COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 18.12.2024
COM(2024) 579 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

INFORME ANUAL DE 2023 SOBRE 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[1], 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.

Los servicios de la Comisión iniciaron en 2020 un ejercicio de balance sobre las siguientes medidas que podrían adoptarse en relación con el sistema de seguridad aérea de la UE[2]. Como consecuencia de ello, los servicios de la Comisión publicaron en febrero de 2023 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], en el que se confirmaron los logros del sistema AVSEC de la UE, se señalaron algunas cuestiones pendientes y sus causas profundas, y se determinaron posibles opciones de solución junto con, en la medida de lo posible, sus posibles efectos. El documento de trabajo de los servicios de la Comisión sugería una nueva base de referencia, más ambiciosa y compatible con el control de seguridad único para el control de pasajeros y equipajes dentro de la UE, un proceso regulador mejorado y un mayor desarrollo y adopción de la innovación.

En 2023, la Comisión siguió reforzando el sistema de seguridad aérea y sus servicios emprendieron varias acciones que se señalaron como cruciales en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión. A través de medidas temporales dirigidas al personal de seguridad, tomó medidas para hacer frente a la saturación de la capacidad en los aeropuertos de la UE en la temporada de verano de 2023, cuando el tráfico aéreo se recuperó tras la pandemia de COVID-19, mientras que el sector de la aviación hacía frente a la escasez de mano de obra.

A lo largo de 2023, el Grupo Director sobre la Estrategia de Seguridad Aérea, con el apoyo de diversas líneas de trabajo consultivas, trabajó conjuntamente para abordar las sugerencias presentadas en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión.

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

---

[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).

[2] Varios miembros del Grupo Asesor de Partes Interesadas en la Seguridad Aérea, (SAGAS), constituido en virtud del artículo 17 del Reglamento (CE) n.º 300/2008, se ofrecieron voluntariamente a participar en el proceso de consulta.

de supervisión periódica, con miras a desarrollar los conocimientos y la capacidad de reacción ante estas amenazas y gestionar eficazmente el riesgo. En el primer trimestre de 2023 se completó con los Estados miembros un ejercicio exhaustivo de cartografía de los riesgos para evaluar el nivel de amenaza y riesgo para la aviación civil. Este ejercicio se llevó a cabo como parte de los esfuerzos por lograr una política de seguridad aérea mejor y más resiliente, tal como se indica en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión.

2.1 Terrorismo y amenazas híbridas

El panorama mundial del terrorismo se mantuvo sin cambios en 2023. Los terroristas operan en todos los países, aprovechando las nuevas tecnologías y nuevos *modus operandi*. La difusión de propaganda en línea y su potencial de radicalización siguen siendo algunas de las principales preocupaciones, y se basan en el aislamiento social y la falta de un sistema de apoyo sólido para captar a nuevos seguidores. 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.

Se prevé que las amenazas y los retos para la aviación civil como objetivo destacado sigan evolucionando y 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.

2.2 Ciberseguridad

En el contexto de la creciente dependencia de la aviación respecto de la tecnología de la información y de los sistemas operativos digitales, la ciberseguridad adquiere cada vez más importancia. Los ciberataques contra el sector del transporte podrían tener consecuencias nefastas y provocar una perturbación económica considerable. En 2023 se notificaron más de 6 000 ciberataques que afectaron a diversas partes interesadas del sector de la aviación. Los métodos preferidos para llevar a cabo ciberataques fueron los sitios web fraudulentos, la suplantación de identidad (*phishing*) y los programas de *software* maliciosos (*malware*, incluidos los programas de secuestro de archivos informáticos, conocidos como *ransomware*), mientras que los principales objetivos fueron los usuarios del espacio aéreo, los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea y su cadena de suministro[3]. El marco de seguridad aérea vigente se actualizó en 2023 en relación con la Directiva SRI 2[4]. Se celebraron reuniones con las autoridades nacionales con el objetivo de garantizar la máxima coherencia en la

---

[3] Informe de EUROCONTROL/EATM-CERT de 2024 sobre la ciberseguridad en la aviación.

[4] 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 (DO L 333 de 27.12.2022, p. 80).

aplicación y el cumplimiento de las normas de ciberseguridad horizontales y sectoriales para aumentar la resiliencia del sector del transporte y las infraestructuras conexas, entre ellos los medios para hacer frente a las ciberamenazas. El ámbito del ciberespacio presenta diversos retos específicos, entre ellos la variedad de agentes y motivaciones (más allá de los grupos terroristas).

