



Bruselas, 19 de junio de 2026  
(OR. en)

10901/26

AVIATION 106

### NOTA DE TRANSMISIÓN

---

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. <sup>a</sup> Martine DEPREZ, directora
A:	D. <sup>a</sup> Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2026) 229 final
Asunto:	INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO INFORME ANUAL DE 2024 RELATIVO A LA APLICACIÓN DEL REGLAMENTO (CE) N.º 300/2008 SOBRE NORMAS COMUNES PARA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

---

Adjunto se remite a las delegaciones el documento COM(2026) 229 final.

Adj.: COM(2026) 229 final



Bruselas, 18.5.2026  
COM(2026) 229 final

**INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO**  
**INFORME ANUAL DE 2024 RELATIVO A LA APLICACIÓN DEL REGLAMENTO**  
**(CE) N.º 300/2008 SOBRE NORMAS COMUNES PARA LA SEGURIDAD DE LA**  
**AVIACIÓN CIVIL**

## 1. INTRODUCCIÓN

De conformidad con el artículo 16 del Reglamento (CE) n.º 300/2008<sup>1</sup>, la Comisión ha de presentar anualmente al Parlamento Europeo, al Consejo y a los Estados miembros un informe relativo a la aplicación del citado Reglamento y sus repercusiones en la mejora de la seguridad aérea.

En 2024, los servicios de la Comisión continuaron llevando a cabo las acciones anunciadas en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión titulado *Working towards an enhanced and more resilient aviation security policy: a stocktaking* [«Trabajar por una política de seguridad aérea mejorada y más resiliente: un balance», documento disponible en inglés]. La fase de ejecución de las catorce acciones emblemáticas mencionadas en dicho documento se desarrolló a lo largo de 2024, en colaboración con los Estados miembros. Este trabajo se centró en la nueva base de referencia en materia de seguridad aérea e impulsó el desarrollo de la innovación en consonancia con la Estrategia de Seguridad Aérea de la Unión.

## 2. AMENAZAS Y PERSPECTIVAS DE AMENAZA

La Comisión, junto con las agencias pertinentes, mantuvo un diálogo continuo con los Estados miembros y otras partes interesadas sobre las amenazas emergentes para la seguridad aérea, en particular las de naturaleza híbrida, que continuaron siendo objeto de supervisión periódica, con miras a desarrollar los conocimientos y la capacidad de reacción ante estas amenazas y gestionar eficazmente el riesgo.

### 2.1 Terrorismo y amenazas híbridas

El terrorismo y el extremismo violento siguen constituyendo una amenaza importante para la Unión Europea y sus Estados miembros, en particular por parte de las redes yihadistas mundiales, y el nivel general de amenaza sigue siendo considerable. Los acontecimientos internos y externos desestabilizadores han contribuido a la intensificación de la radicalización, a la escalada de la tensión y a la polarización social, lo que puede conducir al terrorismo y al extremismo violento en toda la Unión. Los terroristas operan en todos los países, aprovechando las nuevas tecnologías y nuevos *modus operandi*. La difusión de información errónea y la desinformación en línea y su potencial de radicalización siguen siendo algunas de las principales preocupaciones. En un entorno más descentralizado y volátil, los terroristas y extremistas violentos difusos conectan entre sí y se inspiran mutuamente más allá de ideologías o afiliaciones de grupo.

---

<sup>1</sup> Reglamento (CE) n.º 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2008, sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 2320/2002 (DO L 97 de 9.4.2008, p. 72).

Los conflictos en la región de Oriente Próximo han exacerbado la amenaza para la seguridad interior de la UE y tienen un potencial de movilización y radicalización considerable que podría activar una serie de nuevos vectores de amenaza en toda Europa. El conflicto ha aumentado considerablemente el volumen de contenidos extremistas en línea, entre los que se incluyen propaganda terrorista, contenidos antisemitas y antimusulmanes y discursos polarizadores.

La aviación civil continúa siendo un objetivo destacado, se espera que las amenazas y los retos evolucionen, y es probable que aumente la diversidad de *modus operandi* de ataque. Las amenazas internas y el terrorismo autóctono continúan mereciendo una atención especial. Las zonas de conflicto seguirán proporcionando a los terroristas un entorno en el que adquirir equipos militares más sofisticados.

Aunque hasta ahora la guerra de agresión de la Federación de Rusia contra Ucrania ha tenido un impacto limitado en la amenaza terrorista y el extremismo violento en la UE, ha generado una mayor amenaza híbrida contra la seguridad interior de la Unión al aumentar la desinformación, los ciberataques, los intentos de instrumentalizar la migración y las acciones de sabotaje contra infraestructuras críticas, incluida la seguridad del transporte aéreo de mercancías.

