



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

MINISTERIO
DE DEFENSA

VICEPRESIDENCIA
CUARTA DEL GOBIERNO

MINISTERIO
PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO



PROGRAMA ESTATAL
DE SEGURIDAD OPERACIONAL
para la Aviación Civil

PLAN DE ACCIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL PARA LA AVIACIÓN CIVIL PASO 2026-2030



Control de ediciones

Edición	Documento	Vigencia	Cambios
Ed 1.0	PASO 2026-2030	2026	

Elaborado por la Secretaría del Comité de Coordinación del PESO
Plan de Acción de Seguridad Operacional para la Aviación Civil-PASO 2026-2030
A-ASA-PASO-04 2.0
Edición 1.0
Abril 2026

Este documento se acoge al amparo del Derecho de la Propiedad Intelectual. Quedan reservados todos los derechos inherentes a que ampara la Ley, así como los de traducción, reimpresión, transmisión radiofónica, de televisión, Internet (página web), de reproducción en forma fotomecánica o en cualquier otra forma y de almacenamiento en instalaciones de procesamiento de datos, aun cuando no se utilice más que parcialmente.

Cualquier copia impresa o en soporte informático, total o parcial de este documento se considera como copia no controlada y siempre debe ser contrastada con su versión vigente en la web.

Índice

1. OBJETO	3
2. ALCANCE Y ALINEACIÓN CON ESTÁNDARES INTERNACIONALES	4
3. OBJETIVOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL PROGRAMA	5
3.1. TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL	6
3.2. TRABAJOS AÉREOS Y AVIACIÓN GENERAL	7
3.3. AERONAVES PILOTADAS POR CONTROL REMOTO	7
3.4. SISTEMA DE SUPERVISIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ESTADO	8
3.5. SISTEMAS DE GESTIÓN DE SEGURIDAD O MECANISMOS EQUIVALENTES	8
3.6. CULTURA DE SEGURIDAD	9
4. ÁREAS PRIORITARIAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL	10
4.1. ÁREAS PRIORITARIAS OACI	10
4.2. ÁREAS PRIORITARIAS EASA	11
4.3. ÁREAS PRIORITARIAS ESTATALES	13
4.3.1. ASPECTOS SISTÉMICOS.....	13
4.3.2. ASPECTOS EMERGENTES	14
4.3.3. ASPECTOS OPERACIONALES	14
4.4. ÁREAS PRIORITARIAS DE SEGUIMIENTO ESTATALES	15
4.5. MEDIDAS DE CONTROL/MITIGACIÓN DE RIESGOS EN CATEGORÍAS DE ACCIDENTE DE ALTO NIVEL	16
4.6. MEDIDAS DE CONTROL/MITIGACIÓN DE RIESGOS DE LAS ÁREAS PRIORITARIAS DE SEGUIMIENTO	16
5. ACCIONES DEL PLAN	17
5.1. ACCIONES DE FORMACIÓN.....	18
5.2. ACCIONES DE MEJORA DE LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD	18
5.3. ACCIONES DE DESARROLLO NORMATIVO	20
5.4. ACCIONES DE PROMOCIÓN DE LA SEGURIDAD.....	21
5.5. ACCIONES DE MEJORA DE LA SUPERVISIÓN.....	22
APÉNDICE A: MATRIZ DE CORRESPONDENCIA ENTRE OBJETIVOS DEL GASP 2026-2028 CON LOS OBJETIVOS ESTATALES.....	24
APÉNDICE B: MATRIZ DE CORRESPONDENCIA DE ASPECTOS DE SEGURIDAD A NIVEL EUROPEO CON LOS OBJETIVOS Y ÁREAS PRIORITARIAS ESTATALES	25
APÉNDICE C: MATRIZ DE CORRESPONDENCIA DE ACCIONES IDENTIFICADAS A NIVEL EUROPEO Y ESTATAL	26

APÉNDICE D: MATRIZ DE CORRESPONDENCIA DE ACCIONES DE LAS DISTINTAS EDICIONES DEL PASO.....	30
APÉNDICE E: MATRIZ DE CORRESPONDENCIA DE OBJETIVOS	31
APÉNDICE F: MATRIZ DE CORRESPONDENCIA DE ACCIONES DEL PASO CON LOS OBJETIVOS Y ÁREAS PRIORITARIAS	32
APÉNDICE G: INDICADORES DE SEGUIMIENTO	36
APÉNDICE H: ESTADO ACCIONES PASO 2026-2030	41

1. OBJETO

Como se establece en el artículo 25.2 del Real Decreto 995/2013, de 13 de diciembre, por el que se desarrolla la regulación del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil (PESO), **AESA elaborará, en colaboración con los proveedores y el resto de los organismos públicos, el Plan de Acción de Seguridad Operacional (PASO) con el fin de alcanzar los objetivos de seguridad operacional establecidos en el Programa.** Del mismo modo, corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea la iniciativa para la revisión del Programa atendiendo al resultado del seguimiento sobre su aplicación y al cumplimiento de la política y los objetivos previstos en él.

