

Bruselas, 13 de julio de 2026
(OR. en)

11876/26

AVIATION 117

NOTA DE TRANSMISIÓN

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	13 de julio de 2026
A:	D. ^a Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2026) 361 final
Asunto:	INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO INFORME ANUAL DE 2025 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) 361 final.

Adj.: COM(2026) 361 final



COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 13.7.2026
COM(2026) 361 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

**INFORME ANUAL DE 2025 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 del Parlamento Europeo y del Consejo¹, 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 2025, 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] [SWD(2023) 37 final], centrándose en la innovación, la tecnología y una nueva base de referencia en materia de seguridad aérea.

2. AMENAZAS Y PERSPECTIVAS DE AMENAZA

La Comisión, junto con las agencias pertinentes, emprendió un esfuerzo sostenido para supervisar y hacer frente a las amenazas para la seguridad del sector de la aviación, en particular las de carácter híbrido, junto con los Estados miembros y otras partes interesadas. El objetivo de este esfuerzo era garantizar una gestión efectiva del riesgo. A tal fin, la Comisión preparó una modificación legislativa en 2025 para establecer un mecanismo más eficiente de intercambio de información sobre sucesos relacionados con la seguridad aérea.

2.1 Terrorismo y amenazas híbridas

La amenaza terrorista para la Unión Europea y sus Estados miembros sigue siendo persistente, cambiante y cada vez más compleja, y se caracteriza por la descentralización, la diversificación ideológica y una fuerte dependencia de los ecosistemas digitales. Las redes yihadistas siguen siendo la amenaza más letal, y su evolución está muy influenciada por los conflictos en curso en Oriente Próximo. Al mismo tiempo, los acontecimientos desestabilizadores tanto internos como externos 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. Las plataformas digitales desempeñan un papel clave, ya que favorecen la radicalización y el reclutamiento, así como la difusión de propaganda. 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.

¹ 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).

La influencia de los conflictos en Oriente Próximo se ha extendido al espacio de amenazas híbridas con la explotación de discursos sobre los conflictos en las campañas de desinformación y los esfuerzos de polarización en línea.

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 los ataques. 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.

2.2 Ciberseguridad

2.2.1 Observaciones generales

En 2025 se notificaron alrededor de 9 200 ciberincidentes que afectaron a todas las categorías de partes interesadas del sector de la aviación en todo el mundo². La naturaleza de estos incidentes incluyó incidentes con programas de secuestro de archivos, violaciones de la seguridad de los datos, riesgos de la cadena de suministro, actividades impulsadas por hacktivistas y comunicación de filtraciones de datos que afectan a las compañías aéreas, así como a los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea. En 2025 se produjeron varios incidentes con repercusiones significativas en la cadena de suministro de la aviación, en particular el ataque al sistema MUSE de Collins Aerospace, que afectó a varios aeropuertos importantes³ de Europa.

Aunque la ciberdelincuencia sigue siendo la principal amenaza, la dimensión geopolítica de las ciberamenazas ocupa un lugar cada vez más destacado. Los conflictos en curso en Ucrania y Oriente Próximo han seguido alimentando las actividades hacktivistas, con ataques distribuidos de denegación de servicio dirigidos de manera desproporcionada contra aeropuertos por su visibilidad simbólica. El uso de la IA por parte de los agentes de riesgo también se ha hecho cada vez más evidente.

Para apoyar una aplicación coherente y armonizada del marco de ciberseguridad de la UE en todo el ámbito de la aviación, en 2025 los esfuerzos se centraron en lograr la

² Informe de EUROCONTROL/EATM-CERT de 2026 sobre la ciberseguridad en la aviación.

³ Como consecuencia de ello, estos aeropuertos tuvieron que recurrir a la tramitación manual, lo que dio lugar a largas colas, retrasos y cancelaciones. El incidente demuestra el modo en que los sistemas informáticos esenciales de la aviación pueden sufrir interrupciones a gran escala con rápidos efectos en cadena en toda la red de vuelos de Europa.

máxima coherencia entre las normas horizontales y sectoriales. El fin era el de aumentar la eficacia, evitar duplicaciones y reducir la carga para los operadores y las administraciones.