## **2.2 Incidentes relacionados con la seguridad del transporte aéreo de mercancías**

A partir de julio de 2024, se produjeron en Europa una serie de actos ilícitos de interferencia en la cadena de suministro segura de transporte (aéreo) de mercancías y correo. Estos incidentes, que implicaron el uso de artefactos incendiarios improvisados, movilizaron los esfuerzos del Gobierno y del sector, tanto a escala de la Unión como internacional, para reflexionar sobre las vulnerabilidades y las soluciones con el fin de reforzar la resiliencia. La Comisión, junto con los Estados miembros y las partes interesadas del sector, elaboró un conjunto de medidas preventivas que contribuyen a mitigar los *modus operandi* utilizados y a reforzar la cadena de suministro del transporte aéreo de mercancías.

## **2.3 Ciberseguridad**

A medida que aumenta la interconexión y digitalización de la aviación civil, las ciberamenazas plantean riesgos cada vez mayores para la seguridad física y operacional y la eficiencia de la aviación. Los ciberataques contra el sector del transporte podrían tener consecuencias nefastas y provocar una perturbación económica considerable. En 2024 se notificaron más de 8 500 ciberataques que afectaron a diversas partes interesadas del sector de la aviación en todo el mundo. Los métodos preferidos para llevar a cabo ciberataques fueron los sitios web fraudulentos, el *phishing* y los programas maliciosos, y los ataques distribuidos de denegación de servicio (DDoS, por sus siglas en inglés). Los principales objetivos fueron los usuarios del espacio aéreo,

los aeropuertos, los proveedores de servicios de navegación aérea y su cadena de suministro<sup>2</sup>.

La motivación subyacente a los ciberataques es variada. Aunque la razón más común es la obtención de un beneficio económico, otros ciberataques tienen una motivación ideológica o se perpetran en nombre de agentes estatales hostiles.

En este complejo entorno, los esfuerzos se han centrado en la ejecución rápida y eficaz de las iniciativas reglamentarias existentes, velando por que se lleven a cabo en su totalidad y de manera coherente.

### **3. EVALUACIÓN DE RIESGOS**

#### **3.1 Los drones**

Como se indicó en la Estrategia para los Drones 2.0<sup>3</sup>, la Comisión tenía el compromiso de valorar si era necesario modificar las normas de seguridad aérea con el fin de garantizar que las autoridades de aviación y los aeropuertos aumentasen su resiliencia frente a los riesgos que plantean los drones no cooperativos y no autorizados.

Los servicios de la Comisión llevaron a cabo un ejercicio específico de evaluación de riesgos, que finalizó en el primer trimestre de 2024, sobre el riesgo que entrañan las aeronaves no tripuladas (ANT) no cooperativas y no autorizadas para la aviación civil y las instalaciones aeroportuarias. El alcance del ejercicio de evaluación de riesgos abarcó principalmente la amenaza que plantea el uso de ANT con fines terroristas. No se consideraron escenarios híbridos en los que participasen agentes estatales.

El resultado final señalaba que, en ese momento, la aviación civil y las instalaciones aeroportuarias no estaban expuestas a un riesgo significativo de ataques intencionados perpetrados por terroristas aprovechando las capacidades de ANT. Como consecuencia de ello, el riesgo residual no hacía necesario revisar las normas de seguridad aérea vigentes.

#### **3.2 Zonas de conflicto**

En el marco del sistema de alerta para zonas de conflicto de la UE, las evaluaciones de riesgos comunes siguieron realizándose periódicamente con carácter trimestral en 2024, bajo la dirección del grupo de evaluación integrada de riesgos para la seguridad aérea de la UE, que engloba los Estados miembros de la UE, el Centro de Inteligencia y de Situación de la Unión Europea (INTCEN) del Servicio Europeo de Acción Exterior (SEAE) y la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA). El objetivo

---

<sup>2</sup> Informe de EUROCONTROL/EATM-CERT de 2025 sobre la ciberseguridad en la aviación.

<sup>3</sup> Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «Una Estrategia 2.0 para los drones encaminada a lograr un ecosistema de aeronaves no tripuladas inteligente y sostenible en Europa», COM(2022) 652 final, de 29 de noviembre de 2022.

de este ejercicio es compartir oportunamente información sobre la evaluación de los riesgos procedentes de zonas de conflicto para la aviación civil de la UE con el fin de ayudar a reducirlos. En caso de urgencia, se organizan reuniones extraordinarias.

