



2026/247

3.2.2026

REGLAMENTO (UE) 2026/247 DE LA COMISIÓN

de 2 de febrero de 2026

por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a las especificaciones de los programas nacionales de control de calidad en el campo de la seguridad de la aviación civil

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el 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 ⁽¹⁾, y en particular, su artículo 11, apartado 2, párrafo primero,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) n.º 18/2010 ⁽²⁾ de la Comisión añadió al Reglamento (CE) n.º 300/2008 el anexo II, sobre especificaciones comunes para los programas nacionales de control de calidad de los Estados miembros en el campo de la seguridad de la aviación civil.
- (2) Teniendo en cuenta la continua evolución de las normas, las prácticas, las metodologías y los instrumentos internacionales para supervisar el cumplimiento de las normas en materia de seguridad de la aviación civil desde la adopción del anexo II, es importante modificar las especificaciones existentes para los programas nacionales de control de calidad y actualizarlas en consecuencia.
- (3) En particular, se han añadido al anexo 17 del Convenio de Chicago relativo a la Aviación Civil Internacional, de 7 de diciembre de 1944, dos nuevas normas que obligan a los Estados contratantes a garantizar que sus programas nacionales de control de calidad de la seguridad de la aviación civil definan procesos para la notificación de información relativa a incidentes de interferencia ilícita y actos preparatorios de estos (norma 5.1.6), así como un sistema de notificación confidencial para analizar la información en materia de seguridad facilitada por fuentes como los pasajeros, las tripulaciones y el personal de tierra [norma 3.5.1, letra d)].
- (4) De conformidad con el artículo 11, apartado 2, párrafo tercero, del Reglamento (CE) n.º 300/2008, el programa nacional de control de calidad del Estado miembro debe hacer posible una rápida detección y corrección de las deficiencias. Para lograr este objetivo de manera más eficiente, las nuevas normas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) mencionadas en el considerando 3 deben reflejarse en los programas nacionales de control de calidad de la seguridad de la aviación civil.
- (5) En particular, para fundamentar la elaboración de políticas, simplificar la notificación por parte de los operadores y las entidades responsables de la aplicación del programa nacional de seguridad para la aviación civil y promover el cumplimiento de las normas pertinentes establecidas en el anexo 17 del Convenio de Chicago, debe establecerse un marco común para la recopilación, el intercambio y el análisis de datos de sucesos relacionados con la seguridad aérea, que sustituya al actual marco regulador fragmentado a escala nacional.
- (6) A fin de garantizar la eficacia y la eficiencia del mecanismo de notificación, el marco común debe exigir a los operadores y entidades responsables de la aplicación del programa nacional de seguridad para la aviación civil que transmitan a las autoridades pertinentes, dentro de los plazos establecidos, información relacionada con incidentes de seguridad aérea, actos de interferencia ilícita y actos preparatorios de estos, en función de la gravedad y de la rapidez con la que puedan afectar a la seguridad aérea, y deben establecer un sistema interno de notificación que deberá utilizar todo su personal. Al establecer sus sistemas internos de notificación, los operadores y entidades deben designar a las personas o entidades responsables, mejorar la coherencia de los datos, contratar y formar a las personas designadas para llevar a cabo tareas de notificación, normalizar los formularios de notificación y utilizar una clasificación común.

⁽¹⁾ DO L 97 de 9.4.2008, p. 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj>.

⁽²⁾ Reglamento (UE) n.º 18/2010 de la Comisión, de 8 de enero de 2010, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a las especificaciones de los programas nacionales de control de calidad en el campo de la seguridad de la aviación civil [DO L 7 de 12.1.2010, p. 3, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg/2010/18\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/2010/18(1)/oj)].

- (7) Las obligaciones de informar sobre sucesos, incidentes, actos de interferencia ilícita y actos preparatorios de estos relacionados con la seguridad aérea establecidas en el presente Reglamento se entienden sin perjuicio de las obligaciones de notificación vigentes relativas a determinados sucesos relacionados con la seguridad aérea con repercusiones en esta última establecidas en el Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo⁽⁷⁾ y sus normas de desarrollo. Dichas normas de desarrollo se modificarán para tener en cuenta las disposiciones del presente Reglamento.
- (8) Para garantizar el nivel necesario de confidencialidad, la información contenida en los informes debe protegerse durante su tratamiento y almacenamiento, y dicha información no debe utilizarse para fines distintos de la seguridad aérea. Debe salvaguardarse la confidencialidad de la identidad del informante y de las personas mencionadas en el informe, sin perjuicio de los requisitos relativos a los procesos penales, disciplinarios o administrativos con arreglo al Derecho interno.
- (9) A fin de garantizar la rapidez de cualquier iniciativa necesaria por parte de la Comisión, otros Estados miembros, otras autoridades nacionales, en particular las autoridades de seguridad aérea, la industria y los socios internacionales, deben establecerse procedimientos adecuados para compartir, según proceda, la información pertinente contenida en los informes y relativa a las medidas de seguimiento.
- (10) Para garantizar una visión de conjunto eficaz de los sucesos e incidentes relacionados con la seguridad aérea en la Unión, debe exigirse a los Estados miembros que presenten a la Comisión un informe anual con estadísticas sobre los informes recibidos y un análisis de estas.
- (11) Debe informarse de los sucesos relacionados con la seguridad aérea de manera armonizada mediante una plantilla normalizada para la notificación de dicha información. Dicha plantilla se basa en el material guía existente elaborado por la OACI y disponible en *Reporting of Aviation Security Occurrences and Incidents* («Notificación de sucesos e incidentes relacionados con la seguridad aérea», documento en inglés), publicado en junio de 2022.
- (12) Por otro lado, la experiencia adquirida con la aplicación del anexo II del Reglamento (CE) n.º 300/2008, así como la evolución de la metodología global de seguimiento del cumplimiento y la terminología sectorial, han puesto de manifiesto la necesidad de introducir modificaciones menores en las especificaciones comunes de los programas nacionales de control de calidad en el campo de la seguridad de la aviación civil. Estas modificaciones están relacionadas con determinadas definiciones (como las medidas de seguridad) y la mejora de las disposiciones vigentes (como la fijación de una frecuencia para la inspección de los aeropuertos).
- (13) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) n.º 300/2008 en consecuencia. Dado que se considera que el número y el alcance de las modificaciones introducidas modifican significativamente el actual anexo II del Reglamento (CE) n.º 300/2008, es más adecuado sustituirlo.
- (14) El establecimiento del mecanismo y del proceso de notificación, clasificación, tratamiento, almacenamiento, protección, análisis y agregación de información sobre incidentes relacionados con la seguridad aérea, actos de interferencia ilícita y actos preparatorios de estos requiere un período preparatorio adecuado. Por consiguiente, la aplicación de algunas de las disposiciones conexas establecidas en el anexo debe retrasarse para que los Estados miembros dispongan del tiempo necesario para garantizar el cumplimiento efectivo y eficiente de los requisitos.
- (15) El Grupo Asesor de Partes Interesadas creado por el artículo 17 del Reglamento (CE) n.º 300/2008 ha sido consultado y ha participado estrechamente en el desarrollo de los nuevos requisitos añadidos en materia de notificación de sucesos relacionados con la seguridad aérea.
- (16) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al Dictamen del Comité establecido por el artículo 19 del Reglamento (CE) n.º 300/2008.