El objeto del presente documento es identificar las áreas prioritarias de seguridad operacional en España y asignar acciones orientadas a la consecución de los objetivos de seguridad del PESO y al control y mitigación del riesgo en dichas áreas.

Además, con el objetivo de alinear el PASO con el Plan de Seguridad Operacional para la Aviación Civil Europeo (EPAS), y en coherencia con lo establecido en el Artículo 25.2 del Real Decreto 995/2013 y en el artículo 8 del Reglamento (UE) 2018/1139 sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea, se ha analizado la última versión del EPAS para evaluar si es necesario añadir al PASO nuevas acciones o áreas de seguridad operacional que hayan sido detectadas como prioritarias a nivel europeo.

Este documento revisa los objetivos de seguridad operacional del Estado aprobados mediante Acuerdo del Consejo de Ministros el 16 de diciembre de 2025, y ajustados en esta segunda revisión del Acuerdo y las áreas estatales de seguimiento prioritario.

La gestión de la seguridad operacional, conforme al Programa, está encaminada a determinar las áreas de seguridad operacional que requieren mayor atención tras realizar un análisis de los datos y la información de seguridad operacional disponible. El Estado español ha revisado e identificado, con una metodología propia denominada RIMAS, las áreas de seguridad operacional que se aplicarán en el periodo 2026-2030. Este Plan identifica una serie de actividades o acciones, para controlar y/o mitigar los riesgos asociados a las áreas detectadas como prioritarias, que han de implementarse por el Estado o por los proveedores de servicios y productos aeronáuticos afectados.

Las medidas y acciones del PASO se han distribuido en los capítulos 3, 4 y 5 de este documento:

Capítulo 3: Para cada uno de los **objetivos** de seguridad operacional del Estado, que se aprobaron mediante Acuerdo del Consejo de Ministros, el Plan establece las metas e indicadores utilizados para su seguimiento.

Capítulo 4: En este capítulo se identifican las **categorías de accidente de alto nivel** y, en relación con estas, las **áreas estatales de seguimiento prioritario**, que son las áreas de seguridad operacional consideradas que requieren mayor atención, el tipo de datos utilizados para hacer el seguimiento del Plan y la correspondencia con las áreas del EPAS.

Capítulo 5: En esta edición se presentan todas las **acciones** que se han identificado para controlar o mitigar los riesgos en las áreas que requieren mayor atención y que contribuyen, a su vez, a alcanzar los objetivos estatales.

Apéndices: se presentan matrices de relación entre las acciones propuestas y los objetivos y áreas estatales prioritarias y la trazabilidad con el GASP y el EPAS vigente.

2. ALCANCE Y ALINEACIÓN CON ESTÁNDARES INTERNACIONALES

El Acuerdo de Consejo de Ministros establece que la duración del plan sea quinquenal y revisable anualmente. Este documento constituye la primera edición del PASO 2026-2030, cuya estructura y contenido mantienen un enfoque continuista respecto al plan del periodo anterior, el PASO 2021-2025. Para futuros periodos, se prevé una revisión estructural del Plan con el objetivo de reforzar su alineamiento con los marcos internacionales de referencia. En este contexto, está prevista una reestructuración integral del EPAS en 2027, con la que el PASO deberá mantener la coherencia y trazabilidad..

OACI estableció, mediante el Anexo 19 al Convenio de Aviación Civil Internacional y el Documento 9859, el marco para los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS en terminología inglesa) y para el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la aviación civil (SSP, en inglés).

En el marco de OACI, se confecciona periódicamente el [Plan global para la seguridad operacional de la aviación \(GASP\)¹ \(Doc. 10004\)](#). El GASP y el [Plan mundial de navegación aérea \(GANP, Doc. 9750\)](#) debían servir de marco para la elaboración y ejecución de los planes regionales y nacionales de seguridad operacional de la aviación. La hoja de ruta global para la seguridad operacional de la aviación, que se presenta en el GASP, sirve de plan de acción para ayudar a la comunidad de la aviación a lograr los objetivos del GASP.

En la Unión Europea las responsabilidades en el ámbito de la seguridad operacional son compartidas (según se establece en el *Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo de 4 de julio de 2018 sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (CE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo*) de tal forma que es necesaria la coherencia entre el PESO y el Programa Europeo de Seguridad Aérea (EASP).