3. EVALUACIÓN DE RIESGOS

3.1 Los drones

La utilización ilícita de sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS, por sus siglas en inglés), más conocidos como drones, puede perturbar las operaciones aeroportuarias y suponer un peligro para las aeronaves y sus ocupantes[5]. A este respecto, y sobre la base de la estrategia recientemente adoptada por la Comisión para contrarrestar las posibles amenazas que plantean los drones[6], los servicios de la Comisión han llevado a cabo una evaluación de riesgos para la seguridad aérea en relación con los drones con el objetivo de detectar posibles vulnerabilidades adicionales de los aeropuertos que pudiesen requerir soluciones regulatorias. El ejercicio de evaluación de riesgos se puso en marcha en el último trimestre de 2023 y debía concluir en el primer trimestre de 2024.

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 2023, 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 UE (EU INTCEN) del Servicio Europeo de Acción Exterior (SEAE) y la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA). El objetivo 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 2023 y tres reuniones urgentes *ad hoc*, en particular en relación con el conflicto entre Hamás e Israel y sus efectos en la aviación civil de la UE. Esto dio lugar a la publicación de un nuevo boletín informativo sobre zonas de conflicto, a la retirada de dos de estos boletines, así como a la ampliación de once boletines informativos sobre zonas de conflicto ya publicados[7].

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

---

5 Según la revisión anual de seguridad de 2022 de la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA), el índice de incidentes relacionados con drones disminuyó en 2021 (últimas cifras disponibles).

6 Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo sobre la lucha contra las posibles amenazas que plantean los drones, COM(2023) 659 final.

7 https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-operations/czibs.

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 marzo de 2023 por el Reglamento de Ejecución (UE) 2023/566[8]. Este último introduce modificaciones que han llegado a ser necesarias habida cuenta de la evolución de la situación en cuestión de amenazas y riesgos, así como de los recientes avances tecnológicos. Estas modificaciones se refieren al *software* de detección automática de objetos prohibidos (APID), los sistemas de detección de explosivos (EDS) en el equipaje de mano, los equipos de detección de trazas de explosivos (ETD), los escáneres de seguridad, la detección de determinadas amenazas químicas, así como los equipos de detección de vapores de explosivos (EVD) y las modificaciones correspondientes en el proceso de inspección.

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

La base de datos de la Unión[9] 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 2023, la base de datos contenía cerca de cuarenta mil 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 99,98 %, lo que significa que el tiempo durante el cual no estuvo disponible en el año 2023 fue inferior a dos horas.

---

[8] Para más información, véase el anexo 2.

[9] 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 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.

La segunda fase del régimen aduanero de importación ICS2, por la que se amplían estos requisitos para cubrir toda la carga aérea, se puso en marcha el 1 de marzo de 2023. En 2023 se presentaron 202 539 068 solicitudes PLACI y no se emitió ninguna recomendación DNL.

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[10].

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

[10] 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, esta cifra relativamente estable no significa que los Estados miembros no hayan intensificado sus esfuerzos, ya que los requisitos en materia de seguridad aérea también se han ido reforzando de manera significativa a lo largo de los años, en particular en ámbitos como la seguridad del transporte aéreo de mercancías, el control de líquidos, aerosoles y geles, o la implantación y el uso de tecnologías más sofisticadas y eficaces.

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 Comisión[11] 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[12].

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 hasta agosto de 2023, que pasaron a ser ocho en septiembre de 2023, 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.

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 buenas prácticas entre los Estados miembros y los países asociados[13].

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 cuatro inspecciones en 2023, en el marco de su séptimo ciclo de inspecciones de las autoridades competentes. Los Estados miembros inspeccionados en 2023 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.

---

11 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).

12 Véanse los artículos 4 y 5.

13 Véase el anexo 1 para un resumen de todas las actividades de supervisión del cumplimiento realizadas en 2023 por la Comisión y por el Órgano de Vigilancia de la AELC.

No obstante, las inspecciones pusieron de relieve la necesidad de realizar esfuerzos adicionales en los siguientes ámbitos: garantizar la plena adaptación de los programas de seguridad de los aeropuertos, los operadores y las entidades a la normativa; incluir la metodología requerida para las inspecciones y el cumplimiento de los requisitos relativos al proceso de notificación (por ejemplo, tiempo de presentación, plan de medidas correctoras, cierre formal del expediente de inspección, etc.); cumplir las frecuencias mínimas de las auditorías, inspecciones y pruebas de seguridad; y, cuando proceda, llevar a cabo evaluaciones de riesgos adecuadas para definir las medidas de seguridad o determinadas exenciones. Además, se detectaron problemas relacionados con la frecuencia y el alcance en la supervisión periódica de las compañías aéreas nacionales o extranjeras y de algunas entidades con responsabilidades en materia de seguridad.

5.4.2 Inspecciones iniciales en los aeropuertos

En 2023, la Comisión llevó a cabo catorce 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 decimocuarto 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 dificultades en la aplicación efectiva de algunas medidas, como los controles de acceso y del equipaje de mano, así como en el ámbito de 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 2023 se llevó a cabo una inspección 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 2023.

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 2023 se llevaron a cabo tres evaluaciones, respectivamente en Noruega[14], Canadá 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 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 2023 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 2023 no se inició ningún procedimiento de este tipo.

