reforzar las tareas de inspección sobre las actividades de mantenimiento de las aeronaves. Análogamente, es necesario reforzar las tareas de inspección sobre las aeronaves extranjeras que operan en los aeropuertos españoles.

2. La Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) impone mayores exigencias a la AESA

Mediante el Reglamento Comunitario 1592/2002, y Reglamentos de la Comisión IR 1702/2003 y 2042/2003, la normativa comunitaria por primera vez contiene requisitos formales dirigidos explícitamente a las autoridades nacionales que inciden en la experiencia, cualificación y formación del personal dedicado a determinadas tareas de inspección, y contenidos de los procedimientos documentados con que han de contar las autoridades nacionales para la tramitación de los diferentes procesos. Ello obliga a España a cumplir con superiores niveles de exigencia de cualificación y experiencia para su acreditación como Autoridad Nacional de Certificación en determinadas tareas encomendadas por dicha Agencia, o para la realización de las tareas propias como Autoridad nacional pero sometidas a procesos de auditoría por la EASA para determinar que la actividad de la AESA se ajusta a la nueva normativa.

3. Entrada en vigor del Real Decreto 1334/2005, por el que se regula la notificación de sucesos en la aviación civil

AESA dispone de una unidad con capacidad para recoger todos los sucesos que tengan que ver con riesgos para la seguridad aeronáutica y que sean denunciados, de forma anónima, por cualquier ciudadano que lo considere conveniente. Tras ser adecuadamente filtrados, esta unidad deberá examinar y evaluar cada suceso notificado, para derivar de ello la adopción de las medidas que se consideren más convenientes. La experiencia obtenida en otros países permite estimar que se recibirán alrededor de 3.000 sucesos al año, de los cuales serán validados 2.000 y podrán ser evaluados un 10%.

En el ámbito de la calidad en la vigilancia de la seguridad del transporte aéreo, las actuaciones previstas se orientan a mejorar sustancialmente la eficacia de las inspecciones. Se considera, en definitiva, que, junto al importante esfuerzo cuantitativo que reflejan los fuertes incrementos en el número de inspecciones que se han señalado, es necesario actuar en una serie de aspectos cualitativos de modo que ese esfuerzo se traduzca en una mejora real en el control de la seguridad que realiza la AESA.

Los aspectos sobre los que se quiere actuar, desde esta perspectiva, tienen que ver con la estandarización de los procedimientos y protocolos de los diversos tipos de inspección que realizan los técnicos de la AESA; con la creación de un sistema de auditorías internas y de control de calidad que asegure la correcta aplicación de dichos procedimientos; con el reforzamiento de los procesos de tratamiento y análisis de la información recogida y del seguimiento de las deficiencias detectadas en las inspecciones hasta comprobar la efectiva resolución de las mismas; con la planificación de las inspecciones que conviene efectuar, de manera que se dirija la “presión” inspectora sobre quienes concentren mayores niveles de incumplimientos; y con la formación técnica actualizada de los inspectores, entre otros aspectos.

En el ámbito de las licencias al personal de vuelo se pretende hacer frente al incremento del 67% de la actividad inspectora sobre los centros de formación del personal de vuelo y del 138% de la actividad inspectora relacionada con la medicina aeronáutica. Asimismo se pretende satisfacer las funciones asumidas en materia de: formación de habilitación de tipo del personal de vuelo (TRTO), formación de controladores de tráfico aéreo, tripulantes de cabina de pasajeros, despachadores de vuelo y supervisión de requisitos de inglés aeronáutico.

En el ámbito de la certificación, se trata de garantizar que las aeronaves, sus productos, componentes y equipos, y las organizaciones que diseñan y producen los anteriores, satisfacen los requisitos exigibles de seguridad. Se pretende potenciar los

recursos afectos a una actividad de supervisión creciente, tanto en materia de supervisión de organizaciones de diseño (DOA's), donde en 5 años se ha pasado de supervisar únicamente a una DOA a supervisar 9 en la actualidad, como organizaciones de producción (POA,S) , donde se supervisan en la actualidad 10 empresas dedicadas a la fabricación de aeronaves, componentes y equipos. Los equipos de certificación están compuestos por expertos en diversos campos técnicos (sistemas eléctricos, aviónica, seguridad en cabina...) para certificar nuevos diseños de modelos de aeronaves o modificaciones de diseño de aeronaves previamente certificadas.