Dentro del ámbito del EASP, se elabora anualmente el [Plan de Seguridad Operacional para la Aviación Europea \(EPAS\)²](#), el cual identifica los aspectos de seguridad operacional junto con las medidas de mitigación que se consideran más apropiadas y el responsable de implementarlas. El PASO, tal y como indica el Artículo 8 del Reglamento (UE) 2018/1139 tiene en cuenta tanto los riesgos de seguridad operacional y las medidas para su control determinadas tanto a nivel nacional como internacional (GASP) y europeo (EPAS).

La presente edición revisa asimismo la adecuación con el EPAS 2026, actualiza el estado de las acciones continuas o pendientes de implantar para alcanzar su logro en 2026 e incluye nuevas acciones que, atendiendo al resultado del seguimiento sobre la aplicación de los objetivos de seguridad aérea y al cumplimiento de la política y los objetivos previstos en él, se han estimado necesarias. El alcance del Plan será hasta el 31 de diciembre del 2030.

¹ A fecha de edición de este documento, la última versión del GASP es el [GASP 2026-2028](#)

² A fecha de edición de este documento, la última versión del EPAS es el EPAS 2026 lanzada el 18 de diciembre de 2025.

Adicionalmente, el PASO tiene en consideración el Reglamento de Ejecución (UE) nº 2019/317 de la Comisión de 11 de febrero de 2019 que establece un sistema de evaluación del rendimiento de los servicios de navegación aérea junto con la Decisión de Ejecución (UE) 2024/1688 de la Comisión, de 12 de junio de 2024, por la que se establecen los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para la red de gestión del tránsito aéreo correspondientes al cuarto período de referencia, comprendido entre el 1 de enero de 2025 y el 31 de diciembre de 2029, que fijan los indicadores y las metas de rendimiento en materia de seguridad operacional para los Estados Miembros.

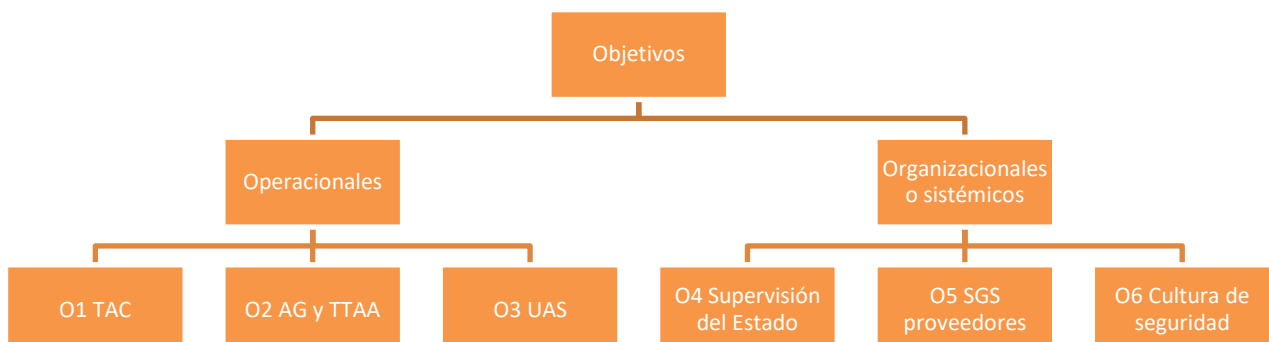
3. OBJETIVOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL PROGRAMA

El Anexo 2 al Acuerdo del Consejo de Ministros por el que se aprueba el PESA, contiene los objetivos de seguridad operacional del Estado. Se trata de los objetivos programáticos de alto nivel que se pretenden alcanzar a lo largo de los próximos años; es decir, los principios sobre los que se sustenta el Programa. En este sentido, el objetivo prioritario del Programa es mejorar la seguridad operacional del sector aéreo.

Estos objetivos incorporan metas para los grandes ámbitos de la aviación, así como mejorar la seguridad operacional reforzando su gestión dentro de las organizaciones involucradas (organismos públicos estatales y proveedores).