El Subgrupo sobre Ciberseguridad de la Aviación creado en febrero de 2024 completó en 2025 un documento de referencia no vinculante, validado por el Grupo de Cooperación SRI, para apoyar una aplicación coherente y armonizada del marco de ciberseguridad de la UE en todo el ámbito de la aviación.

2.2.2 Evaluación de riesgos de los equipos de detección

En colaboración con las autoridades aduaneras y de seguridad aérea de los Estados miembros, la Comisión llevó a cabo una evaluación de riesgos de los equipos de detección, en particular los equipos de control de la aviación, con arreglo al artículo 22 de la Directiva SRI 2. La evaluación de riesgos se aplicó a los equipos de detección que utilizan programas informáticos o están conectados a sistemas de TIC, implantados a través de las aduanas, las autoridades fronterizas, los aeropuertos, los puertos y los puntos de control fronterizo.

Las conclusiones apuntan a la existencia de prácticas nacionales fragmentadas, una fuerte dependencia de proveedores no pertenecientes a la UE e importantes vulnerabilidades relacionadas con el mantenimiento a distancia y la ausencia de protocolos de seguridad armonizados. En la evaluación se determinaron trece escenarios de riesgo; los principales fueron: una dependencia excesiva de fabricantes únicos o limitados (dependencia de un proveedor, proveedores de alto riesgo); el acceso autorizado/no autorizado durante el mantenimiento o la instalación (incluso a distancia); programas maliciosos que ponían en peligro los equipos, la integridad de los datos y los sistemas conectados. Los riesgos aumentan en entornos interconectados (aeropuertos, puertos, Centro Aduanero de Datos de la UE).

2.3 Drones

Los drones están reconfigurando el futuro de la economía y la sociedad de la UE, con consecuencias de gran calado para el transporte, el comercio y los servicios. A medida que aumentan las cifras y avanzan sus capacidades tecnológicas, en particular las mejoras en la velocidad, la agilidad, el alcance, la capacidad de carga útil y la precisión de los sensores, así como la integración de la inteligencia artificial, es esencial reconocer el potencial asociado a su uso indebido. Por lo tanto, para aprovechar los beneficios de los drones y sus usos legítimos y lícitos, es fundamental hacer frente a las amenazas que plantean en términos de actividades ilícitas, irregulares o malintencionadas, y reducir estos riesgos.

Los incidentes relacionados con drones de origen desconocido cerca de infraestructuras, incluidos aeropuertos, plantean un reto particular para la preparación

y la capacidad de la UE para prevenir futuros incidentes⁴. La presencia de drones cerca de zonas sensibles también suscita preocupación por el espionaje, lo que aumenta el nivel de tensión en materia de seguridad. En respuesta a ello, en 2025 la Comisión elaboró un Plan de Acción sobre la Seguridad de los Drones y los Sistemas Antidrones, destinado a reforzar el enfoque de prevención, detección y respuesta para reducir las amenazas que plantean los drones y mejorar la preparación de la Unión para responder a incidentes.

3. EVALUACIÓN DE RIESGOS

3.1 Zonas de conflicto

El sistema de alerta para zonas de conflicto de la UE siguió llevando a cabo evaluaciones de riesgos trimestrales periódicas, dirigidas por el grupo de evaluación integrada de riesgos para la seguridad aérea de la UE, que comprende a los Estados miembros de la UE, el Centro de Inteligencia y de Situación de la Unión Europea (INTCEN) y la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA). El objetivo del sistema es facilitar la puesta en común de las evaluaciones de riesgos relacionadas con las zonas de conflicto que afectan a la aviación civil de la UE de manera oportuna, lo que permite una reducción efectiva de los riesgos. Se convocan reuniones *ad hoc* cuando es necesario para tratar asuntos urgentes.