⁽⁷⁾ Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativo a la notificación, análisis y seguimiento de sucesos en la aviación civil, que modifica el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 1321/2007 y (CE) n.º 1330/2007 de la Comisión (DO L 122 de 24.4.2014, p. 18, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj>).

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El anexo II del Reglamento (CE) n.º 300/2008 se sustituye por el texto que figura en el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 2 de febrero de 2026.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO

«ANEXO II

Especificaciones comunes para el programa nacional de control de calidad que debe aplicar cada Estado miembro en el campo de la seguridad de la aviación civil

1. DEFINICIONES

1.1. A efectos del presente anexo, se entenderá por:

- 1) “volumen de tráfico anual”: el número total de pasajeros que lleguen, salgan o transiten (contados una sola vez);
- 2) “autoridad competente”: la autoridad nacional designada por un Estado miembro responsable de la coordinación y la supervisión de la aplicación de su programa nacional de seguridad de la aviación civil, en virtud del artículo 9;
- 3) “auditor”: cualquier persona que lleve a cabo actividades nacionales de supervisión del cumplimiento en nombre de la autoridad competente;
- 4) “certificación”: la evaluación oficial y la confirmación por la autoridad competente o en su nombre de que una persona posee las competencias necesarias para desempeñar las funciones de auditor a un nivel aceptable, definido por la autoridad competente;
- 5) “actividades de supervisión del cumplimiento”: cualquier procedimiento o proceso utilizado para evaluar la aplicación del presente Reglamento y del programa nacional de seguridad de la aviación;
- 6) “deficiencia”: el incumplimiento de algún requisito de seguridad de la aviación;
- 7) “inspección”: un examen de la aplicación de las medidas y procedimientos de seguridad para determinar si se ponen en práctica de manera eficaz y de acuerdo con la norma requerida, y para detectar cualquier deficiencia;
- 8) “entrevista”: una comprobación oral por un auditor con objeto de comprobar si se aplican determinados procedimientos o medidas de seguridad;
- 9) “observación”: una comprobación visual por un auditor para verificar si se aplica una medida o un procedimiento de seguridad;
- 10) “ensayo descubierto”: ejercicio anunciado con un operador u otro personal de seguridad implicado que simula de manera realista la realización de un control de seguridad o un acto de interferencia ilícita con el fin de examinar o medir elementos tales como la eficacia de la aplicación de las medidas de seguridad existentes o las competencias y capacidades de dicho personal para desempeñar las funciones asignadas;
- 11) “autoridades pertinentes”: a efectos del capítulo 19, la autoridad competente o cualquier otra autoridad nacional que tenga responsabilidades en la notificación de sucesos, incidentes, actos de interferencia ilícita y actos preparatorios de estos relacionados con la seguridad aérea;
- 12) “notificante”: toda persona física o jurídica que notifique un suceso, incidente, acto de interferencia ilícita, acto preparatorio u otra información relacionada con la seguridad con arreglo al proceso de notificación obligatoria o voluntaria establecido por los Estados miembros;
- 13) “muestra representativa”: una selección entre posibles opciones de supervisión que sea suficiente en cuanto a número y extensión para aportar una base que permita sustentar conclusiones o normas de aplicación generales;
- 14) “auditoría de seguridad”: un examen a fondo de las medidas y procedimientos de seguridad a fin de determinar si se aplican en su totalidad y de manera continua;
- 15) “incidente de seguridad”: suceso relacionado con la seguridad que afecta o puede afectar a la seguridad de los pasajeros, la tripulación, el personal de tierra y el público en general;

- 16) “suceso relacionado con la seguridad”: cualquier acto relacionado con la seguridad que pueda dar lugar a una reducción de los resultados en materia de seguridad, que pueda aumentar los riesgos operativos o que ponga en peligro la seguridad de los pasajeros, la tripulación, el personal de tierra y el público en general, o que constituya un posible incumplimiento. Esto incluye la detección u observación de una vulnerabilidad en la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita;
- 17) “ensayo”: una prueba de las medidas de seguridad de la aviación en la que la autoridad competente simula una tentativa de acto de interferencia ilícita con el fin de analizar la eficacia de la aplicación de las medidas de seguridad existentes;
- 18) “verificación”: una actuación por parte de un auditor encaminada a establecer si se aplica una medida de seguridad determinada;
- 19) “vulnerabilidad”: cualquier debilidad en las medidas y procedimientos aplicados que pueda explotarse para llevar a cabo un acto de interferencia ilícita.

2. PODERES DE LA AUTORIDAD COMPETENTE

- 2.1. Los Estados miembros dotarán a la autoridad competente de los poderes necesarios para supervisar y hacer cumplir todos los requisitos del presente Reglamento y sus normas de aplicación, incluida la facultad de imponer sanciones tal como dispone el artículo 21.
- 2.2. La autoridad competente llevará a cabo actividades de supervisión del cumplimiento y estará dotada de los poderes necesarios para requerir la rectificación de cualquier deficiencia detectada, dentro de un plazo determinado.
- 2.3. Se establecerá un planteamiento proporcionado y gradual respecto a las actividades de corrección de deficiencias y las medidas para asegurar el cumplimiento. Este planteamiento consistirá en una gradación de medidas que debe seguirse hasta que se consiga la corrección, entre ellas las siguientes:
 - a) consejos y recomendaciones por escrito;
 - b) apercibimiento formal por escrito;
 - c) requerimiento oficial para la corrección de la infracción;
 - d) sanción administrativa o apertura de un procedimiento judicial.

La autoridad competente podrá omitir uno o más de estos pasos, especialmente cuando la deficiencia sea grave o recurrente.