Los 15 objetivos planteados al inicio del Programa, en el año 2015, fueron modificados con la revisión del Programa realizada en el año 2020. En el nuevo acuerdo de Consejo de Ministros, de 16 de diciembre de 2025, se modificó la política (ANEXO 1 del Acuerdo), y se mantuvieron los 6 objetivos estratégicos (ANEXO 2 del acuerdo), con pequeñas modificaciones en su alcance y sus metas. Estos objetivos específicos pueden clasificarse en operacionales y sistémicos y se resumen a continuación:

- Los objetivos operacionales se centran en los tres ámbitos estratégicos de la aviación: transporte aéreo comercial, aviación general y trabajos aéreos y aeronaves no tripuladas. Cada uno de los ámbitos recogerá acciones encaminadas a reforzar la seguridad operacional en estos ámbitos, entendiendo cada uno de ellos de manera global. Así, el transporte aéreo comercial, engloba tanto a las compañías aéreas como a las infraestructuras que le dan soporte (aeropuertos de uso público y servicios de navegación aérea). El mismo concepto serviría para los otros dos objetivos operacionales.
- Los objetivos que se definen como sistémicos u organizacionales buscan reforzar el sistema de supervisión del Estado, los sistemas de gestión de la seguridad de los proveedores y la cultura de seguridad de las organizaciones.



Para cada objetivo estatal de seguridad operacional se identifican los indicadores y las metas de rendimiento en materia de seguridad operacional que se emplearán para evaluar su consecución.

De acuerdo con lo establecido por OACI, se entiende por indicadores de rendimiento los parámetros basados en datos que se utilizan para observar y evaluar el desempeño en materia de seguridad operacional de los sistemas de gestión de las organizaciones y del Estado. Las metas, por otro lado, vendrían a ser el objetivo proyectado o que se desea conseguir, en cuanto a los indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional, en un período de tiempo determinado.

En el Apéndice A de este documento puede encontrarse una traza entre los objetivos del GASP, marcados a nivel mundial, y los objetivos y política marcados a nivel estatal.

3.1. TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL

OBJETIVO 1:	Mejora del nivel de seguridad operacional del transporte aéreo comercial bajo supervisión del Estado español, en el ámbito de las compañías aéreas, de los aeropuertos en los que operan y de los proveedores de servicios de navegación aérea
-------------	--

Para su verificación se establecen dos metas complementarias:

La primera meta es el mantenimiento por debajo del valor medio de la tasa de siniestralidad publicada por OACI para la región EUR para aeronaves de más de 5700 kg, teniendo en cuenta los accidentes con víctimas mortales durante la operación de transporte aéreo comercial.

La segunda meta es el mantenimiento de la tasa anual de accidentes de compañías aéreas bajo supervisión del Estado español, durante la operación de transporte aéreo comercial, por debajo del valor de la tasa en los cinco años anteriores.

Para evaluar el cumplimiento de estas metas, se utilizarán como referencia las publicaciones de OACI. Desde el año 2011, OACI publica anualmente la tasa europea de siniestralidad en sus siguientes informes sobre seguridad operacional.³

El nivel de seguridad operacional del transporte aéreo comercial se evaluará a través de dos indicadores:

³ A fecha de edición de este documento, la última versión publicada es el [EUR 2024 Annual Safety Report](#) y EASA [Annual Safety Review 2025](#)

Media móvil cada 3 años, de la tasa (por millón de salidas⁴) de accidentes producidos en el transporte aéreo comercial cuya responsabilidad de investigación recae sobre la CIAIAC⁵.

Tasa (por millón de salidas) de accidentes producidos en el transporte aéreo comercial de operadores aéreos bajo supervisión del Estado español

3.2. TRABAJOS AÉREOS Y AVIACIÓN GENERAL

OBJETIVO 2: Mejora del nivel de seguridad operacional en los trabajos aéreos y aviación general y deportiva.

La meta es la disminución del número de personas fallecidas, en relación con la actividad llevada a cabo en cada año, en accidentes de este ámbito de aviación por debajo de los valores registrados en los años anteriores.

El nivel de seguridad operacional del se evaluará a través del siguiente indicador:

Tasa (por millón de salidas) de víctimas mortales en accidentes de trabajos aéreos y aviación general y deportiva

3.3. AERONAVES PILOTADAS POR CONTROL REMOTO

OBJETIVO 3: Promoción del desarrollo seguro y ordenado del sector de las aeronaves no tripuladas incluyendo el desarrollo de los servicios U-Space

Para su verificación, se establecen dos metas complementarias:

La primera meta es la reducción de los eventos de alta severidad de este tipo de aviación que impactan en la seguridad de las operaciones de aeronaves con personas a bordo con respecto a los eventos registrados los años anteriores.

La segunda meta es la reducción de la afectación a la operación en los aeropuertos españoles con provisión de servicio ATS, por la presencia de aeronaves no tripuladas en el entorno aeroportuario.

El cumplimiento del siguiente objetivo se evaluará a través de dos indicadores:

⁴ Para comparar la tasa española frente a la europea es necesario utilizar como factor de exposición el número de salidas que han tenido lugar en el territorio español. Las salidas se calcularán dividiendo por 2 el número de operaciones que han tenido lugar en el territorio español, las cuales son publicadas por Aena.