En 2025, el grupo celebró cuatro reuniones trimestrales y cinco reuniones *ad hoc* urgentes. Se celebraron cuatro reuniones preparatorias con compañías aéreas y asociaciones de compañías aéreas de la UE. Esto dio lugar a la emisión de dos nuevos boletines de información sobre zonas de conflicto de la AESA, la retirada de cuatro boletines de información sobre zonas de conflicto de la AESA y la actualización de los restantes⁵.

El proceso de evaluación integrada de riesgos para la seguridad aérea de la UE también proporcionó capacidades de evaluación de riesgos y respaldó 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

⁴ En 2025, se notificaron suspensiones de las operaciones de vuelo debidas a drones, por ejemplo, en Copenhague, Múnich, Berlín y Bruselas.

⁵ <https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-operations/czibs>.

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 2025 por el Reglamento de Ejecución (UE) 2025/920⁶. Este último introdujo modificaciones que refuerzan las medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes en el ámbito de la seguridad de la carga y el correo aéreo, a fin de aumentar la resiliencia y garantizar una mitigación adecuada de las nuevas amenazas. El objetivo era aumentar la prevención y detección de artefactos explosivos improvisados (IED) y artefactos incendiarios improvisados (IID) mediante la aplicación de medidas que mejoren la visibilidad de la información y los datos relativos a la carga y el correo aéreo que se envían por vía aérea, que refuercen las competencias y capacidades del personal de seguridad y que garanticen la separación de determinadas mercancías durante la aceptación antes de su embarque a bordo de la aeronave.

También se introdujeron modificaciones en las medidas de seguridad aérea en los ámbitos de la formación, la certificación y la recertificación del personal de seguridad, así como en las pruebas rutinarias de los equipos de seguridad. Se eliminaron algunos aeropuertos⁷ de las listas 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.

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

La base de datos de la Unión⁸ 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 2025, la base de datos contenía casi 40 000 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 99,95 %, lo que significa que el tiempo total durante el cual no estuvo disponible en el año 2025 fue poco más de cuatro horas.

⁶ Para más información, véase el anexo 2.

⁷ Aeropuerto de Kangerlussuaq en Groenlandia, aeropuertos de Guernsey, Isla de Man y Jersey en el Reino Unido y aeropuerto Ben Gurión en Israel.

⁸ <https://ksda.ec.europa.eu/>.

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

Los operadores económicos responsables de introducir envíos mediante transporte aéreo en el territorio aduanero de la Unión (como destino o como lugar de tránsito) procedentes de terceros países 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). Estas deben 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 2025 se registraron alrededor de 146 millones de solicitudes PLACI, que dieron lugar a la emisión de unas 990 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.

5. INSPECCIONES Y OTRAS ACTIVIDADES DE SUPERVISIÓN DEL CUMPLIMIENTO

5.1 Observaciones 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 EEE⁹.

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

⁹ 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.

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 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 Comisión¹⁰ 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 Comisión¹¹.

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 siete inspectores de seguridad aérea a tiempo completo, respaldado por un grupo de unos setenta auditores nacionales designados por los Estados miembros y que cumplen los requisitos para participar en las inspecciones de la Comisión.

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 asociados¹².

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 2025 una reunión y una formación anuales de auditores nacionales.

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 inspecciones en siete Estados miembros durante 2025, en el marco de su séptimo ciclo de inspecciones de las autoridades competentes.

Los Estados miembros inspeccionados en 2025 mantenían sus programas nacionales de seguridad aérea en consonancia con los cambios legislativos. También se constató que la mayoría de los programas nacionales de control de calidad se ajustaban plenamente al Reglamento (UE) n.º 18/2010 de la Comisión. En todos los Estados miembros, se

¹⁰ 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).

¹¹ Véanse los artículos 4 y 5.

¹² Véase el anexo 1 para un resumen de todas las actividades de supervisión del cumplimiento realizadas en 2025 por la Comisión y por el Órgano de Vigilancia de la AELC.

observó que los aeropuertos, las compañías aéreas y las entidades con responsabilidades en materia de seguridad se enfrentaban a algunos retos a la hora de actualizar y mantener los programas de seguridad en consonancia con la legislación de la Unión y con los programas nacionales de seguridad aérea, así como para supervisarlos.