---

[14] En Svalbard, territorio no incorporado de Noruega.

6. ENSAYOS Y REUNIONES

6.1 Ensayos

Se realiza un «ensayo», en la acepción de la normativa de la UE en materia de seguridad aérea, cuando un Estado miembro, de acuerdo con la Comisión, decide utilizar durante un período limitado un medio o un método que no está reconocido por la normativa vigente para sustituir uno de los controles de seguridad reconocidos, siempre que dicho ensayo no influya negativamente en los niveles generales de seguridad. En 2022 se iniciaron en los Países Bajos y Alemania[15] dos ensayos relativos a la aplicación de la detección automática de objetos prohibidos (APID) en combinación con sistemas de detección de explosivos (EDS) en el equipaje de mano.

6.2 Reuniones

La Comisión y la Administración de Seguridad en el Transporte de los Estados Unidos (TSA) organizaron la primera Cumbre UE-EE. UU. de Seguridad de la Carga Aérea en Madrid (España) en febrero de 2023. El acto brindó la oportunidad de determinar las amenazas para la carga aérea y de aplicar colectivamente estrategias de mitigación.

En noviembre de 2023 la Comisión organizó una cuarta reunión del Grupo de Trabajo sobre Ciberseguridad de la Aviación, en la que participaron las autoridades de los Estados miembros responsables de la seguridad aérea y la aplicación de la Directiva SRI[16]. El objetivo de la reunión era fomentar la cooperación entre las autoridades para facilitar el cumplimiento y la armonización entre la Directiva SRI 2 y las normas de 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.

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 2023 una reunión formativa anual de inspectores nacionales de seguridad de la aviación (AVSEC).

7. DIÁLOGO INTERNACIONAL

7.1 Consideraciones generales

La Comisión siguió contribuyendo a la seguridad aérea en todo el mundo. A tal efecto, colaboró con organismos internacionales, como la Organización de Aviación Civil

---

15 El informe final del ensayo en los Países Bajos se recibió en junio de 2023. El ensayo en Alemania todavía se está llevando a cabo.

16 Directiva (UE) 2016/1148 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de julio de 2016, relativa a las medidas destinadas a garantizar un elevado nivel común de seguridad de las redes y sistemas de información en la Unión (DO L 194 de 19.7.2016, p. 1).

Internacional (OACI), la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) y los principales socios comerciales, y trabajó 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/34), que se celebró del 29 de mayo al 2 de junio de 2023, así como en la segunda reunión del Grupo de Expertos sobre Ciberseguridad de la OACI (CYSECP/2), del 5 al 9 de junio de 2023.

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 32.ª reunión del TSCG se celebró el 15 y 16 de noviembre de 2023.

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 tercera reunión de Cooperación en materia de Seguridad Aérea UE-Reino Unido se celebró el 16 de octubre de 2023.

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[17]. En 2023 no se celebraron nuevos acuerdos de control de seguridad único. Actualmente se están manteniendo conversaciones sobre el control de seguridad único con Japón.

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 2023. Entre las actividades realizadas por expertos en seguridad aérea se incluyeron talleres, seminarios web y actividades bilaterales a nivel

[17] La UE mantiene acuerdos de control de seguridad único con los Estados Unidos, Canadá, Singapur, Montenegro, Serbia, el Reino Unido e Israel (solo para el equipaje facturado).

nacional[18]. El objetivo general del CASE II es hacer frente a la amenaza del terrorismo para la aviación civil mediante la asociación con Estados de las tres regiones, con el fin de reforzar sus regímenes de seguridad aérea[19].

8. CONCLUSIONES

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 2023, 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. Estos trabajos continuarán en 2024.

---

18 Durante 2023, se realizaron 68 actividades, lo que representa un aumento de la producción de un 94 % en comparación con las 35 actividades realizadas en 2022. 39 Estados socios acogieron estas actividades en el país y 66 Estados asociados participaron en ellas en beneficio de 1 119 participantes. Estas actividades consistieron en 44 actividades bilaterales de formación, 10 actividades multilaterales de formación, 5 actividades de tutoría, 5 talleres (2 regionales y 3 interregionales), 3 revisiones de la excelencia aeroportuaria (APEX) en seguridad y 1 seminario web. En total, se han realizado 131 actividades en el país y a distancia desde el inicio del proyecto. En términos de movilización de conocimientos especializados, 30 expertos de 11 Estados miembros y 39 expertos de 22 autoridades de aviación civil (CAA) de los Estados socios contribuyeron a la realización de 25 actividades durante este período. 10 expertos de 8 CAA de los Estados socios contribuyeron a la realización de las 20 actividades en el país junto con los expertos del proyecto CASE II. 31 expertos de 19 CAA de los Estados socios contribuyeron a la realización de 2 talleres regionales y 3 talleres interregionales, lo que representa el 41 % de todos los ponentes.

19 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.