⁵ El número de accidentes de aviación comercial ocurridos en España se extraen del informe anual que publica la CIAIAC desde el año 2010. La última versión publicada a fecha de edición de este documento es el "[Informe Anual 2024](#)".

Número de eventos de alta severidad relacionados con aeronaves no tripuladas con impacto en la seguridad de operaciones de aeronaves con personas a bordo





Se está trabajando en definir el segundo indicador. Se hará una primera aproximación examinando la información disponible en Sistema de Notificación de Sucesos, y consultando la información disponible con los proveedores de servicios de navegación de aérea y los gestores aeroportuarios.

3.4. SISTEMA DE SUPERVISIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ESTADO

OBJETIVO 4: Fortalecimiento de la capacidad y la eficiencia del sistema de supervisión de la seguridad operacional del Estado.

La meta es la obtención de los mejores resultados en las evaluaciones externas al Estado sobre el sistema de supervisión, incluyendo la implantación efectiva de las normas de OACI a través de su Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional.

La capacidad del sistema de supervisión de la seguridad operacional del Estado se evaluará a través de los siguientes indicadores:

-  *Número de preguntas de protocolo USOAP (CMA) de la OACI contestadas satisfactoriamente / número de preguntas de protocolo aplicables *100*
-  *Porcentaje de cumplimiento del Plan Acciones Correctoras en el Protocolo de Auditoría (CMA)*
-  *Porcentaje de cumplimiento en el sistema de notificación de diferencias de OACI (EFOD)*
-  *Porcentaje de cumplimiento de las preguntas de protocolo en la autoevaluación (OLF)*

3.5. SISTEMAS DE GESTIÓN DE SEGURIDAD O MECANISMOS EQUIVALENTES

OBJETIVO 5: Aseguramiento de la implantación real y efectiva de los sistemas de gestión de seguridad o mecanismos equivalentes de los proveedores, y promoción de una verdadera sinergia entre dichos sistemas y el Programa Estatal de Seguridad Operacional.

La meta es el avance en el grado de madurez de los sistemas de gestión o mecanismos equivalentes de los proveedores en los distintos ámbitos de la aviación.

Para los proveedores de navegación aérea se utilizará el indicador clave de *Efectividad de los sistemas de gestión de la seguridad operacional – EoSM* establecido en el Reglamento (UE) 2019/317⁶.

Para el resto de las organizaciones se utilizará un indicador basado en los cuestionarios de evaluación del sistema de gestión de la seguridad de cada organización. En las organizaciones supervisadas dentro del marco europeo, EASA recomienda el uso de su cuestionario de evaluación del sistema de gestión de la seguridad⁷. También se podrá utilizar y adaptar este cuestionario o el material guía desarrollado por OACI⁸ para aquellas organizaciones afectadas por el Programa que no están dentro del marco europeo.

A nivel estatal, la integración de sistemas de gestión y mecanismos equivalentes dentro del PESO será evaluada mediante el indicador de nivel de madurez alcanzado en las preguntas de protocolo del Anexo 19.

3.6. CULTURA DE SEGURIDAD

OBJETIVO 6: Aplicación de una cultura de seguridad efectiva en todo el sector de la aviación civil, para que todas las organizaciones y personas vinculadas al Programa sean conscientes de su contribución a la mejora de la seguridad operacional y actúen en consecuencia.

La meta es el incremento en el número de organizaciones que han implementado metodologías y herramientas para la evaluación y mejora de la cultura de seguridad.

El indicador que se usará para evaluar el conocimiento y la aplicación de la cultura de seguridad, es:

*Número de notificaciones de sucesos anuales tomando como referencia la media de los últimos tres años.*⁹

⁶ Decisión de Ejecución (UE) 2024/1688 de la Comisión, de 12 de junio de 2024, por la que se establecen los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para la red de gestión del tránsito aéreo correspondientes al cuarto período de referencia, comprendido entre el 1 de enero de 2025 y el 31 de diciembre de 2029.

⁷ <https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications/management-system-assessment-tool>

⁸ https://www.seguridadaerea.gob.es/sites/aesa_web/files/pdfs/sistema_gestion_seg_operac_herramienta_evaluacion.pdf

⁹ Se considera que la cultura de seguridad es efectiva si este indicador es mayor que 1.

4. ÁREAS PRIORITARIAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

El proceso de identificación de las áreas prioritarias parte de los aspectos más globales relacionados con la seguridad del sector a nivel mundial y europeo para establecer aquellos aspectos que afectan más a nivel estatal y de organización.