b) Seguridad técnica en los sistemas de navegación aérea

El paquete comunitario sobre el Cielo Único europeo supone una prioridad técnica, política y de seguridad de primer orden en materia de transporte aéreo. La Unión Europea publicó en marzo de 2004 los cuatro Reglamentos que ponen en marcha este proyecto. Su objetivo –no por ambicioso menos necesario, a la vista del espectacular crecimiento del tráfico aéreo en Europa- es el de lograr una reestructuración a fondo del espacio aéreo con el fin de optimizar su aprovechamiento, superando las divisiones nacionales, flexibilizando las tradicionales separaciones entre las áreas de uso militar y las de uso civil, y avanzando en la armonización de los procedimientos y sistemas técnicos nacionales. Para ello, una pieza clave es la obligación de los Estados miembros a certificar a los Proveedores de Servicios de Navegación Aérea - servicios de tránsito (ATS), meteorología (MET), Comunicaciones, vigilancia, navegación (CNS), información aeronáutica (AIS)...- con el fin de garantizar que reúnen una serie de características mínimas para poder proporcionar el servicio con la seguridad y solvencia necesaria.

AESA asume las nuevas responsabilidades de supervisión en las áreas de ingeniería, de operaciones y económica, reglamentariamente determinadas, ya que deberá evaluar la competencia y capacidad técnica y operativa del proveedor de servicios de navegación aérea (AENA), la estructura y gestión de su organización, su sistema de gestión de la seguridad operativa, su seguridad física, su estructura de recursos humanos, la fortaleza económico financiera, la responsabilidad civil y cobertura de seguros, y la calidad de los servicios, entre otros.

Como consecuencia inmediata, ésto ha supuesto la certificación inicial de AENA. AESA tendrá que realizar sucesivas auditorias sobre los servicios de navegación aérea de AENA con el fin de garantizar el cumplimiento continuo de los requisitos establecidos por la

Unión Europea. A su vez, AESA será sometida a diversas auditorías por parte de la UE con el fin de comprobar su adecuado cumplimiento como Autoridad Nacional de Supervisión.

El sistema de navegación aérea español gestiona cada año en torno a 1.600.000 movimientos de aeronaves. La gestión segura de este volumen de tráfico se realiza, en las cuatro Regiones de Información de Vuelo en las que se divide nuestro espacio aéreo, gracias a un importante despliegue de medios técnicos y humanos: 7 centros de control; 36 instalaciones radioeléctricas de ayuda a la navegación en ruta; 27 instalaciones de radar; más de 20 instalaciones de comunicaciones; 44 torres de control; 156 instalaciones radioeléctricas de ayuda a la navegación en áreas próximas a los aeropuertos; unos 2.000 profesionales del control del tránsito aéreo, y más de 1.000 profesionales de otros ámbitos, así como unas 1.000 maniobras, cartas de navegación y procedimientos de tránsito aéreo.

Por lo que se refiere al ámbito económico AESA ha de revisar la metodología de asignación de costes, determinar el nivel de las tasas de navegación aérea, realizar auditorias de la contabilidad analítica, supervisar el cumplimiento de la normativa económica, consultar con las asociaciones de usuarios y realizar estudios de impacto de incentivos.

En el ámbito operativo y de la ingeniería, que debe efectuar AESA, se tiene que extender a áreas de actividad de AENA completamente nuevas. Por otra parte, se va a incrementar la actividad de planificación y estructuración del espacio aéreo para la progresiva implantación de todos los aspectos técnicos y operativos que configuran el proyecto de Cielo Único.

c) Seguridad técnica en los aeropuertos

El control de la seguridad técnica en los aeropuertos exige velar por el cumplimiento efectivo de los estándares y normas internacionales que afectan a las instalaciones aeroportuarias y a los servicios prestados por los aeropuertos, esto es: dimensiones físicas, áreas de protección, emplazamiento, instalaciones, servicios, sistemas y equipos, procedimientos operacionales (plan de emergencias, salvamento y extinción de incendios, ayudas visuales y sistemas eléctricos del aeropuerto, gestión de la plataforma, gestión del peligro de la fauna, control de obstáculos, manipulación de materiales peligrosos, operaciones en condiciones de visibilidad reducida, etc.), organización y administración, sistemas de gestión de la seguridad, etc.