3. OBJETIVOS Y CONTENIDO DEL PROGRAMA NACIONAL DE CONTROL DE CALIDAD

- 3.1. Los objetivos del programa nacional de control de calidad son verificar que las medidas de seguridad de la aviación se aplican de manera eficaz y adecuada, y determinar el grado de cumplimiento de lo dispuesto en el presente Reglamento y en el programa nacional de seguridad de la aviación, mediante actividades de supervisión del cumplimiento.
- 3.2. El programa de control de calidad nacional incluirá los elementos siguientes:
 - a) estructura organizativa, responsabilidades y recursos;
 - b) descripción de las tareas del auditor y cualificación requerida;
 - c) actividades de supervisión del cumplimiento, en particular el alcance de las auditorías de seguridad, inspecciones, ensayos y, tras una infracción de la seguridad real o potencial, investigaciones, frecuencia de las auditorías de seguridad y las inspecciones, y también clasificación del cumplimiento;
 - d) estudios, cuando existan motivos para reevaluar las necesidades en cuanto a seguridad;
 - e) actividades de corrección de deficiencias que aporten información detallada sobre la comunicación de deficiencias y su seguimiento y corrección, a fin de asegurar el cumplimiento de los requisitos de seguridad aérea;
 - f) medidas para hacer cumplir las normas y, en su caso, sanciones, según lo especificado en los puntos 2.1 y 2.3 del presente anexo;
 - g) información sobre las actividades de supervisión del cumplimiento efectuadas, incluido, en su caso, el intercambio de información entre los organismos nacionales respecto a los niveles de cumplimiento;
 - h) procedimiento de supervisión de las medidas de control de calidad internas del aeropuerto, el operador y la entidad;
 - i) procedimiento de registro y análisis de los resultados del programa de control de calidad nacional para detectar tendencias y orientar el desarrollo futuro de la política en este campo;

- j) un proceso para la notificación obligatoria de información relativa a incidentes relacionados con la seguridad aérea, actos de interferencia ilícita y actos preparatorios de estos por parte de cualquier operador y entidad responsable de la aplicación del programa nacional de seguridad de la aviación civil, de manera práctica y oportuna, a las autoridades pertinentes;
- k) un sistema de notificación confidencial y voluntario para analizar la información en materia de seguridad facilitada por fuentes como el público en general, los pasajeros, el personal, la tripulación, el personal de tierra y cualquier otra persona del sector de la aviación.

4. SUPERVISIÓN DEL CUMPLIMIENTO

- 4.1. Todos los aeropuertos, operadores y otras entidades con responsabilidades en materia de seguridad aérea serán supervisados regularmente a fin de asegurar la pronta detección y corrección de fallos.
- 4.2. La supervisión se realizará de conformidad con el programa de control de calidad nacional, teniendo en cuenta la gravedad de la amenaza, el tipo y naturaleza de las operaciones, el grado de aplicación, los resultados del control de calidad interno de los aeropuertos, operadores y entidades, y otros factores y evaluaciones que afecten a las prioridades y la frecuencia de la supervisión.
- 4.3. La supervisión se referirá a la aplicación y eficacia de las medidas del control de calidad interno de los aeropuertos, operadores y entidades.
- 4.4. La supervisión de cada aeropuerto consistirá en una combinación adecuada de actividades de supervisión del cumplimiento y dará una visión global de la aplicación de las medidas de seguridad en este campo.
- 4.5. La gestión, el establecimiento de prioridades y la organización del programa de control de calidad se realizarán independientemente de la aplicación operativa de las medidas adoptadas con arreglo al programa nacional de seguridad de la aviación civil.
- 4.6. Las actividades de supervisión del cumplimiento incluirán las auditorías de la seguridad, las inspecciones y los ensayos.

5. METODOLOGÍA

- 5.1. La metodología de las actividades de supervisión se atenderá a un planteamiento tipo que incluya la definición de tareas, la planificación, la preparación, las actividades sobre el terreno, la clasificación de las conclusiones, la redacción del informe y el procedimiento de corrección.
- 5.2. Las actividades de supervisión del cumplimiento se basarán en la recopilación sistemática de información mediante observaciones, entrevistas, examen de documentos y verificaciones.
- 5.3. Las actividades de supervisión del cumplimiento incluirán tanto las actividades anunciadas como las no anunciadas.

6. AUDITORÍAS DE SEGURIDAD

- 6.1. Las auditorías de seguridad cubrirán:
 - a) todas las medidas de seguridad en los aeropuertos; o
 - b) todas las medidas de seguridad aplicadas por un aeropuerto, una terminal de un aeropuerto, un operador o una entidad; o
 - c) una parte determinada del programa nacional de seguridad de la aviación civil.
- 6.2. Se establecerá una metodología para llevar a cabo auditorías de seguridad, teniendo en cuenta los siguientes elementos:
 - a) anuncio de la auditoría de seguridad y comunicación de un cuestionario de preauditoría, en su caso;
 - b) fase de preparación, incluido el examen del cuestionario de preauditoría cumplimentado y de otra documentación pertinente;
 - c) sesión informativa de inicio con los representantes del aeropuerto, el operador o la entidad, antes de comenzar la actividad de supervisión sobre el terreno;
 - d) actividad sobre el terreno;

- e) comunicación de información tras la auditoría y preparación de informes;
 - f) en caso de detectarse deficiencias, el procedimiento de corrección y su consiguiente supervisión.
- 6.3. A fin de confirmar la aplicación de las medidas de seguridad, la realización de auditorías de seguridad se basará en la recopilación sistemática de información mediante una o varias de las técnicas siguientes:
- a) examen de documentos;
 - b) observaciones;
 - c) entrevistas;
 - d) verificaciones.
- 6.4. Los aeropuertos con un volumen de tráfico anual superior a diez millones de pasajeros estarán sujetos, al menos cada cuatro años, a una auditoría de seguridad que cubra todas las normas de seguridad aérea. El examen incluirá una muestra de información representativa.
7. INSPECCIONES
- 7.1. El alcance de la inspección será tal que cubra, al menos, un conjunto de medidas de seguridad del anexo I directamente relacionadas entre sí y las correspondientes disposiciones de aplicación. Este conjunto de medidas se supervisará como una actividad única, o durante varias visitas, a lo largo de un plazo razonable que no superará normalmente tres meses. El examen incluirá una muestra de información representativa.
- 7.2. Un conjunto de medidas de seguridad directamente relacionadas es un conjunto de dos o más requisitos indicados en el anexo I y los actos de ejecución correspondientes que estén vinculados entre sí tan estrechamente que no pueda evaluarse adecuadamente la consecución del objetivo previsto a menos que se traten conjuntamente. Estos conjuntos incluirán los enumerados en el apéndice I del presente anexo.
- 7.3. Las inspecciones se llevarán a término sin anunciarse. Cuando la autoridad competente considere que ello no es practicable, podrán anunciarse las inspecciones. La metodología para llevar a cabo las inspecciones tendrá en cuenta los siguientes elementos:
- a) fase de preparación;
 - b) actividad sobre el terreno;
 - c) comunicación de información tras la inspección, en función de la frecuencia y los resultados de las actividades de supervisión;
 - d) preparación de informes/registros;
 - e) procedimiento de corrección y supervisión de este procedimiento.
- 7.4. A fin de confirmar que las medidas de seguridad son eficaces, la realización de la inspección de seguridad se basará en la recopilación sistemática de información mediante una o varias de las técnicas siguientes:
- a) examen de documentos;
 - b) observaciones;
 - c) entrevistas;
 - d) verificaciones.
- 7.5. En los aeropuertos con un volumen de tráfico anual de más de dos millones de pasajeros, la frecuencia mínima para inspeccionar todos los conjuntos de medidas de seguridad directamente relacionadas especificadas en los capítulos 1 a 6 del anexo I será, como mínimo, de doce meses, a menos que se haya efectuado una auditoría en el aeropuerto durante ese plazo. La frecuencia para inspeccionar todas las medidas de seguridad cubiertas por los capítulos 7 a 12 del anexo I será establecida por la autoridad competente basándose en un análisis de riesgo.
- 7.6. Cuando un Estado miembro no tenga ningún aeropuerto con un volumen de tráfico que supere los 2 millones de pasajeros, los requisitos del punto 7.5 se aplicarán al aeropuerto de su territorio que tenga el mayor volumen de tráfico anual.