El grupo celebró cuatro reuniones trimestrales en 2024 y siete reuniones urgentes *ad hoc*, en particular en relación con el conflicto en Oriente Próximo y sus efectos en la aviación civil de la UE. Esto dio lugar a la publicación de tres boletines informativos sobre zonas de conflicto, a la retirada de uno de estos boletines, así como a la ampliación de once boletines informativos sobre zonas de conflicto ya publicados<sup>4</sup>.

El proceso de evaluación integrada de riesgos para la seguridad aérea de la UE también proporciona capacidades de evaluación de riesgos y respalda el proceso de toma de decisiones (reducción de riesgos) sobre las normas de seguridad aérea y del transporte aéreo de mercancías.

## **4. MARCO LEGISLATIVO Y HERRAMIENTAS COMPLEMENTARIAS**

### **4.1 Marco legislativo**

La aviación civil continúa siendo un blanco atractivo para los agentes hostiles y, con el fin de hacer frente a esta amenaza, es preciso aplicar medidas de protección proporcionadas y basadas en el riesgo. De ahí que la Comisión y los Estados miembros adapten continuamente las medidas de reducción del riesgo para lograr el mayor nivel de seguridad posible y, al mismo tiempo, minimizar los efectos adversos sobre las operaciones del sector.

El Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 fue modificado en mayo de 2024 por el Reglamento de Ejecución (UE) 2024/1255<sup>5</sup>, que introdujo modificaciones para hacer frente a la evolución de la situación en cuestión de amenazas y riesgos, así como a los recientes avances tecnológicos. Estas modificaciones introdujeron un régimen de aprobación y supervisión de los transportistas que garantizan, en muchos casos, el transporte de superficie de carga y correo aéreos seguros en nombre de agentes acreditados y expedidores conocidos. También se añadió un aeropuerto<sup>6</sup> a la lista de terceros países a los que se reconoce la aplicación de normas de seguridad equivalentes a las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación. En julio de 2024 se adoptó una segunda modificación del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2024/2108<sup>7</sup>, que reintrodujo temporalmente un límite de volumen más bajo para el control de líquidos, aerosoles y geles (LAG) utilizando equipos de sistemas de detección de explosivos para equipaje

---

<sup>4</sup> <https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-operations/czibs>.

<sup>5</sup> Para más información, véase el anexo 2.

<sup>6</sup> Aeropuerto de Svalbard en el Reino de Noruega.

<sup>7</sup> Para más información, véase el anexo 2.

de mano (EDSCB) que cumplieran la norma C3, y pidió que se mejorasen los algoritmos de detección utilizados por dicha tecnología.

## **4.2 Base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro**

La base de datos de la Unión<sup>8</sup> sobre seguridad de la cadena de suministro constituye el único instrumento jurídico de consulta a la hora de aceptar envíos de otro agente acreditado o de un expedidor conocido, e incluye asimismo una lista de equipos de seguridad de la aviación civil aprobados con el «sello de la UE».

A finales de 2024, la base de datos contenía cerca de 37 000 registros de agentes acreditados, expedidores conocidos, proveedores conocidos de suministros aeroportuarios, validadores independientes, entidades ACC3, proveedores acreditados, agentes acreditados y expedidores conocidos de terceros países, equipos de seguridad, aeropuertos y usuarios. Su tasa de disponibilidad fue del 99,99 %, lo que significa que el tiempo total durante el cual no estuvo disponible en el año 2024 fue inferior a treinta minutos.

## **4.3 Información anticipada sobre transporte de mercancías previa a la carga (PLACI)**

Los operadores económicos responsables de introducir envíos en el territorio aduanero de la Unión (como destino o como lugar de tránsito) procedentes de terceros países mediante transporte aéreo deben presentar por vía electrónica información anticipada sobre la carga a las aduanas de la UE. Estos datos son analizados a efectos de seguridad de la aviación civil por las autoridades aduaneras del primer punto de entrada en la UE utilizando el nuevo régimen aduanero de importación (ICS2).

El resultado del análisis de riesgos basado en PLACI puede exigir la aplicación de medidas específicas de mitigación de riesgos para la seguridad aérea, como la posibilidad de una instrucción o recomendación de «No cargar» (*Do Not Load*, DNL), que deberán ser aplicadas por los operadores económicos de la cadena de suministro con destino a la UE antes de que el envío se cargue a bordo de un vuelo con salida hacia la UE.