La certificación de los aeropuertos en España y la necesidad de contar con sistemas de gestión de la seguridad en los mismos es una actividad relativamente novedosa. La última enmienda del Anexo 14 del Convenio de Chicago de la OACI ha hecho obligatoria dicha certificación a partir de noviembre de 2003, y ha hecho obligatorio disponer de sistemas de gestión de la seguridad a partir de noviembre de 2005. Ello ha obligado a trasponer dicha exigencia al ordenamiento jurídico interno y a adoptar las correspondientes normas técnicas a través del Real Decreto que se encuentra en tramitación.

Esta actividad comprende no sólo la inspección y supervisión, sino la propuesta de normativa legal aplicable y el desarrollo de todos los procedimientos, manuales y planes de auditoria que se llevarán a cabo para cumplir el requisito de certificación, incluida la formación específica de los inspectores y auditores que participarán en los trabajos. Adicionalmente debe tenerse en cuenta que la AESA deberá llevar a cabo una actualización permanente de los Manuales de aeropuerto.

AESA deberá certificar los 45 aeropuertos de interés general que gestiona AENA, pero también los nuevos aeropuertos de interés general cuya gestión no se haya reservado el Estado (por ahora, tres más). Además, AESA debe realizar los correspondientes programas de inspección sobre el resto de aeródromos privados y helipuertos que ha venido a exigir la Ley 21/2003, de 7 de julio de Seguridad Aérea (más de 300). Teniendo en cuenta la complejidad del proceso de certificación y el número de aeropuertos afectados, se prevé un proceso escalonado que debería finalizar en el año 2016.

d) Actividad sancionadora por incumplimiento de la normativa aeronáutica

Los anteriores objetivos en materia de inspección aeronáutica llevan anejo un consiguiente incremento de la actividad sancionadora cuya tendencia va a incrementarse en los próximos ejercicios

e) Potenciación de la informatización de la AESA

Un sector aeronáutico competitivo necesita una autoridad aeronáutica ágil y eficiente en su actuación administrativa, para lo cual es preciso que, entre otras actuaciones, se pueda informatizar tanto como sea posible la gestión de la AESA. La multiplicidad de procedimientos de autorización, vigilancia e inspección que se llevan a cabo están en muchos casos interrelacionados, sin que en la actualidad sea posible el empleo de los datos por las distintas unidades de los Servicios Centrales y de las ocho Delegaciones

territoriales, al carecer de la necesaria informatización. Por consiguiente, la actividad inspectora y sancionadora, que constituye la médula de la actividad, necesita dotarse de las herramientas, equipamientos y de los recursos informáticos necesarios para ello.

f) Propuestas normativas

La producción normativa es un aspecto crítico en un sector que exige un permanente desarrollo normativo propio y de adaptación de la normativa internacional que constantemente se está aprobando con el fin de asegurar los altos estándares de seguridad y competencia que caracterizan al transporte aéreo.

Entre otros muchos compromisos en esta materia, pueden destacarse los que se refieren a la implantación de los reglamentos internacionales vinculados a la seguridad aérea, el desarrollo reglamentario de la Ley de Seguridad aérea en materias críticas de la actividad de Inspección, el Reglamento de Inspección, la actualización del Reglamento de la Circulación Aérea, A ello habrá que añadir toda la normativa que afecta a los aeropuertos y a la navegación aérea, pendiente en gran medida de dicho desarrollo.

g) Seguridad frente a actos de interferencia ilícita sobre personas y bienes

Como consecuencia de los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001 fue aprobado el Reglamento Comunitario 2320/2002 por el que se establecen normas comunes para la seguridad de la aviación civil frente a actos de interferencia ilícita. Dicho Reglamento determina que una Autoridad Nacional deberá adoptar un Programa Nacional de Seguridad para la aviación civil que incluya la realización de auditorías periódicas sobre los sistemas y programas de seguridad de todos los aeropuertos, compañías aéreas y entidades involucradas. Dichas auditorías son realizadas por AESA.

h) Actividades comerciales del transporte aéreo y defensa del usuario

En primer lugar, la Ley 21/2003, de Seguridad Aérea, ha venido a ampliar el ámbito de la inspección aérea (tradicionalmente ligada a los aspectos de seguridad), hasta el ámbito comercial del transporte aéreo. Ello implica la definición "ex novo" de una función de inspección sobre un extenso abanico de actividades varias susceptibles de ser agrupadas bajo la etiqueta de "actividades comerciales". Actividades tales como: licencias y autorizaciones de explotación, servicios de transporte aéreo, trabajos aéreos, tarifas y bonificaciones, contrato de transporte, servicios de asistencia en tierra en aeropuertos de interés general o franjas horarias, entre otros.