Los documentos GASP y EPAS establecen aspectos de seguridad a nivel mundial y a nivel europeo respectivamente. Estos son tomados en consideración por el Estado para elaborar el PASO y las organizaciones supervisadas deben considerar el documento estatal para elaborar sus propios planes de acción.



4.1. ÁREAS PRIORITARIAS OACI

El Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) define cómo debe implantarse a nivel región OACI y a nivel nacional los objetivos del GASP a través de la hoja de ruta descrita en la sección 3 del Documento 10004 de OACI (2026-2028) en la que distingue:

- Los desafíos institucionales (ORG) relacionados con el sistema estatal de vigilancia (SSO) y el programa estatal de seguridad operacional (SSP).
- La hoja de ruta operacional (OPS) relacionada con la reducción de riesgos operacionales y con las actividades del sector para enfrentarse con las categorías de alto nivel (G-HRC) y otras categorías mundiales de sucesos de riesgo.

OACI define como categorías de accidentes de alto riesgo (G-HRC) a nivel mundial a aquellos tipos de accidentes tomando como base números reales de víctimas fatales, alto riesgo de muerte por accidente o número de accidentes e incidentes. A partir de los resultados del análisis de los datos de seguridad operacional recopilados de fuentes de información proactivas y reactivas (p. ej., accidentes, incidentes, eventos), así como de la OACI y otras organizaciones no gubernamentales, se han definido para la edición vigente del GASP las siguientes HRC:

G-HRC GASP

Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT)
 Pérdida de control en vuelo (LOC-I)
 Colisión en vuelo (MAC)
 Salida de pista (RE)
 Incursión en pista (RI)

En la edición GASP 2026-2028, también se tratan otras tres categorías mundiales de sucesos de riesgo. Si bien estas categorías no tienen un riesgo de víctimas mortales tan alto como las G-HRC, predominan entre los tipos más frecuentes de accidentes e incidentes graves en todas las regiones de la OACI.

G-ORC GASP

Contacto anormal en la pista (ARC)
Falla o mal funcionamiento de sistemas o componentes
(excl. Sist. Motopropulsor) (SCF-NP)
Encuentro con turbulencia (TURB)




En España, la hoja de ruta ORG está cubierta por la contribución a la consecución de objetivos estatales sistémicos. La parte OPS, está a su vez recogida en el EPAS y observada por el Estado y se detalla a continuación.

4.2. ÁREAS PRIORITARIAS EASA

El Plan Europeo de Seguridad Aérea (EPAS) establece las prioridades estratégicas para la seguridad operacional a nivel europeo en aspectos sistémicos o de resiliencia, competencia del personal, seguridad operacional, integración segura de nuevas tecnologías y conceptos y medioambiente.

Las Prioridades estratégicas 2023-2025 han sido extendidas hasta el final de 2026 en la última edición del EPAS 2026 que puede considerarse una edición de transición, dado que EASA está actualmente llevando a cabo una revisión completa de su aproximación al EPAS. El EPAS 2026 mantiene su estructura de tres volúmenes.

Se mantiene intacto para 2026 el Volumen I y de ese modo la clasificación de riesgos en aspectos sistémicos, competencia de personal, emergentes y operacionales tal y como sigue en el siguiente esquema. Un Addendum al Volumen I introduce nuevas prioridades estratégicas y modifica ligeramente el alcance de las ya existentes.

-  Las prioridades sistémicas y de resiliencia se mantienen. Se incluyen dos nuevas prioridades de segundo nivel, las tecnologías de Big Data para dar soporte a la gestión de riesgos del sistema de aviación y la simplificación de la regulación.
-  El EPAS elevó a prioridad de primer nivel la competencia del personal, que se considera un facilitador para mejorar tanto los aspectos sistémicos como los operacionales dado que afecta a todos los ámbitos.
-  Los aspectos operacionales se desglosan por ámbitos identificando las áreas prioritarias de cada ámbito a nivel europeo. Estas áreas claves para cada dominio (KRA) se controlan mitigando los precursores o factores contribuyentes de esas áreas. El EPAS identifica 10 áreas de riesgo y las carteras de riesgo con las áreas de riesgo clave (KRA) para cada uno de los siguientes ámbitos.