En 2024 se registraron alrededor de 141 millones de solicitudes PLACI, que dieron lugar a la emisión de unas 1400 solicitudes de control, pero no hubo solicitudes de no cargar (DNL) las mercancías. La mayoría de estas solicitudes estuvieron relacionadas con envíos urgentes, seguidos de las mercancías generales y el correo aéreos.

---

<sup>8</sup> <https://ksda.ec.europa.eu/>.

## **5. INSPECCIONES Y OTRAS ACTIVIDADES DE SUPERVISIÓN DEL CUMPLIMIENTO**

### **5.1 Consideraciones generales**

El Reglamento (CE) n.º 300/2008 tiene por objeto impedir actos de interferencia ilícita con la aviación civil para proteger a las personas y las mercancías. Mientras que este Reglamento exige a los Estados miembros que supervisen periódicamente el cumplimiento de la aplicación de las normas básicas comunes para la seguridad aérea por parte de los aeropuertos, las compañías aéreas y demás entidades y que garanticen la rápida detección y corrección de las deficiencias, la función que el legislador atribuye a la Comisión es la de supervisar la aplicación efectiva de esta disposición legal por los Estados miembros de la UE y del EEE<sup>9</sup>.

El artículo 15 del Reglamento (CE) n.º 300/2008 exige a la Comisión que realice inspecciones y, en su caso, formule recomendaciones para mejorar la seguridad aérea. Para cumplir este objetivo de supervisión, el sistema de vigilancia de la Comisión abarca las actividades de los Estados miembros relativas a la elaboración, el mantenimiento y la aplicación de un programa nacional eficaz de seguridad para la aviación civil y de un programa nacional eficaz de control de calidad de la aviación civil.

A tal efecto, la Comisión emplea un sistema de dos niveles de supervisión del cumplimiento, a saber, sus propias inspecciones complementadas con la evaluación de los informes anuales de los Estados miembros sobre las actividades nacionales de supervisión.

Desde 2010, el índice de cumplimiento determinado durante las inspecciones de la Comisión se ha mantenido estable en torno al 80 %. Sin embargo, la aplicación efectiva de algunas medidas tiene margen para mejorar y requiere que las partes interesadas del sector, las autoridades competentes y la Comisión realicen esfuerzos continuos.

### **5.2 Frecuencia y alcance de las inspecciones**

La Comisión lleva a cabo inspecciones de las administraciones de seguridad aérea de los Estados miembros [«las autoridades competentes», tal como se definen en el artículo 9 del Reglamento (CE) n.º 300/2008], así como inspecciones de aeropuertos, operadores y entidades que aplican las normas de seguridad aérea.

El número, la frecuencia y el alcance de estas inspecciones se establecen en la estrategia de la Dirección General de Movilidad y Transportes (DG MOVE) para la supervisión de la aplicación de las normas de seguridad aérea de la UE. Esta tiene en cuenta el nivel

---

<sup>9</sup> Espacio Económico Europeo: los veintisiete Estados miembros de la UE, Noruega, Islandia y Suiza. El Órgano de Vigilancia de la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC) se encarga de las inspecciones de seguridad aérea en Noruega e Islandia. La Comisión lleva a cabo inspecciones de seguridad aérea en Suiza sobre la base de un acuerdo bilateral.

de actividad de la aviación de cada Estado miembro, una muestra representativa del tipo de operaciones aeroportuarias, su grado de aplicación de los reglamentos sobre la seguridad de la aviación, los resultados de las inspecciones anteriores de la Comisión, las evaluaciones de los informes anuales de control de calidad nacionales, las incidencias de seguridad (actos de interferencia ilícita), los niveles de amenaza y otros factores y evaluaciones.

A fin de proporcionar a la Comisión las garantías adecuadas con respecto al nivel de cumplimiento de los Estados miembros, se utiliza un enfoque de supervisión plurianual. De esta forma, se obtienen pruebas relativas a la aplicación del Reglamento (CE) n.º 300/2008 y de sus actos de ejecución por todos los Estados miembros en un ciclo de dos años, ya sea mediante una inspección de su autoridad competente o mediante una inspección de al menos uno de sus aeropuertos.

Además, las pruebas de la aplicación de las normas básicas comunes para la seguridad aérea se recaban en un ciclo de cinco años mediante una selección de al menos el 15 % de todos los aeropuertos de la UE que se rigen por el Reglamento (CE) n.º 300/2008, en la que se ha de incluir el aeropuerto de mayor tamaño de cada Estado miembro en cuanto a volumen de pasajeros. Las inspecciones llevadas a cabo por la Comisión en aeropuertos seleccionados constituyen un sólido indicador del nivel de cumplimiento general en cada Estado miembro.