Los requisitos de contratación, formación, aprobación o certificación, cualificación de instructores y validadores independientes, en su caso, se incorporaron en su mayor parte a los programas nacionales de formación de los Estados miembros inspeccionados. Sin embargo, todavía hay margen de mejora en la normalización de la certificación y recertificación de los operadores de rayos X.

En algunos Estados miembros, la autoridad competente no siempre respetó las frecuencias y los ámbitos de aplicación establecidos para el control de los aeropuertos, las compañías aéreas y algunas entidades con responsabilidades en materia de seguridad. Además, en algunos casos no se realizaron suficientes pruebas en todas las zonas requeridas. La Comisión también señaló la necesidad de mejorar la aplicación de la metodología requerida para las inspecciones en ámbitos como la notificación de la supervisión nacional del cumplimiento, la armonización de la notificación de los resultados de las pruebas, las medidas de seguridad directamente relacionadas¹³ cubiertas durante las inspecciones y la clasificación del cumplimiento.

Todos los Estados miembros dotaron a sus autoridades competentes de las competencias de ejecución necesarias para supervisar y hacer cumplir todos los requisitos del Reglamento (CE) n.º 300/2008 y sus actos de ejecución, y la mayoría de ellos se aseguraron de que se dispusiera de un número suficiente de auditores para llevar a cabo las actividades de supervisión del cumplimiento. Por último, 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.

5.4.2 Inspecciones iniciales en los aeropuertos

En 2025, la Comisión llevó a cabo doce 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 decimosexto 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 siguieron aplicándose correctamente. Sin embargo, las inspecciones pusieron de relieve ámbitos

¹³ Dos o más requisitos que estén tan estrechamente integrados que la eficacia de uno no pueda evaluarse adecuadamente sin tener en cuenta los demás.

en los que aún pueden lograrse mejoras, Entre ellos figuran el control de acceso, el control, la ciberseguridad, las inspecciones de seguridad de aeronaves, los controles de seguridad de los suministros y la aplicación de procesos relacionados con la certificación.

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 2025 no se llevaron a cabo 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 2025.

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 2025 se llevaron a cabo tres evaluaciones, respectivamente, en los Estados Unidos, las Islas Feroe y el Reino Unido.

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 debe activar el artículo 15 del Reglamento (UE) n.º 72/2010. Esto significa que se alerta a las autoridades competentes de todos los Estados miembros de la situación y que los vuelos procedentes del aeropuerto sujeto al artículo 15 son 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 2025 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 2025 no se inició ningún procedimiento de este tipo.

6. DIÁLOGO INTERNACIONAL

6.1 Observaciones generales

La Comisión siguió contribuyendo a la seguridad aérea mundial colaborando con organismos internacionales, como la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), y trabajando en estrecha colaboración con los Estados miembros para garantizar la coordinación de las posiciones de la UE. También se mantuvieron diálogos con socios afines clave, como el Reino Unido, los Estados Unidos, Canadá, Australia y Singapur.

6.2 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/36), que se celebró del 7 al 11 de abril de 2025, así como en la cuarta reunión del Grupo de Expertos sobre Ciberseguridad de la OACI (CYSECP/4), que se celebró del 2 al 6 de junio de 2025.

Los resultados de la 42.ª Asamblea de la OACI (del 23 de septiembre al 3 de octubre de 2025) sobre cuestiones de seguridad, ciberseguridad y zonas de conflicto reflejaron los objetivos declarados de la UE. Entre ellos se incluía una nueva Resolución de la Asamblea sobre las zonas de conflicto; una Resolución revisada sobre la seguridad de la aviación que hace referencia a la evolución de las amenazas, en particular las procedentes de agentes sofisticados, y un llamamiento en favor de la intensificación de

los esfuerzos para proteger el sistema de carga y correo aéreos; una Resolución revisada sobre la ciberseguridad que aborda las ciberamenazas y hace hincapié en la necesidad de hacer frente a los riesgos cibernéticos de manera holística; y el respaldo de la Asamblea a la propuesta del Grupo Europeo de organizar una Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad Aérea.