- 7.7. La autoridad competente establecerá la frecuencia para inspeccionar los aeropuertos cuyo volumen de tráfico anual no supere los 2 millones de pasajeros, operadores y entidades teniendo en cuenta los elementos mencionados en el punto 4.2. Las frecuencias harán referencia a la inspección de todos los conjuntos pertinentes de medidas de seguridad directamente relacionadas especificadas en los capítulos 1 a 12 del anexo I.

8. ENSAYOS

- 8.1. Se realizarán ensayos para examinar la eficacia de la aplicación de las medidas de seguridad enumeradas a continuación, como mínimo en todos los aeropuertos contemplados en los puntos 7.5 y 7.6:

- a) control del acceso a las zonas restringidas de seguridad;
- b) inspección de personas que no sean pasajeros y de los objetos transportados por esas personas;
- c) protección de aeronaves;
- d) control de pasajeros y equipaje de mano;
- e) protección del equipaje de bodega;
- f) control de la carga o del correo;
- g) protección de la carga y el correo.

Respecto a los ensayos que deban realizarse en los aeropuertos no contemplados en los puntos 7.5 y 7.6, las prioridades se establecerán en la planificación anual de las actividades de supervisión del cumplimiento.

- 8.2. La autoridad competente podrá, sobre la base de una evaluación de riesgos, realizar pruebas para examinar la eficacia de la aplicación de las siguientes medidas de seguridad adicionales:

- a) examen de vehículos;
- b) registro de seguridad de la aeronave;
- c) control del equipaje de bodega;
- d) control de las provisiones de a bordo y los suministros de aeropuerto;
- e) protección de las provisiones de a bordo y los suministros de aeropuerto;
- f) protección de las instalaciones y del perímetro aeroportuario.

- 8.3. Se preparará un protocolo de ensayos, en particular la metodología, teniendo en cuenta los requisitos jurídicos, de seguridad y operacionales. La metodología abordará los siguientes elementos:

- a) fase de preparación;
- b) actividad sobre el terreno;
- c) comunicación de información tras los ensayos, en función de la frecuencia y los resultados de las actividades de supervisión;
- d) preparación de informes/registros;
- e) procedimiento de corrección y supervisión de este procedimiento.

- 8.4. La autoridad competente establecerá la frecuencia de los ensayos teniendo en cuenta los elementos mencionados en el punto 4.2.

- 8.5. Los ensayos podrán sustituirse o completarse con ensayos descubiertos en los casos en que no sea posible lograr una muestra representativa de ensayos debido, por ejemplo, a la aplicación limitada de determinadas medidas de seguridad, o cuando las condiciones locales puedan mermar la eficacia de los ensayos.

9. ESTUDIOS

- 9.1. Se llevarán a cabo estudios siempre que la autoridad competente considere necesario reevaluar las operaciones a fin de detectar y tratar cualquier vulnerabilidad. Cuando se detecte una vulnerabilidad, la autoridad competente exigirá la aplicación de medidas de protección proporcionadas a la amenaza.

10. NOTIFICACIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE SUPERVISIÓN DEL CUMPLIMIENTO

10.1. Se prepararán informes o registros sobre las actividades de supervisión del cumplimiento en un formato normalizado que permita un análisis continuo de las tendencias.

10.2. En el formato normalizado se incluirán los siguientes elementos:

- a) tipo de actividad;
- b) aeropuerto, operador o entidad supervisados;
- c) fecha y hora de la actividad;
- d) nombre de los auditores que lleven a cabo la actividad;
- e) alcance de la actividad;
- f) conclusiones en relación con las disposiciones correspondientes del programa nacional de seguridad de la aviación civil;
- g) clasificación del cumplimiento;
- h) recomendaciones para actuaciones correctoras, si procede;
- i) plazos para las correcciones, si procede.

10.3. Cuando se detecten deficiencias, la autoridad competente comunicará las conclusiones correspondientes al aeropuerto, los operadores o las entidades sujetos a supervisión.

11. CLASIFICACIÓN COMÚN DEL CUMPLIMIENTO

11.1. Las actividades de supervisión del cumplimiento evaluarán la aplicación del programa nacional de seguridad de la aviación civil por medio del sistema armonizado de clasificación del cumplimiento establecido en el apéndice II.

12. CORRECCIÓN DE DEFICIENCIAS

12.1. La corrección de las deficiencias detectadas se ejecutará con prontitud. Cuando la corrección no pueda realizarse con prontitud, se aplicarán medidas compensatorias. Cuando la supervisión general de la aplicación de una medida de seguridad, debido a fallos individuales o aislados, dé lugar a un nivel de cumplimiento "conforme pero mejorable", también se corregirán dichas deficiencias.

12.2. La autoridad competente exigirá a los aeropuertos, operadores o entidades que deban efectuar actividades de supervisión del cumplimiento que presenten, para su autorización, un plan de acción acerca de las deficiencias indicadas en los informes, junto con unos plazos para la aplicación de actuaciones correctoras, y, asimismo, que confirmen la terminación del procedimiento de corrección.

13. ACTIVIDADES DE SEGUIMIENTO RELACIONADAS CON LA VERIFICACIÓN DE LA CORRECCIÓN

13.1. Tras la confirmación por parte del aeropuerto, operador o entidad sujeto a supervisión de que se han llevado a cabo las actuaciones correctoras requeridas, la autoridad competente verificará la aplicación de estas actuaciones.

13.2. Las actividades de seguimiento utilizarán el método de supervisión más adecuado.

14. DISPONIBILIDAD DE AUDITORES

14.1. Los Estados miembros se asegurarán de que la autoridad competente disponga, directamente o bajo su supervisión, de un número de auditores suficiente para efectuar todas las actividades de supervisión del cumplimiento.