Por otra parte, en el año 2004 han sido aprobados dos nuevos Reglamentos de protección del pasajero: el Reglamento 261/2004, sobre compensación a los pasajeros en caso de sobreventa, cancelación y gran retraso de los vuelos, y el Reglamento 785/2004 sobre requisitos de seguros de los operadores aéreos, que obligan a las autoridades nacionales a velar por su cumplimiento.

2. ACTIVIDADES

Entre las actividades a desarrollar podemos citar:

Dirección General de Aviación Civil

La Dirección General redacta un plan normativo anual en el que comprenderá todas las necesidades reguladoras previstas para el año 2010, elaborará aquéllos proyectos correspondientes a su ámbito de competencias, y analizará la idoneidad técnica y jurídica de los proyectos elevados por AESA.

Además de toda la labor normativa, parte de la labor de la Dirección General de Aviación Civil se orienta a promover la liberalización y la apertura de nuevos mercados internacionales a las compañías aéreas españolas, tratando de mejorar su acceso a aquellos que son más prioritarios para su desarrollo, promoviendo paralelamente la utilización de los aeropuertos españoles y, en especial, de Madrid y Barcelona, para contribuir a su potenciación.

Para ello, se intensificará la actividad negociadora con terceros países, tanto a nivel bilateral como en el contexto comunitario. A nivel bilateral, se fomentarán las negociaciones de Convenios Aéreos con los mercados prioritarios de América Latina y de África, especialmente con Brasil, Méjico, Chile, Colombia, Venezuela, Nigeria, Argelia y Egipto. Asimismo se continuará la labor negociadora con otros países de Asia y de Oriente Medio, cuyos Convenios Aéreos con España son muy restrictivos y donde se espera un importante crecimiento del mercado de transporte aéreo, a fin de contribuir a que el sector del transporte aéreo español cuente con el marco regulador adecuado para poder beneficiarse de las nuevas oportunidades.

Paralelamente se intensificará la participación activa en el ámbito de las relaciones exteriores de aviación de la Unión Europea, a fin de favorecer la defensa de los intereses del sector de transporte aéreo español y garantizar la igualdad de oportunidades con las compañías de otros Estados Miembros.

Las prioridades en este ámbito irán dirigidas a la negociación de la segunda fase del Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre la UE y los Estados Unidos de América, la negociación de un Acuerdo Global liberalizado con Canadá, con los países del norte de África, con Israel y con la zona mediterránea. Asimismo se participará en las negociaciones comunitarias previstas con otros mercados relevantes como China, Rusia, India, Brasil, Sudáfrica, Corea del Sur, Australia, Nueva Zelanda y Singapur.

En el ámbito de la garantía de la existencia de transporte aéreo en áreas con dificultades para otro tipo de conexión, y en aplicación de la encomienda al Gobierno establecido en la Ley 66/1997, de medidas fiscales, administrativas y del orden social, la Dirección General de Aviación Civil seguirá analizando la viabilidad de la imposición de Obligaciones de Servicio Público en determinadas rutas aéreas.

En particular, a instancia de diferentes instituciones políticas regionales, y dentro del marco jurídico del Reglamento 2408/92, se analizará la imposición de Obligaciones de Servicio Público en determinadas rutas entre Baleares y la Península, en temporadas de baja densidad de tráfico.

Uno de los objetivos de la Dirección General de Aviación Civil para esta nueva legislatura es potenciar la elaboración de estudios y análisis estratégicos para apoyar al Gobierno en la toma de decisiones en materia de transporte aéreo.

En línea con lo establecido en el Plan Sectorial del Transporte Aéreo (2005-2012), se desarrollará el Observatorio Estratégico del Transporte Aéreo como instrumento para optimizar, adecuar y adaptar las directrices del PEIT y el PSTA a la evolución y situación real del Transporte Aéreo. En particular, se analizará de manera continuada la evolución de los mercados de transporte aéreo y la situación de las compañías que operan los mismos para priorizar de manera eficaz los esfuerzos del Ministerio en la apertura de nuevos mercados.