Áreas operacionales de riesgo claves (KRA) EPAS

- Colisión en vuelo de aeronaves
- Pérdida de control en vuelo
- Colisión en pista
- Salida de pista
- Fuego, humo y presurización
- Daños en tierra
- Colisión con obstáculo en vuelo
- Colisión con terreno
- Otros daños a personas
- Seguridad física



Carteras de riesgo por ámbitos (Safety Risk Portfolios by domain)

- Sistémicas y coyunturales
- Factores Humanos y desempeño
- CAT – Aeroplanos
- Helicópteros
- NCC–Aeroplanos pequeños
- Planeadores
- Globos
- Aeronavegabilidad
- ATM/ANS
- Aeródromos y asistencia en tierra

Una integración segura y sostenible de nuevas tecnologías y conceptos (aspectos emergentes) es otra de las prioridades estratégicas que el EPAS identifica para mejorar el nivel de seguridad operacional del sistema de aviación. En este ámbito, se incluye una nueva prioridad, la implantación del marco de referencia SES2+.



Fig. 4-1: Aspectos de seguridad identificados por EASA

Dentro de esos aspectos, el volumen III del EPAS identifica las áreas de riesgo y las relaciona con las carteras de riesgo identificando las áreas operacionales de riesgo clave (KRA) para cada uno de los ámbitos.

El volumen II detalla las acciones destinadas a evaluar, controlar o mitigar los aspectos de seguridad. Las acciones están clasificadas en seis tipos: regulación, evaluación, apoyo a la implementación, investigación, acciones de los Estados Miembros y promoción de la seguridad operacional. Los responsables de implementarlas principalmente son: EASA, la Comisión Europea, Eurocontrol, los Estados Miembros o iniciativas de seguridad operacional (como son los grupos de trabajo: ESPN-R, CAG, *Advisory bodies*, Data4Safety, CTIG, SPN, SMICG o NoA).

El volumen II añade 15 nuevas acciones (12 son 'Rule Making Tasks' RMT y 3 'Implementation Support Tasks' IST) que no requieren acción directa de los Estados Miembros.

El volumen III del EPAS relaciona cada KRA con las carteras de riesgo para cada uno de los ámbitos. Actualmente, está disponible la edición 2026. El Plan se revisa anualmente.

En el apéndice B se muestra la correspondencia entre los aspectos para la seguridad operacional del EPAS y los objetivos y áreas prioritarias estatales.

En el apéndice C se muestra la correspondencia entre las acciones del EPAS y las acciones del PASO.

4.3. ÁREAS PRIORITARIAS ESTATALES

De manera análoga al plan europeo, los aspectos para la seguridad operacional en aviación civil se pueden clasificar en sistémicos, operacionales y emergentes.

A partir de estos aspectos, España, con una metodología propia denominada RIMAS, identifica las áreas prioritarias de seguridad operacional a nivel estatal. Esta metodología explota, principalmente, datos de sucesos del Sistema de Notificación de Sucesos, el número de vuelos anualmente registrados y la valoración de los resultados ofrecidos por dicha metodología tanto por los Comités de seguridad internos de AESA como por el Comité de Coordinación del PESO.

En los siguientes apartados se describen los aspectos de seguridad operacional a nivel nacional a partir de los que se identificarán las áreas prioritarias estatales.

4.3.1. ASPECTOS SISTÉMICOS

Los aspectos sistémicos engloban los problemas de todo el sistema que afectan a la aviación en su conjunto. En la mayoría de los escenarios, estos problemas están relacionados con factores humanos, desempeño humano, competencia del personal, factores socioeconómicos o deficiencias en los procesos y procedimientos organizativos, ya sea a nivel de autoridad o de industria.

En España, el control del riesgo asociado a algunos de estos aspectos sistémicos identificados en el EPAS es de tal relevancia que se ha considerado total o parcialmente dentro de los objetivos estratégicos del PESO. De este modo, teniendo en cuenta que los objetivos estratégicos del Programa están orientados al control de riesgos sistémicos, cabría identificar de modo adicional como área prioritaria sistémica:

 *Competencia, factores humanos y desempeño del personal*

Los factores humanos y su impacto en el desempeño del personal son tenidos en cuenta y correctamente evaluados para contribuir a la mejora de la seguridad operacional de la aviación.

La gestión de los riesgos asociados a la fatiga (FRM), así como los programas de formación CRM deben ser evaluados y actualizados, en su caso, para favorecer esta mejora en la seguridad.

En cuanto a la competencia del personal, el EPAS destaca la gran importancia de disponer de personal bien formado para garantizar la seguridad y la resiliencia de la industria de la aviación. Esto, unido a las nuevas tecnologías y métodos para optimizar el aprendizaje, convierten a la competencia del personal en una prioridad de primer nivel en el marco europeo, prioridad que se traslada también al marco nacional.

4.3.2. ASPECTOS EMERGENTES

Los aspectos emergentes tienen en cuenta aquellos riesgos para la seguridad operacional que se hayan revelado recientemente y, por tanto, cuya evolución no pueda ser evaluada con la misma metodología que el resto y también los riesgos que pudieran surgir derivados de desarrollos reglamentarios, tecnológicos o procedimentales futuros.