### **5.3 Procedimientos y metodología de las inspecciones**

El Reglamento (UE) n.º 72/2010 de la Comisión<sup>10</sup> fija los procedimientos de las inspecciones que realiza la Comisión en el ámbito de la seguridad de la aviación. Esto incluye, entre otros aspectos, disposiciones relativas a la cualificación y las competencias de los inspectores de la Comisión<sup>11</sup>.

La metodología utilizada para llevar a cabo las inspecciones se ha desarrollado en estrecha cooperación con las autoridades responsables de la seguridad de la aviación de los Estados miembros y se basa en la comprobación de la aplicación efectiva de las medidas de seguridad.

### **5.4 Inspecciones realizadas por la Comisión**

La Comisión contaba con un equipo activo de ocho inspectores de seguridad aérea a tiempo completo, respaldado por un grupo de unos ochenta auditores nacionales designados por los Estados miembros y que cumplen los requisitos para participar en las inspecciones de la Comisión.

---

<sup>10</sup> Reglamento (UE) n.º 72/2010 de la Comisión, de 26 de enero de 2010, por el que se fijan los procedimientos de las inspecciones que realice la Comisión en el ámbito de la seguridad de la aviación (DO L 23 de 27.1.2010, p. 1).

<sup>11</sup> Véanse los artículos 4 y 5.

La participación de auditores nacionales en las inspecciones de la Comisión también contribuye a la revisión por pares y permite que se divulguen metodologías y mejores prácticas entre los Estados miembros y los países asociados<sup>12</sup>.

#### *5.4.1 Inspecciones de las autoridades nacionales competentes*

Las inspecciones de las autoridades competentes tienen por objeto comprobar si los Estados miembros disponen de las herramientas necesarias, a saber, un programa nacional de control de calidad, competencia jurídica y recursos adecuados, para poder aplicar correctamente la legislación de la UE en materia de seguridad aérea.

La Comisión llevó a cabo cinco inspecciones en 2024, en el marco de su sexto ciclo de inspecciones de las autoridades competentes. Los Estados miembros inspeccionados en 2024 sí adaptaron los programas nacionales de seguridad aérea a la legislación de la UE, dotaron a sus autoridades competentes de las competencias de ejecución necesarias para supervisar y hacer cumplir todos los requisitos del Reglamento y sus actos de ejecución, se aseguraron de que se dispusiera de suficientes auditores para llevar a cabo las actividades de supervisión del cumplimiento y aplicaron la mayoría de los requisitos relacionados con la formación en materia de seguridad.

No obstante, las inspecciones pusieron de relieve la necesidad de realizar esfuerzos adicionales en los siguientes ámbitos: tener actualizados los programas nacionales de seguridad de la aviación civil en consonancia con los cambios legislativos y definir claramente las responsabilidades para la aplicación de las normas básicas comunes; garantizar la plena adaptación de los programas de seguridad de los aeropuertos, los operadores y las entidades a la legislación de la Unión y a los programas nacionales de seguridad de la aviación civil y hacer un seguimiento de dichos programas; estandarizar la certificación y la renovación de la certificación de los operadores de rayos X a nivel nacional; desarrollar por completo una formación relacionada con la ciberseguridad; aplicar plenamente la metodología requerida para las inspecciones y los elementos que deben incluirse en la notificación de la supervisión del cumplimiento nacional y el cumplimiento de los requisitos relativos al proceso de notificación (por ejemplo, presentación puntual de los informes y las cartas de cierre, etc.). Además, en algunos Estados miembros, algunas tareas no se llevaron a cabo completamente porque no se habían asignado correctamente. Entre ellas se incluía la supervisión de los aeropuertos, las compañías aéreas y algunas entidades con responsabilidades en materia de seguridad y sus respectivos programas de seguridad. Además, al llevar a cabo las inspecciones, las autoridades no abarcaron sistemáticamente todo el abanico de medidas de seguridad directamente relacionadas, o no realizaron pruebas en todas las zonas requeridas. Las verificaciones *in situ* de los aeropuertos pusieron de manifiesto que la eficacia de las actividades nacionales de supervisión aún podía mejorarse en todos los Estados miembros inspeccionados.

---

<sup>12</sup> Véase el anexo 1 para un resumen de todas las actividades de supervisión del cumplimiento realizadas en 2024 por la Comisión y por el Órgano de Vigilancia de la AELC.