Se definirán una serie de indicadores del Transporte Aéreo como pieza clave para realizar estudios de diagnóstico sobre la situación del sector, análisis de nuevos desafíos, procesos de reestructuración del sector (procesos de concentración, absorción, fusiones de compañías aéreas y creación de nuevos modelos de gestión de compañías) para determinar de forma eficiente las actuaciones del Gobierno en esta materia, de manera que se permita adelantar la toma de decisión política a los ciclos del sector.

La Dirección General de Aviación Civil ejerce la máxima representación del Estado ante organismos internacionales de aviación civil, garantizando una defensa eficaz de los intereses de España en materia de transporte aéreo, navegación aérea y aeropuertos. Para ello valora previamente los intereses en juego, y formula las propuestas adecuadas tanto en mecanismos de consulta como a través de la asistencia a reuniones.

En materia de aeropuertos y navegación aérea la DGAC se encarga de informar planes directores y planes especiales en aeropuertos de interés general, informar la autorización y puesta en funcionamiento de aeropuertos, informar instrumentos de ordenación territorial y urbanística de aeropuertos de interés general, y realizar distintas actuaciones expropiatorias en materia de infraestructuras aeroportuarias y de navegación aérea.

Agencia Estatal de Seguridad Aérea

- Ejecución del plan anual de inspección.
- Implantación de la oficina de notificación de sucesos, y tratamiento y elaboración de su información.
- Implantación de un programa nacional de seguridad.
- Preparación y seguimiento de expedientes sancionadores por incumplimiento de los procedimientos establecidos para minimizar la inmisión del ruido producido por las aeronaves.
- Valoración, estudio y análisis de expedientes de Servidumbres Aeronáuticas.
- Actualización de las Servidumbres Aeronáuticas de los Aeropuertos, en concordancia con sus modificaciones y planeamiento, bien sea físico u operativo.
- Definición de los Sistemas de Gestión de la Seguridad de Aeródromos.
- Establecimiento de la metodología de las Auditorias de Seguridad de Aeródromos.
- Supervisión de navegación aérea (Inspección/supervisión y auditorias del Sistema de Gestión de Seguridad correspondiente al cielo único, para la certificación de proveedores de servicios de navegación aérea).

- Estudio y análisis de las notificaciones de los incidentes de Tránsito Aéreo.
- Estudios de seguridad en el ámbito de las Servidumbres aeronáuticas.
- Propuesta de actuación política y coordinación de las actuaciones y representación Internacional.
- Inspección técnica de aeródromos y helipuertos.
- Coordinación, planificación, seguimiento y ejecución del Programa USOAP (Universal Safety Oversight Programme, Organización de Aviación Civil Internacional).
- Continuar la participación en los grupos de expertos y grupos de trabajo que colaboran en la elaboración de la normativa europea e internacional de aeronavegabilidad y medioambiental.
- Establecer la organización y los procedimientos para actuar con EASA (Agencia Europea para la Seguridad Aérea).
- Organizar la transferencia de los certificados emitidos y los programas en curso a EASA .
- Garantizar la aceptación de productos españoles en países terceros.
- Facilitar, en la medida de las posibilidades de la organización, la participación del personal en programas de cooperación internacional.
- Continuar el Programa de Garantía de la Seguridad de la Formación Básica de los aspirantes a licencias de pilotos.
- Continuar el Programa de Garantía del cumplimiento con requisitos de aptitud psicofísica de los titulares de licencias aeronáuticas.
- Automatización del control y supervisión de los procesos formativos y licencias del personal ATM (Gestión de Tránsito Aéreo) en aplicación de la normativa europea.
- Aseguramiento de los niveles de gestión en la emisión, renovación, revalidación, transformación de títulos, licencias y habilitaciones de personal aeronáutico.