15. CRITERIOS DE APTITUD DE LOS AUDITORES

15.1. Los Estados miembros se asegurarán de que los auditores que desempeñen funciones en representación de la autoridad competente:

- a) estén libres de cualquier obligación contractual o pecuniaria con el aeropuerto, la entidad o el operador que deba supervisarse; y
- b) tengan las competencias adecuadas, incluida la experiencia teórica y práctica en el campo correspondiente.

Los auditores deberán contar con una certificación o una aprobación equivalente expedida por la autoridad competente.

15.2. Los auditores deberán tener las competencias siguientes:

- a) comprensión de las medidas de seguridad actualmente en vigor y de cómo se aplican a las operaciones que se examinen, lo cual incluye:
 - la comprensión de los principios de seguridad;
 - la comprensión de las tareas de supervisión;
 - la comprensión de los factores que afectan al rendimiento humano;
- b) conocimiento práctico de las tecnologías y técnicas de seguridad;
- c) conocimiento de los principios, procedimientos y técnicas de supervisión del cumplimiento;
- d) conocimiento práctico de las operaciones que se examinen;
- e) comprensión de la función y las atribuciones de los auditores.

15.3. Los auditores recibirán formación permanente con una frecuencia suficiente para asegurar que mantienen las competencias que poseen y adquieren otras nuevas que incorporen los avances en materia de seguridad.

16. ATRIBUCIONES DE LOS AUDITORES

16.1. Los auditores que lleven a cabo actividades de supervisión estarán dotados de la autoridad suficiente para obtener la información necesaria para el desempeño de sus tareas.

16.2. Asimismo, portarán un documento de identidad que los autorice a realizar actividades de supervisión del cumplimiento en nombre de la autoridad competente y les permita acceder a todas las zonas requeridas.

16.3. Los auditores tendrán derecho a:

- a) obtener acceso inmediato a todas las zonas requeridas, incluidos los edificios y aeronaves, con fines de supervisión; y
- b) exigir la correcta aplicación o la repetición de las medidas de seguridad.

16.4. Como consecuencia de los poderes conferidos a los auditores, la autoridad competente actuará con arreglo a lo dispuesto en el punto 2.3 en los casos siguientes:

- a) obstrucción o impedimento intencional al trabajo del auditor;
- b) no presentación de la información solicitada por el auditor o negativa a presentarla;
- c) presentación de información engañosa o falsa con intención de engañar; y
- d) suplantación de la personalidad de un auditor con intención de engañar.

17. MEJORES PRÁCTICAS

17.1. Los Estados miembros informarán a la Comisión de las mejores prácticas en relación con los programas de control de calidad, las metodologías de auditoría y los auditores. La Comisión compartirá esta información con los Estados miembros.

18. PRESENTACIÓN DE INFORMES A LA COMISIÓN SOBRE LAS ACTIVIDADES DE SUPERVISIÓN DEL CUMPLIMIENTO

18.1. Cada año, los Estados miembros presentarán un informe a la Comisión sobre las medidas adoptadas para dar cumplimiento a las obligaciones previstas en el presente Reglamento y sobre la situación de la seguridad aérea en los aeropuertos situados en su territorio. El período de referencia del informe estará comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre. El informe será exigible tres meses después de que finalice el período de referencia.

18.2. El contenido del informe se atenderá a lo dispuesto en el apéndice III y se ajustará a una plantilla facilitada por la Comisión.

18.3. La Comisión compartirá las principales conclusiones extraídas de estos informes con los Estados miembros.

19. NOTIFICACIÓN DE SUCESOS, INCIDENTES, ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA Y ACTOS PREPARATORIOS DE ESTOS RELACIONADOS CON LA SEGURIDAD AÉREA
- 19.1. Cuando la autoridad competente detecte o reciba información sobre un acto de interferencia ilícita o un incidente relacionado con la seguridad aérea que se haya producido o esté a punto de producirse, que tenga o pueda tener repercusiones graves en el nivel de seguridad aérea de la Unión o en el sistema internacional de seguridad aérea, informará de ello a la Comisión lo antes posible. Sin perjuicio de las normas nacionales en materia de protección de la información pertinente para la seguridad nacional, la notificación incluirá toda la información fáctica pertinente y disponible que sea útil para evaluar si es necesaria una actuación rápida para mantener o restablecer el nivel de seguridad aérea en la Unión y proporcionar la cooperación y coordinación necesarias a nivel internacional. Una vez recibida dicha información, la Comisión informará a los demás Estados miembros.
- 19.2. A efectos de la aplicación de los requisitos establecidos en el punto 3.2, letras j) y k), y las disposiciones que figuran a continuación, a partir del 1 de enero de 2028, cada Estado miembro establecerá un proceso de notificación, clasificación, tratamiento, almacenamiento, protección, análisis y agregación de información sobre incidentes relacionados con la seguridad aérea, actos de interferencia ilícita y actos preparatorios de estos. Dicho proceso establecerá un sistema obligatorio y un sistema de notificación voluntaria confidencial y contendrá requisitos detallados para garantizar una presentación de informes y un seguimiento eficaces y eficientes, incluidas la ejecución y coordinación de las tareas posteriores, así como cualquier medida o decisión que deban adoptar las autoridades pertinentes.
- 19.3. A partir del 1 de enero de 2028, los operadores y entidades responsables de la aplicación del programa nacional de seguridad de la aviación civil harán llegar información sobre incidentes relacionados con la seguridad aérea a las autoridades pertinentes. Un agente o responsable de seguridad designan los incidentes de seguridad de acuerdo con un suceso relacionado con la seguridad notificado sobre la base de un análisis del propio suceso y tras determinar que son necesarias medidas adicionales. Un incidente de seguridad también puede dar lugar, si la autoridad competente lo clasifica como tal, a un acto de interferencia ilícita que debe notificarse a la OACI de conformidad con el anexo 17 del Convenio de Chicago. A partir del momento en que el suceso subyacente se notifique a través del sistema interno de notificación a que se refiere el punto 19.4, se aplicarán a dicha notificación obligatoria los siguientes plazos de notificación:
- a) lo antes posible, pero a más tardar en un plazo de veinticuatro horas en caso de que el incidente tenga repercusiones graves e inmediatas en el nivel de seguridad aérea;
 - b) en un plazo de setenta y dos horas, cuando el incidente tenga repercusiones graves en el nivel de seguridad aérea;
 - c) una vez al mes, en el caso de todos los demás incidentes.
- 19.4. A partir del 1 de enero de 2028, los operadores y entidades responsables de la aplicación del programa nacional de seguridad de la aviación civil establecerán un sistema interno de notificación para comunicar información sobre sucesos relacionados con la seguridad aérea de forma práctica y oportuna. Todo el personal de los operadores y entidades responsables de la aplicación del programa nacional de seguridad de la aviación civil comunicarán información sobre sucesos relacionados con la seguridad aérea a través de ese sistema interno de notificación.
- 19.5. A partir del 1 de enero de 2028, las autoridades pertinentes y cualquier operador o entidad responsable de la aplicación del programa nacional de seguridad de la aviación civil designarán al menos una persona o un departamento responsable de la notificación, en particular del control de la calidad de los datos, a fin de mejorar la coherencia de estos. Los requisitos de contratación y formación de las personas designadas para llevar a cabo dichas tareas se establecerán en las normas de desarrollo adoptadas por la Comisión de conformidad con el artículo 4, apartado 3, del presente Reglamento.
- 19.6. A partir del 1 de enero de 2028, la notificación obligatoria a las autoridades pertinentes se llevará a cabo utilizando la plantilla que figura en el apéndice IV, y hará referencia a la clasificación común establecida en el apéndice V. La notificación voluntaria también podrá realizarse utilizando la plantilla que figura en el apéndice IV y haciendo referencia a la clasificación común establecida en el apéndice V.