#### *5.4.2 Inspecciones iniciales en los aeropuertos*

En 2024, la Comisión llevó a cabo diecisiete inspecciones iniciales de los aeropuertos con objeto de comprobar si la autoridad competente supervisa adecuadamente la aplicación eficaz de las medidas de seguridad aérea y si es capaz de detectar y corregir rápidamente las posibles deficiencias. Todas las deficiencias detectadas por los inspectores de la Comisión deben ser corregidas dentro del plazo establecido. Los informes de inspección se comparten con todos los Estados miembros.

Tras el decimoquinto año de aplicación del Reglamento (CE) n.º 300/2008, los resultados de las inspecciones reflejan los esfuerzos realizados por las autoridades competentes y el sector. La mayoría de los requisitos de seguridad se aplicaron correctamente. No obstante, las inspecciones pusieron de relieve ámbitos susceptibles de mejora en la aplicación efectiva de algunas medidas, como la inspección y el control del acceso a las zonas restringidas de seguridad, los controles de seguridad de los suministros y la ciberseguridad.

#### *5.4.3 Inspecciones de seguimiento*

De conformidad con el artículo 13 del Reglamento (UE) n.º 72/2010, la Comisión realiza de forma sistemática un número limitado de inspecciones de seguimiento. Estas inspecciones se programan cuando se han detectado varias deficiencias graves en el transcurso de la inspección inicial, pero también de manera aleatoria, con el fin de verificar que las autoridades competentes posean las facultades necesarias para exigir que se rectifiquen las deficiencias detectadas en un plazo determinado. En 2024 se llevaron a cabo cuatro inspecciones de seguimiento.

### **5.5 Evaluaciones de los informes anuales de control de calidad de los Estados miembros**

El punto 18 del anexo del Reglamento (CE) n.º 300/2008 exige a los Estados miembros que cada año presenten un informe a la Comisión sobre las medidas adoptadas para dar cumplimiento a sus obligaciones y sobre la situación de la seguridad aérea en sus aeropuertos.

La evaluación de dichos informes, unida a sus propias inspecciones periódicas, proporciona a la Comisión una herramienta para seguir de cerca la aplicación de medidas de control de calidad a nivel nacional. Esto, a su vez, permite detectar y corregir rápidamente las deficiencias en cada Estado miembro.

La evaluación incluye un análisis de la supervisión periódica de los aeropuertos, las compañías aéreas y otras entidades con responsabilidades en materia de seguridad aérea, así como del tiempo que los auditores pasan sobre el terreno, el alcance y la frecuencia de una combinación adecuada de actividades de supervisión del cumplimiento, los niveles de cumplimiento nacionales, las actividades de seguimiento y el uso de competencias de ejecución.

La calidad de los informes anuales y de la información facilitada por los Estados miembros sigue siendo constante y se logró una mayor armonización en 2024.

Se envió a los Estados miembros una evaluación oficial completa que destacaba, en caso necesario, sugerencias sobre cómo mejorar o adaptar mejor los esfuerzos nacionales.

## **5.6 Evaluaciones de aeropuertos de terceros países**

La Comisión lleva a cabo evaluaciones en el contexto de los acuerdos de control de seguridad único entre la UE y terceros países. El objetivo es confirmar que la aplicación de determinadas medidas de seguridad sigue siendo de un nivel equivalente al de la aplicación de la legislación de la UE en materia de seguridad aérea. En 2024 se llevaron a cabo tres evaluaciones, respectivamente, en los Estados Unidos, Montenegro y Singapur.

## **5.7 Casos del artículo 15 y acciones judiciales**

Cuando las deficiencias detectadas en la aplicación de las medidas de seguridad en un aeropuerto son suficientemente graves como para tener un impacto significativo sobre el nivel general de seguridad de la aviación civil en la Unión, la Comisión activará el artículo 15 del Reglamento (UE) n.º 72/2010. Esto significa que se alertará a las autoridades competentes de todos los Estados miembros de la situación y que los vuelos procedentes del aeropuerto sujeto al artículo 15 serán tratados como procedentes de un tercer país, lo que implica la obligación de que los aeropuertos receptores apliquen medidas de seguridad compensatorias con respecto a los pasajeros que llegan en tránsito y sus equipajes, así como a las aeronaves en las que llegaron. En 2024 no se inició ningún caso de este tipo.

La Comisión también tiene la posibilidad de incoar procedimientos de infracción de conformidad con el artículo 258 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en particular en aquellos casos en que se postergue la rectificación o reaparezcan las deficiencias. En 2024 no se inició ningún procedimiento de este tipo.