- Continuar el Programa de Garantía de la Seguridad en la formación de aquellos pilotos titulares de licencia que acceden a nuevas habilitaciones de tipo.
- Supervisión/ inspección de la seguridad operacional y su correspondiente desarrollo normativo.
- Realización de los estudios, trabajos, informes y análisis debidos para evaluar y facilitar la continua implantación y desarrollo de un sistema centralizado de control de discrepancias obtenidas de la supervisión/ inspección de Operadores y Centros de mantenimiento, para el seguimiento y cierre de las mismas en tiempo y forma.
- Realización de los estudios, trabajos, informes y análisis debidos para evaluar y facilitar la continua implantación y desarrollo de un sistema centralizado de gestión y planificación del personal inspector y colaborador.
- Realización de los estudios, trabajos, informes y análisis debidos para evaluar y facilitar la continua implantación y desarrollo de un nuevo sistema de control y gestión documental relativa a los operadores aéreos, fabricantes, centros de mantenimiento, y legislación, incluidas las necesarias subscripciones de documentación técnica aeronáutica.
- Realización de los estudios, trabajos, informes y análisis debidos para evaluar y facilitar la continua implantación y desarrollo de la estandarización de los procedimientos de inspección.
- Preparación y seguimiento de expedientes Informativos, sancionadores y recursos de alzada relativos a la seguridad operacional.
- Implantación de normativa cuyo objetivo sea garantizar la seguridad operacional de la aviación general y deportiva y de los trabajos aéreos en relación al uso y la operación de aeronaves civiles.
- Realización de los estudios, trabajos, informes y análisis debidos para evaluar y facilitar la continua implantación de las regulaciones recogidas en los Reglamentos Comunitarios EC 2042/2003 y 1702/2003.
- Realización de los estudios, trabajos, informes y análisis debidos para evaluar y facilitar la continua implantación y desarrollo de un nuevo sistema de vigilancia y control de las

actividades relacionadas con el servicio de asistencia en tierra en aeropuertos y las mercancías peligrosas.

- Realización de los estudios, trabajos, informes y análisis debidos para evaluar y facilitar la continua implantación y desarrollo de un nuevo sistema de análisis de los incidentes técnicos/ accidentes y gestión de flotas.

- Estudio y análisis de las notificaciones de las inspecciones SAFA. Apoyo para la implantación de la Directiva Comunitaria 2004/36 CE.

- Realización de los estudios, trabajos, informes y análisis debidos para evaluar y facilitar la continua implantación de las regularizaciones recogidas en el Reglamento Comunitario CEE 3922/91.

- Refuerzo de la supervisión de las Operaciones en vuelo y en particular de las inspecciones en ruta de tripulaciones técnicas y auxiliares, despacho de vuelo y examinadores.

3. ÓRGANOS ENCARGADOS DE SU EJECUCIÓN

Corresponde a la Dirección General de Aviación Civil y a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, el desarrollo y ejecución del mencionado Programa en los términos contemplados en el Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de la citada Agencia.

La cuantía presupuestaria del Programa 455M para el ejercicio 2010 es de 64,04 millones de euros, de la cual 9,55 millones de euros corresponden a la Dirección General de Aviación Civil, y 54,49 millones de euros a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

4. OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

La realización de objetivos e indicadores que a continuación se exponen, recogen el nivel establecido para 2009 y el previsto para 2010.

Dirección General de Aviación Civil

OBJETIVO			
1. Representación del Ministerio de Fomento ante instancias internacionales en materia de aviación civil			
INDICADORES	2009		2010
	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
1. De resultados: Número de reuniones	30	40	44

OBJETIVO			
2. Auditoría OACI			
INDICADORES	2009		2010
	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
1. De resultados: Actuaciones USOAP	3.280	3.280	3.400

OBJETIVO			
3. Incorporación normas Aviación Civil a base de datos			
INDICADORES	2009		2010
	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
1. De resultados: Incorporación normas Aviación Civil a base de datos	100	100	180

OBJETIVO			
4. Coordinación Civil Militar			
INDICADORES	2009		2010
	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
1. De resultados: Gestión de la Secretaría CIDEFO y preparación de plenos.	6	5	6

OBJETIVO			
5. Informes en la planificación de los Sistemas de Navegación Aérea y Aeroportuarios, planeamiento urbano en el entorno de los aeropuertos			
INDICADORES	2009		2010
	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
1. De resultados: Actuaciones de integración territorial en aeropuertos	45 INF+168EXP	46+168	56+210

OBJETIVO			
6. Actuaciones expropiatorias			
INDICADORES	2009		2010
	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
1. De resultados: Expedientes individuales tramitados	1.600	3.100	3.500

OBJETIVO			
7. Negociación de convenios			
INDICADORES	2009		2010
	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
1. De resultados: Rondas de negociación	20	24	30