- 19.7. A partir del 1 de enero de 2028, las autoridades pertinentes almacenarán los informes en una base de datos nacional. Se garantizará la confidencialidad de la información sensible en materia de seguridad aérea que contengan los informes, así como cualquier análisis de esta, de conformidad con la legislación nacional y de la Unión aplicable. Para ello, cada Estado miembro establecerá requisitos detallados en relación con el acceso a tal información, así como a su protección física y en lo que respecta a las tecnologías de la información.
- 19.8. A partir del 1 de enero de 2028, cada Estado miembro establecerá requisitos detallados sobre el tratamiento y almacenamiento de los informes para impedir el uso de la información contenida en ellos con fines distintos de la seguridad aérea y salvaguardará adecuadamente la confidencialidad de la identidad del informante y de las personas mencionadas en el informe, sin perjuicio de los requisitos relativos a los procesos penales, disciplinarios o administrativos con arreglo al Derecho nacional.
- 19.9. A partir del 1 de enero de 2028, las autoridades pertinentes establecerán y aplicarán procedimientos para compartir, sobre la base de la necesidad de conocer, la información pertinente contenida en los informes y relativa a las medidas de seguimiento para ayudar a otras autoridades y agencias nacionales, operadores de los aeropuertos, compañías aéreas y otras entidades afectadas, cuando ello pueda contribuir a mantener y mejorar la seguridad aérea.
- 19.10. A partir del 1 de enero de 2028, no obstante lo dispuesto en el punto 19.8, en caso de que la información sea pertinente para la seguridad operacional de la aviación, las autoridades pertinentes podrán compartirla con las autoridades nacionales responsables de la seguridad operacional de la aviación civil, sin perjuicio de los requisitos aplicables en materia de confidencialidad, protección y expurgación, según proceda.
- 19.11. A partir del 1 de enero de 2028, sin perjuicio de los requisitos en materia de confidencialidad y protección con arreglo a la legislación nacional y de la Unión, según proceda, las autoridades pertinentes compartirán la información pertinente contenida en los informes con la Comisión y los demás Estados miembros, cuando ello pueda ayudar a mantener y mejorar la seguridad aérea, en particular en respuesta a consultas específicas de la Comisión u otros Estados miembros.
- 19.12. A partir del 1 de enero de 2028, sin perjuicio de los requisitos en materia de confidencialidad y protección con arreglo a la legislación nacional y de la Unión, según proceda, la Comisión y los Estados miembros podrán compartir la información pertinente contenida en los informes con organizaciones internacionales y con las autoridades pertinentes de terceros países, cuando así lo exijan los acuerdos internacionales o cuando ello pueda ayudar a mantener y mejorar la seguridad aérea.
- 19.13. A partir del 1 de enero de 2028, sin perjuicio de lo dispuesto en los puntos 19.1 y 19.11, los Estados miembros presentarán anualmente a la Comisión un informe con estadísticas relativas a los informes recibidos, agregadas de conformidad con la clasificación común establecida en el apéndice V, así como el análisis de estas. El período de referencia para el informe será del 1 de enero al 31 de diciembre, y será exigible seis meses después de que finalice el período de referencia.
- 19.14. A partir del 1 de enero de 2028, la Comisión compartirá las principales conclusiones extraídas de los informes presentados con arreglo al punto 19.13 con el Comité de Reglamentación de Seguridad de la Aviación Civil y el Grupo Asesor de Partes Interesadas en la Seguridad Aérea.
- 19.15. A partir del 1 de enero de 2028, a fin de proporcionar un enfoque armonizado a escala de la Unión, la Comisión podrá poner a disposición un instrumento informático adecuado para apoyar la aplicación de los requisitos establecidos en el presente capítulo, en coordinación con los Estados miembros.

*Apéndice I***Elementos que deberán incluirse en el conjunto de medidas de seguridad directamente relacionadas**

Los conjuntos de medidas de seguridad directamente relacionadas a que se refiere el punto 7.1 del presente anexo incluirán los siguientes elementos del anexo I y las disposiciones correspondientes en sus actos de ejecución adoptados por la Comisión de conformidad con el artículo 4, apartado 3, del presente Reglamento:

Para el punto 1 (seguridad aeroportuaria):

- a) todas las disposiciones del punto 1.1; o
- b) todas las disposiciones del punto 1.2 (excepto las disposiciones relativas a las tarjetas de identificación y los pases de vehículos); o
- c) todas las disposiciones del punto 1.2 relativas a las tarjetas de identificación; o
- d) todas las disposiciones del punto 1.2 relativas a los pases de vehículos; o
- e) todas las disposiciones del punto 1.3, así como los elementos pertinentes del punto 12; o
- f) todas las disposiciones del punto 1.4; o
- g) todas las disposiciones del punto 1.5; o
- h) todas las disposiciones del punto 1.7, así como los elementos pertinentes del punto 11.

Para el punto 2 (zonas demarcadas de los aeropuertos):

todas las disposiciones de este punto.

Para el punto 3 (seguridad de las aeronaves):

- a) todas las disposiciones del punto 3.1; o
- b) todas las disposiciones del punto 3.2.

Para el punto 4 (pasajeros y equipaje de mano):

- a) todas las disposiciones del punto 4.1, así como los elementos pertinentes del punto 12; o
- b) todas las disposiciones del punto 4.2; o
- c) todas las disposiciones del punto 4.3.

Para el punto 5 (equipaje de bodega):

- a) todas las disposiciones del punto 5.1, así como los elementos pertinentes del punto 12; o
- b) todas las disposiciones del punto 5.2; o
- c) todas las disposiciones del punto 5.3.