6.3 Terceros países

En aplicación del artículo 435 del Acuerdo de Comercio y Cooperación entre la UE y el Reino Unido, la cooperación en relación con la seguridad de la aviación abarca el intercambio de información, las conversaciones y el intercambio de mejores prácticas y el desarrollo de acuerdos de cooperación entre expertos técnicos. La sexta reunión de Cooperación en materia de Seguridad Aérea UE-Reino Unido se celebró el 1 de abril y la séptima reunión de Cooperación en materia de Seguridad Aérea UE-Reino Unido, el 17 de octubre de 2025.

El Grupo sobre Cooperación en Materia de Seguridad del Transporte UE-EE. UU. (TSCG, por sus siglas en inglés) 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 seguridad de carga y correo aéreos de la UE y los Estados Unidos. En 2025 no se organizó ninguna reunión del TSCG, pero la cooperación técnica continuó a lo largo del año.

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 UE¹⁴. En 2025 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 8 000 000 EUR y ejecutado por la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), prosiguió en 2025. Entre las actividades realizadas por expertos en seguridad aérea se incluyeron talleres, seminarios web y actividades bilaterales a nivel nacional¹⁵. El objetivo general del proyecto CASE II era hacer frente a la amenaza que

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

¹⁵ Del 1 de enero al 30 de noviembre de 2025 (fecha de finalización), el proyecto CASE II llevó a cabo 56 actividades (incluidas 34 actividades de formación bilaterales, 8 actividades de tutoría, 6 actividades multilaterales, 5 talleres regionales, 2 talleres interregionales y 1 seminario web) en beneficio de 950 participantes, lo que muestra un elevado porcentaje de ejecución hasta el final del proyecto. En total, desde el inicio del proyecto se han llevado a cabo 264 actividades a nivel nacional y a distancia en beneficio de 89 Estados socios y Estados miembros de la CEAC y la UE. Más información sobre el proyecto CASE II: <https://www.ecac-ceac.org/activities/security/eu-ecac-case-ii-project>.

supone el terrorismo para la aviación civil mediante la asociación con Estados de las tres regiones, con el fin de reforzar sus regímenes de seguridad aérea¹⁶.

7. CONCLUSIONES

Para que la aviación comercial prospere, es esencial salvaguardar la seguridad de las operaciones tanto en el aire como en tierra. En 2025, la Comisión Europea, en colaboración con los Estados miembros, adoptó medidas importantes para garantizar que la legislación de aplicación vigente en el ámbito de la seguridad aérea se adaptara a la evolución del entorno de amenazas y riesgos. Se adoptaron medidas para reforzar la cadena de suministro de la carga aérea y se presentaron propuestas para establecer un sistema de la UE de notificación de incidentes relacionados con la seguridad aérea y el intercambio oportuno de información sobre seguridad para reducir las amenazas emergentes.

En 2025 también prosiguieron los trabajos sobre una nueva base de referencia en materia de seguridad aérea que aproveche plenamente el potencial tecnológico presente y futuro de manera que se logre el máximo nivel de seguridad, al tiempo que se mejora, en la mayor medida posible, la experiencia de los pasajeros.

¹⁶ La metodología utilizada para seleccionar a los Estados socios se basa en criterios acumulativos y ofrece oportunidades de mejora para garantizar que se tengan en cuenta los factores pertinentes, como el nivel de amenaza, el nivel de las medidas de seguridad en cada Estado socio y si estos Estados socios tienen vuelos directos a un Estado miembro de la UE. Este enfoque se combinó con una coordinación periódica con los Estados miembros u otros organismos de ejecución para evitar la duplicación de iniciativas de desarrollo de capacidades y aumentar la sinergia.