Agencia Estatal de Seguridad Aerea

OBJETIVO			
1. Área de análisis de datos			
INDICADORES	2009		2010
	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
1. De resultados:			
Plan Anual de Actuaciones inspectoras de la DGAC	1	1	1
Datos relativos a la ejecución de las inspecciones	11	7	11
Elaboración Programa Estatal de Seguridad	1	0	1
Evaluación, proceso y análisis de sucesos remitidos	4.500	4.500	5.000
2. De medios (en euros):			
Apoyo técnico al Programa estatal de Seguridad	198.000	171.025	171.025
Apoyo técnico a la Notificación de Sucesos	821.841	739.400	739.400

OBJETIVO			
2. Certificación de productos aeronáuticos			
INDICADORES	2009		2010
	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
1. De resultados:			
Programas certificación internacionales	3	3	3
Certificados de Tipo/aprobaciones productos nac	3	3	3
Supervisión producción para Autoridad. Extranjeras	3	3	3
Aprobación de modificaciones en aeronaves	3	100	100
Aprobación organizaciones de diseño (DOA)	100	0	0
Aprobación organizaciones de producción	0	20	20
Aceptación diseño sin aprobación	20	0	0
Aceptación producción sin aprobación	0	5	5
Autorizaciones construcción aficionados	5	110	110
Emisión de Directivas de Aeronavegabilidad	110	2	2
Asistencia grupos de trabajo EASA	2	20	20
Auditorías De seguimiento y control org. Diseño y producción	20	80	90
Soporte técnico y administrativo al Área Técnica de Certificación	80	2	2
2. De medios (en euros):			
Apoyo técnico a la certificación aeronaves SENASA	594.000	458.058	479.528

OBJETIVO			
3. Estandarización y Auditorías Internas			
INDICADORES	2009		2010
	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
1. De resultados:			
Acciones formativas (cursos y jornadas) organizados	20	28	30
Certificados de competencia del personal	120	60	60
Auditorías internas	15	20	15
Apoyo a auditorías externas	5	3	5
2. De medios (en euros):			
Apoyo técnico a la función de calidad por SENASA	143.835	143.835	280.000

OBJETIVO			
4. Programa de Automatización del control y supervisión de los procesos formativos y emisión de licencias de personal ATM (gestión de tránsito aéreo) y a los tripulantes de cabina de pasajeros (TCP) en aplicación de la normativa europea.			
INDICADORES	2009		2010
	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
1. De resultados:			
Supervisión de Centros de Formación TCP	65	60	70
Expedición certificados curso básico	3.200	3.000	3.250
Supervisión examinadores de TCP	15	10	17
Emisión y supervisión licencias y títulos de controlador	1.000	90	1.500
Supervisión de proveedores, formación ATC	2	2	2
Supervisiones centros competencia lingüística	10		15
2. De medios (en euros):			
Apoyo técnico para la gestión de los certificados de TCP y para la supervisión de centros de enseñanza (1 admtivo. y 1 técnico experto)	130.000	124.000	130.000
Apoyo Técnico para la gestión de anotaciones de competencia lingüística y licencias de despachadores de vuelo y aprobación de centros de formación (1 administrativo y 1 técnico experto)	133.000		133.000
Asesoramiento Técnico de experto de alta experiencia (1 técnico experto)	50.000		53.000
Apoyo para las traducciones de normativa europea en materia de licencias	70.000	60.000	73.000

OBJETIVO			
5. Programa de garantía del cumplimiento con requisitos de actitud psicofísica de los titulares de licencias aeronáuticas			
INDICADORES	2009		2010
	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
1. De resultados:			
Emisión certificados médicos	42.500	40.500	43.000
Inspecciones centros médicos aeronáuticos (CMA)	11	10	12
Inspecciones Médicos Examinadores Aéreos (AME)	27	20	29
Inspecciones sanitarias aleatorias	30	0	35
2 De medios (en euros):			
Apoyo técnico para el control, supervisión e inspección en materia de medicina aeronáutica (3 médicos y 3 administrativos)	500.000	364.000	500.000
Asistencia técnico de universidades	24.000		24.000