Para el punto 6 (carga y correo):

- a) todas las disposiciones relativas a los controles de seguridad, las inspecciones y el transporte aplicados por un agente acreditado y los elementos pertinentes del punto 12; o
- b) todas las disposiciones relativas a los controles de seguridad y el transporte aplicados por un expedidor conocido; o
- c) todas las disposiciones relativas a los controles de seguridad y transporte aplicados por un transportista aprobado; o
- d) todas las disposiciones sobre la protección de carga y correo en los aeropuertos.

Para el punto 7 (correo y material de la compañía aérea):

todas las disposiciones de este punto.

Para el punto 8 (provisiones de a bordo):

todas las disposiciones de este punto, así como los elementos pertinentes del punto 12.

Para el punto 9 (suministros de aeropuerto):

todas las disposiciones de este punto, así como los elementos pertinentes del punto 12.

Para el punto 10 (medidas de seguridad durante el vuelo):

todas las disposiciones de este punto.

Para el punto 11 (contratación y formación de personal):

- a) todas las disposiciones relativas a la contratación de personal de aeropuertos, operadores, compañías aéreas o entidades; o
- b) todas las disposiciones relativas a la formación de personal de aeropuertos, operadores, compañías aéreas o entidades.

*Apéndice II***Sistema armonizado de clasificación del cumplimiento**

Se aplicará la siguiente clasificación del cumplimiento para evaluar la aplicación del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

	Auditoría de la seguridad	Inspección	Ensayo
Plenamente conforme	√	√	√
Conforme pero mejorable	√	√	√
No conforme	√	√	√
No conforme, con deficiencias graves	√	√	√
No aplicable	√	√	
No confirmado	√	√	√

*Apéndice III***CONTENIDO DEL INFORME A LA COMISIÓN****1. Estructura organizativa, responsabilidades y recursos**

- a) Estructura de la organización de control de calidad, responsabilidades y recursos, así como futuras modificaciones previstas [véase el punto 3.2, letra a)].
- b) Número de auditores, actuales y previstos (véase el punto 14).
- c) Formación recibida por los auditores (véase el punto 15.2).

2. Actividades de supervisión de las operaciones

Todas las actividades de supervisión realizadas, especificando:

- a) tipo (auditoría de seguridad, inspección inicial, inspección de seguimiento, ensayo, otras);
- b) aeropuertos, operadores y entidades supervisados;
- c) alcance;
- d) frecuencias; y
- e) días-hombre totales sobre el terreno.

3. Actividades de corrección de deficiencias

- a) Situación de la ejecución de las actividades de corrección de deficiencias.
- b) Principales actividades emprendidas o previstas (por ejemplo, nuevos puestos creados, equipo adquirido, trabajos de construcción, etc.) y progresos obtenidos con miras a la corrección.
- c) Medidas aplicadas para hacer cumplir las normas [véase el punto 3.2, letra f)].

4. Datos y tendencias generales

- a) Total nacional anual de tráfico de pasajeros y carga y número de movimientos de aeronaves.
- b) Lista de aeropuertos por categorías.
- c) Número de compañías aéreas que operan desde el territorio por categorías (nacional, UE, tercer país).
- d) Número de agentes acreditados.
- e) Número de expedidores conocidos.
- f) Número de transportistas aprobados.
- g) Número de proveedores acreditados (en el caso de los suministros de aeropuerto y las provisiones de a bordo).
- h) Número aproximado de otras entidades con responsabilidades en materia de seguridad aérea (empresas de asistencia en tierra, empresas de seguridad, proveedores conocidos de suministros de aeropuerto y provisiones de a bordo).

5. Situación de la seguridad aérea en los aeropuertos

Contexto general de la situación de la seguridad aérea en los Estados miembros.

Apéndice IV

Plantilla para la notificación de información sobre sucesos e incidentes relacionados con la seguridad ⁽¹⁾

Fecha y hora o período exactos ⁽²⁾ del suceso: .../.../...

Fecha del informe ⁽³⁾: .../.../...

Lugar en que se produjo el suceso ⁽⁴⁾:

Nombre de la empresa o del informante (si es posible ⁽⁵⁾):

Descripción del suceso:

Acción(es) inmediata(s) adoptada(s) y por parte de quién ⁽⁶⁾:

Ámbito afectado de la seguridad aérea:

seguridad en tierra; pasajeros y equipaje de mano; personal y tripulación; control de acceso; equipaje de bodega; provisiones de a bordo; suministros de aeropuerto; protección de la aeronave en tierra; medidas de seguridad de la aeronave en vuelo; carga y correo; control del tráfico aéreo; información y tecnologías digitales; sistema(s) de aeronaves no tripuladas (UAS)/vehículos aéreos no tripulados (UAV)/sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS); armas a distancia (MANPAD, etc.); láseres; información sobre seguridad aérea; aviación general/aeroclubes.

Efecto o posible efecto sobre la seguridad ⁽⁷⁾:

Cualquier otra observación/propuesta/información ⁽⁸⁾:

Contacto (correo electrónico y número de teléfono):

⁽¹⁾ A efectos de la plantilla, el término «suceso» abarcará los sucesos e incidentes relacionados con la seguridad aérea.

⁽²⁾ En caso de que no puedan determinarse la fecha y la hora exactas.

⁽³⁾ Si es diferente de la fecha en que se produjo el suceso.

⁽⁴⁾ Nombre y, en su caso, código IATA/OACI del aeropuerto, así como la zona en la que se produjo el suceso.

⁽⁵⁾ Podrá excluirse el nombre de la persona física que informa.

⁽⁶⁾ Por ejemplo, informar de la situación a las autoridades policiales o aeroportuarias locales.

⁽⁷⁾ Determinar, desde el punto de vista del informante, cómo se ve afectado el nivel de seguridad aérea.

⁽⁸⁾ Esta sección puede incluir información adicional que desee comunicar el informante, por ejemplo, en lo que se refiere a la evaluación preliminar del riesgo; medida(s) para limitar las repercusiones sobre la seguridad aérea; medida(s) correctora(s) (cuando corresponda); y estado del expediente dentro de la empresa (cuando corresponda).