## **6. REUNIONES Y ACTOS**

La Comisión organizó la segunda Conferencia sobre Ciberseguridad del Transporte, que abarcó todos los modos de transporte, el 2 de mayo de 2024. El acto hizo balance de los avances logrados desde la primera Conferencia sobre Ciberseguridad del Transporte, celebrada en 2019, con el objetivo de detectar las lagunas que persisten, fomentar el intercambio de prácticas e ideas entre las diferentes comunidades, y abordar la evolución de las amenazas a la ciberseguridad a las que se enfrenta el sector del transporte.

La Comisión puso en marcha el Subgrupo sobre Ciberseguridad de la Aviación en febrero de 2024, con lo que inició una serie estructurada de reuniones plenarios y

sesiones específicas del grupo de trabajo, sobre la base del mandato establecido por el Grupo de Trabajo sobre Ciberseguridad de la Aviación. El objetivo era fomentar la cooperación entre las autoridades encargadas de la seguridad operacional y la seguridad física de la aviación y de la ciberseguridad para facilitar la armonización y el cumplimiento entre la Directiva SRI 2<sup>13</sup> y las normas específicas de la aviación. Además, intentó evitar posibles lagunas o duplicaciones de las obligaciones en materia de ciberseguridad y reducir al mínimo las cargas administrativas y operativas innecesarias.

La Comisión y la Administración de Seguridad en el Transporte de los Estados Unidos (TSA) organizaron la segunda Cumbre UE-EE. UU. de Seguridad de la Carga Aérea en Dublín (Irlanda) en noviembre de 2024. El acto brindó la oportunidad de determinar las amenazas y los riesgos para la carga aérea y de aplicar colectivamente estrategias de mitigación.

Con el fin de facilitar a los Estados miembros las observaciones derivadas de las inspecciones, promover la transparencia y armonizar las metodologías de supervisión del cumplimiento, la Comisión organizó en octubre de 2024 una reunión y una formación anuales de inspectores nacionales de seguridad de la aviación (AVSEC).

## **7. DIÁLOGO INTERNACIONAL**

### **7.1 Consideraciones generales**

La Comisión siguió contribuyendo a la seguridad aérea mundial colaborando con organismos internacionales, como la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) y los principales socios comerciales, y trabajando codo con codo con los Estados miembros para garantizar la coordinación de las posiciones de la UE. Asimismo, se celebraron diálogos con determinados terceros países, como los Estados Unidos, Canadá, Australia, Singapur y el Reino Unido.

### **7.2 Organismos internacionales**

La UE participó activamente, en calidad de observadora, en la reunión anual del Grupo de Expertos sobre Seguridad de la Aviación de la OACI (AVSECP/35), que se celebró del 22 al 26 de abril de 2024, así como en la tercera reunión del Grupo de Expertos sobre Ciberseguridad de la OACI (CYSECP/2), del 3 al 7 de junio de 2024.

---

<sup>13</sup> Directiva (UE) 2022/2555 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2022, relativa a las medidas destinadas a garantizar un elevado nivel común de ciberseguridad en toda la Unión, por la que se modifican el Reglamento (UE) n.º 910/2014 y la Directiva (UE) 2018/1972 y por la que se deroga la Directiva (UE) 2016/1148 (Directiva SRI 2).

### 7.3 Terceros países

En el contexto de las relaciones en materia de seguridad aérea con los Estados Unidos, el Grupo sobre Cooperación en Materia de Seguridad del Transporte UE-EE. UU. (TSCG) tiene por objeto fomentar la cooperación en diversos ámbitos de interés mutuo. A tal fin, garantiza la aplicación continuada de los acuerdos de control de seguridad único y del reconocimiento mutuo de los respectivos regímenes de carga y correo aéreos de la UE y los Estados Unidos. La 33.<sup>a</sup> reunión del TSCG se celebró el 10 y 11 de septiembre de 2024.

En aplicación del artículo 435 del Acuerdo de Comercio y Cooperación entre la UE y el Reino Unido, la Cooperación en materia de Seguridad Aérea UE-Reino Unido garantiza la cooperación en relación con la seguridad de la aviación, el intercambio de información, las conversaciones y el intercambio de mejores prácticas y el desarrollo de acuerdos de cooperación entre expertos técnicos. La cuarta reunión de Cooperación en materia de Seguridad Aérea UE-Reino Unido se celebró el 15 de mayo y la quinta, el 31 de octubre de 2024.