OBJETIVO			
6. Programa de garantía de la seguridad de la formación básica de los aspirantes a licencias de pilotos profesionales y aviación general.			
INDICADORES	2009		2010
	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
1. De resultados:			
Exámenes teóricos pilotos profesionales	17.560	17.360	17.560
Autorización de escuelas FTO	15	19	21
Inspecciones escuelas FTO	60	55	60
Registro de cursos y alumnos mercancías peligrosas	9.000	7.000	10.000
Exámenes teóricos pilotos privados	9.500	9.500	10.000
Exámenes teóricos pilotos aviación general	750	700	800
Exámenes prácticos aviación deportiva	650	600	750
2. De medios (en euros):			
Apoyo logístico procesos exámenes teóricos pilotos profesionales y apoyo administrativo para la supervisión escuelas de vuelo FTO (2 administrativos)	360.000	315.000	380.000
Apoyo logístico inspección escuelas FTO (1 técnico experto)	82.000	0	83.000
Apoyo logístico registro de cursos y alumnos mercancías peligrosas (1 administrativo)	45.000	0	45.000
Apoyo logístico exámenes teóricos pilotos privados	180.000	0	200.000
Apoyo logístico exámenes prácticos aviación deportiva(1 técnico experto)	82.000	0	83.000

OBJETIVO			
7. Programa de garantía de la seguridad de la formación de Tipo para pilotos con licencia de avión y helicóptero. Centros TRTO'S y centros asociados a un Operador.			
INDICADORES	2009		2010
	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
1. De resultados:			
Aprobaciones TRTO'S y centros asociados a un Operador	50	40	60
Aprobación de cursos de habilitación de Tipo	50	40	60
2. De medios (en euros):			
Apoyo técnico y logístico para la actividad de supervisión e inspección de TRTO'S y centros asociados a un Operador (8 técnicos expertos y 3 administrativos)	320.000	310.000	330.000

OBJETIVO			
8. Programa aseguramiento gestión emisión, renovación, revalidación transformación de títulos, licencias y habilitaciones de personal aeronáutico.			
INDICADORES	2009		2010
	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
1. De resultados:			
Emisión títulos y licencias pilotos profesionales	1.200	1.100	1.300
Emisión certificados TCP	2.000	1.800	2.200
Transformación de licencias nacionales a FCL	100	100	50
Transferencias de licencias FCL	60	50	70
Licencias y habilitaciones renovadas	22.000	21.500	23.000
Emisión de títulos y licencias de aviación deportiva	1.600	1.550	1.650
Renovaciones y revalidaciones de licencias deportivas	13.200	13.100	13.300
2. De medios (en euros):			
Apoyo logístico para expedición y renovación de títulos y licencias (6 administrativos)	320.000	310.000	330.000

OBJETIVO			
9. Mejora de los procedimientos de gestión de licencias de personal, quejas de usuarios, instalaciones de navegación aérea y aeroportuarias, licencias de explotación e inspección aeronáutica.			
INDICADORES	2009		2010
	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
1. De resultados:			
Gestión de sistemas de personal aeronáutico			1,00
Sistemas de información de seguridad aeronáutica			1,00
Canalizar quejas usuarios transporte aéreo			1,00
Procedimientos control instalaciones aéreas			1,00
Procedimientos control licencias compañías aéreas			1,00
2. De medios (en euros):			
Consultor Senior especialista informático	90.400,86	90.400,86	94.017,00
Administrador de BBDD Señor	57.255,66	57.255,66	59.546,00
Técnico sistemas Señor	111.232,44	111.232,44	115.682,00
Técnico sistemas	75.129,12	75.129,12	78.134,00
Operador Señor	26.694,36	26.694,36	27.762,00
Consultor Senior especialista (coordinación)	16.436,52	16.436,52	17.094,80
Servicios externos informáticos			4.534.418,00

OBJETIVO			
10. Programa de digitalización, mantenimiento de archivos y sistemas de gestión documental del área de licencias			
INDICADORES	2009		2010
	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
1. De resultados:			
Documentos tratados	450.000		500.000
2. De medios (en euros):			
Apoyo técnico y logístico para el proceso de digitalización de los documentos del Área de Licencias al Personal Aeronáutico	380.000	30.000	60.000

OBJETIVO			
11. Contribuir al mantenimiento y mejora de la seguridad operacional			
INDICADORES	2009		2010
	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
1. De resultados:			
Inspecciones de seguridad operacional	3.200	3.200	3.250
Inspecciones Delegaciones de Seguridad en Vuelo	4.400	4.400	4.430
2. De medios (en euros):			
Apoyo técnico a la seguridad operacional	5.546.870	5.290.000	5.400.000
Apoyo técnico a las Delegaciones de Seguridad en Vuelo	659.660	659.660	670.000