Apéndice V

Clasificación común de sucesos e incidentes relacionados con la seguridad ⁽¹⁾

Clase ⁽¹⁾	Categoría ⁽²⁾
Seguridad en tierra	Descubrimiento o utilización de artefactos explosivos improvisados (IED) o de dispositivos incendiarios improvisados (IID) a bordo del vehículo
	Descubrimiento o utilización de IED/IID portados por personas
	Ataque armado
	Artículos desatendidos o sospechosos (también en la zona de operaciones aplicable)
	Ataque químico, biológico y radiológico (CBR)
	Daños en infraestructuras críticas/puntos vulnerables
	Comportamiento sospechoso
	Perturbaciones no planificadas, incluida la amenaza real o engañosa de bomba
Pasajeros y equipaje de mano	Descubrimiento o utilización de un artículo prohibido/IED/IID
	Deficiencia en el proceso de inspección en los puntos de control de seguridad
	Mezcla de pasajeros inspeccionados y no inspeccionados
	Comportamiento sospechoso
Personal y tripulación	Deficiencia en el proceso de inspección en los puntos de control de seguridad
	Descubrimiento o utilización de un artículo prohibido/IED/IID
	Sabotaje
	Persona con información privilegiada que elude los controles de seguridad
	Intento deliberado de eludir la investigación de seguridad/verificación de antecedentes
Control de acceso	Violación o intento de violación del perímetro
	Acceso no autorizado a una zona restringida de seguridad u otra zona controlada (personas ajenas al personal)
	Acceso no autorizado/sin supervisión dentro de una zona restringida de seguridad (personal)
	Comportamiento sospechoso del personal
	Deficiencia en el sistema de control de acceso
	Deficiencia en el sistema de emisión de tarjetas de identidad
	Deficiencia en el sistema de control de acceso de vehículos, incluida la aplicación de controles de seguridad o la inspección de ocupantes y vehículos
Equipaje de bodega	Descubrimiento o utilización de un artículo prohibido/IED/IID
	Deficiencia en la protección del equipaje de bodega inspeccionado

⁽¹⁾ El apéndice V también puede servir como herramienta para clasificar los datos de seguridad y promover el desarrollo de definiciones de sucesos pertinentes.

Clase (¹)	Categoría (²)
	Pruebas de manipulación del equipaje de bodega inspeccionado
	Deficiencia en el sistema o proceso de inspección del equipaje de bodega (incluida la vinculación de pasajero y equipaje)
	Deficiencia en el proceso de transporte de armas expedidas
Provisiones de a bordo	Acceso no autorizado a la instalación de provisiones de a bordo
	Deficiencia en la protección de las provisiones de a bordo protegidas
	Pruebas de manipulación de provisiones de a bordo protegidas
	Deficiencia en la aplicación de los controles de seguridad
	Descubrimiento o utilización de un artículo prohibido/IED/IIID
Suministros de aeropuerto	Acceso no autorizado a la instalación
	Deficiencia en la protección de las provisiones de a bordo protegidas
	Pruebas de manipulación de los suministros de aeropuerto protegidos
	Deficiencia en la aplicación de los controles de seguridad
	Descubrimiento o utilización de un artículo prohibido/IED/IIID
Protección de la aeronave en tierra	Pasajeros no autorizados en la aeronave
	Personal no autorizado en la aeronave
	Deficiencia en el registro/control de seguridad de la aeronave
	Deficiencia en las medidas de protección de la aeronave, también cuando la aeronave está estacionada durante la noche
	Descubrimiento o utilización de artículos prohibidos/IED/IIID en la cabina o bodega de la aeronave
Medidas de seguridad de la aeronave en vuelo	Pasajero conflictivo [debe tenerse en cuenta para los niveles 3 y 4 (véase el Manual de Seguridad de la Aviación de la OACI) y solo debe notificarse]
	Deficiencia en el proceso/la protección de la puerta de la cabina de vuelo
	Descubrimiento o utilización de un artículo prohibido/IED/IIID
	Ataque CBR
	Secuestro en vuelo
	Amenaza de bomba en vuelo
Carga y correo	Acceso no autorizado a la instalación de inspección de la carga
	Deficiencia en el proceso de inspección
	Descubrimiento o utilización de un artículo prohibido/IED/IIID
	Deficiencia en la protección de la carga protegida
	Pruebas de manipulación de la carga protegida
	Deficiencia en el proceso de aceptación

Clase ⁽¹⁾	Categoría ⁽²⁾
	Actividad sospechosa
	Notificación <i>Do Not Load</i> en el marco del régimen PLACI
Control del tráfico aéreo	Ataque armado contra la instalación de control del tráfico aéreo (CTA)
	Destrucción o daños de las ayudas a la navegación aérea
	Accesos no autorizados
Información y tecnologías digitales	Ataque contra el sistema o sistemas de las aeronaves
	Ataque contra el sistema o sistemas de gestión del tránsito aéreo (GTA)
	Ataque contra el sistema o sistemas aeroportuarios
	Ataque contra otros sistemas y datos críticos
Sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS)	Incursión no autorizada en el espacio aéreo controlado
Vehículo aéreo no tripulado (UAV)	Cuasi accidente/colisión con una aeronave en vuelo
Sistema de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS)	Golpe/colisión con una aeronave en vuelo
	Avistamiento desde la aeronave/el aeropuerto
	Vehículo aéreo no tripulado (UAV) que genera una amenaza contra la aeronave
	UAV que genera una amenaza contra las infraestructuras aeroportuarias
	UAV que genera una amenaza para los pasajeros
Armas a distancia (MANPAD, etc.)	Ataque en la aeronave o las instalaciones aeroportuarias
	Avistamiento notificado
Láseres	Ataque en la aeronave o las instalaciones aeroportuarias
	Avistamiento notificado
	Actividad sospechosa
Información sobre seguridad aérea	Deficiencia en la protección de la información sensible en materia de seguridad aérea
	Pérdida de integridad y disponibilidad de los sistemas de información
Aviación general/aeroclubes	Accesos no autorizados
	Descubrimiento de un artículo prohibido/IED/IID

⁽¹⁾ Clase: describe el ámbito al que se referiría el incidente de seguridad, como «controles de acceso», «equipaje en bodega» o «carga/correo». Los identificadores elegidos ya se utilizan habitualmente en el anexo 17 de la OACI y en el Manual de Seguridad de la Aviación (Doc. 8973) y se espera que sean fáciles de consultar para las entidades y pertinentes para que las autoridades realicen evaluaciones.

⁽²⁾ Categoría: ofrece una descripción más específica del incidente de seguridad de que se trate. Las categorías difieren por clase, ya que los posibles incidentes de seguridad varían en función del proceso de seguridad aérea al que se refieran. Por ejemplo, la clase «protección de la aeronave en tierra» incluye la categoría «deficiencia en el registro/control de seguridad de la aeronave», mientras que la clase «equipaje de bodega» incluye la categoría «deficiencia en la protección del equipaje de bodega controlado». También existiría la categoría «otros» para aquellos incidentes que pueden ser muy poco habituales como para justificar una categoría específica, o que pueden considerarse una nueva amenaza o vulnerabilidad. Sin embargo, esta opción solo debe utilizarse cuando ninguna de las demás categorías sea adecuada.»