De conformidad con el Derecho de la Unión, la Comisión ha establecido acuerdos de control de seguridad único por los que se reconocen las normas de seguridad física aplicadas en algunos terceros países, o aeropuertos de terceros países, como equivalentes a las normas de la UE<sup>14</sup>. Prosiguieron los debates con Japón sobre el control de seguridad único, pero las diferencias entre los regímenes aplicados no permitieron avanzar por el momento en ese ámbito. En 2024 no se celebraron nuevos acuerdos de control de seguridad único.

En cuanto al desarrollo de capacidades, el proyecto «Seguridad de la aviación civil en África, Asia y Oriente Medio» (CASE II), financiado por la Comisión Europea con un presupuesto de ocho millones EUR y ejecutado por la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), prosiguió en 2024. Entre las actividades realizadas por expertos en seguridad aérea se incluyeron talleres, seminarios web y actividades bilaterales a nivel nacional<sup>15</sup>. El objetivo general del CASE II es hacer frente a la amenaza que supone el

---

<sup>14</sup> La UE mantiene acuerdos de control de seguridad único con los Estados Unidos, Canadá, Singapur, Montenegro, Serbia y el Reino Unido.

<sup>15</sup> En el año 2024 se han registrado el mayor volumen y la mayor diversidad de actividades realizadas desde la puesta en marcha del proyecto, con un total de 77 actividades realizadas a los Estados socios en beneficio de 1 117 participantes. Esta cifra representa un aumento interanual del 15 % con respecto al número total de actividades realizadas en 2023 y duplica con creces el número de actividades realizadas en 2022 (35 actividades). Estas actividades consistieron en 48 actividades bilaterales de formación, 17 actividades multilaterales de formación, 6 actividades de tutoría, 2 talleres regionales, 1 taller interregional y la financiación de 3 revisiones de la excelencia aeroportuaria (APEX) en seguridad. En total, se han realizado 208 actividades en los países y a distancia desde el inicio del proyecto. De este total, 177 se llevaron a cabo a nivel nacional en beneficio de 83 Estados socios y Estados miembros de la CEAC y la UE. En términos de movilización de conocimientos especializados, 30 expertos de 14 Estados miembros de la CEAC y la UE contribuyeron a 19 actividades (el 24 %), y 32

terrorismo para la aviación civil mediante la asociación con Estados de las tres regiones, con el fin de reforzar sus regímenes de seguridad aérea<sup>16</sup>.

## **8. CONCLUSIONES**

Los incidentes relacionados con la seguridad del transporte aéreo de mercancías que tuvieron lugar en julio de 2024 pusieron de relieve los graves riesgos para la aviación. Los operadores de transporte pueden ser tanto objetivos como instrumentos para los agentes malintencionados. A pesar de que los instrumentos jurídicos vigentes de la UE han mejorado la seguridad aérea, los elevados niveles de amenaza hacen necesario contar con medios para intercambiar información rápido y reaccionar en caso necesario.

La Comisión colabora con los Estados miembros para modificar los actos legislativos de ejecución vigentes en el ámbito de la seguridad de la aviación para poder compartir información clasificada sobre sucesos relacionados con la seguridad aérea. El esfuerzo continuo encaminado a reforzar las normas de seguridad aérea también implicará reforzar la legislación en materia de seguridad aérea para permitir medidas de respuesta inmediatas, al tiempo que se mantendrá la zona de control de seguridad único en los aeropuertos de la UE.

Garantizar la seguridad de las operaciones de la aviación en el aire y en tierra supone una condición fundamental para el desarrollo de la aviación comercial. El sistema regulador óptimo de la seguridad aérea combina la innovación con la estabilidad y mantiene en todo momento el máximo nivel de seguridad. En 2024, la Comisión prosiguió su labor para garantizar dicho sistema de seguridad aérea, al tiempo que respondía a los retos actuales y futuros, y en estrecha cooperación con los reguladores y las partes interesadas por igual.

---

expertos de 16 autoridades de aviación civil (CAA) de 16 Estados socios contribuyeron a la realización de actividades de formación y talleres. El equipo del proyecto también acogió a dos trabajadores en comisión de servicio (uno de Marruecos y otro de Camerún).

<sup>16</sup> Los Estados socios se seleccionan en función de criterios objetivos, como el compromiso o la capacidad de un Estado determinado para beneficiarse plenamente de las actividades de desarrollo de capacidades ejecutadas por el proyecto, o la ausencia de posibles duplicaciones con otras iniciativas de desarrollo de capacidades, ya sean bilaterales o multilaterales.