Para el periodo que nos ocupa no se han considerado aspectos emergentes adicionales que no estén contemplados dentro de los objetivos programáticos del PESO.

4.3.3. ASPECTOS OPERACIONALES

En relación con los aspectos operacionales, por un lado, se identifican las categorías de accidente de alto nivel, que son aquellas que están relacionadas con la siniestralidad en la aviación civil y, por otro lado, aunque conectados con dichas categorías, se identifican sus principales factores causales o contribuyentes. La identificación de los factores causales que potencialmente sean de mayor preocupación a nivel nacional acaba determinando las áreas de seguimiento prioritario o áreas prioritarias operacionales.

Las áreas prioritarias de planes anteriores. No resultaba fácil compararlas porque unas describen el tipo de accidente que se ha producido y otras que pudieran ser factores causales o contribuyentes que pudieran haber derivado en accidentes o incidentes graves. Por ejemplo, las áreas del EPAS o las HRC del GASP sitúan al mismo nivel situaciones como el Vuelo controlado contra el terreno (CFIT) y la Incursión en pista (RI). El CFIT describe situaciones de riesgo que en la gran mayoría de las situaciones son accidentes. Por este motivo y gracias a los altos niveles de seguridad alcanzados por la aviación, su frecuencia de ocurrencia anual es muy baja. La RI, en cambio, se produce con mayor frecuencia y su severidad depende de lo cerca que haya estado esta circunstancia de haber provocado una colisión en el entorno de la pista de una aeronave con otra aeronave o vehículo, habiendo incursiones con severidad muy baja y otras con severidad muy elevada.

La identificación tanto de las categorías de accidente de alto nivel y sus factores contribuyentes ha sido realizada mediante la aplicación de la metodología RIMAS a partir de la agrupación de tipologías de ECCAIRS:

-  *Accidente por pérdida de control en vuelo (LOC-I)*
-  *Accidente por fallo de sistemas y/o equipos de aeronave (FSE)*
-  *Accidente por colisión de aeronave en el entorno de la pista (RWY)*
-  *Accidente por colisión de aeronave en vuelo controlado con el terreno (CFIT)*
-  *Accidente por colisión de aeronave en tierra fuera de la pista (GND)*
-  *Daños a las personas en el entorno aeroportuario o en cabina (PERS)*
-  *Accidente por colisión de aeronaves en vuelo (MAC)*
-  *Accidente por colisión de aeronave en vuelo con objetos (CVO)*

Para cada categoría de accidente de alto nivel se analizan los factores principales a considerar en el control de riesgos y los ámbitos principalmente afectados y los ámbitos en los que más contribuyen.

Para la identificación de áreas prioritarias, se ha partido de las tipologías de sucesos de ECCAIRS, identificando aquellos factores (tipologías) que a nivel estatal se han considerado de mayor relevancia,

mediante la estimación realizada con RIMAS. Esta priorización se ha realizado teniendo en cuenta aquellos factores con mayor frecuencia de ocurrencia, o mayor pérdida potencial asociada al impacto a la seguridad operacional y a la evolución de estas dos variables (frecuencia de ocurrencia o pérdidas potenciales) a lo largo del periodo analizado por RIMAS. Tras la identificación tanto por parte de AESA como el Comité de Coordinación del PESO, se han determinado las áreas prioritarias de seguimiento para el año 2026-, que deberán ser tenidas en cuenta en la asignación de medidas de control de riesgo para obtener un mayor impacto positivo en la seguridad operacional a nivel estatal tanto por los organismos públicos como por las organizaciones supervisadas:

- Fallos de sistema no motor de naturaleza mecánica
- Colisión con aves
- Manejo de la aeronave
- Incursión de pista
- Pasajero conflictivo
- Pérdida de separación en vuelo

Colisión con aves, Manejo de la aeronave y Fallos de Sistema No Motor Mecánica son áreas que destacan por tener una alta frecuencia esperada, que conforme al modelo empeora con respecto a años anteriores.

En años anteriores, el análisis de Manejo de aeronave ha resaltado problemas relacionados con el *glide slope* en las aproximaciones ILS, el control de la velocidad y el *rate of climb*. Por otro lado, dentro de los Fallos de Sistema No Motor Mecánica, se puso el foco en temas de tren de aterrizaje, aunque muchos de ellos eran consecuencia de fallos en la operación.

Pasajero conflictivo y Pérdida de separación en vuelo (que incluye tanto las pérdidas de separación cuando hay separación mínima prescrita como las separaciones inadecuadas cuando no las hay) empeoraban tanto en pérdida como en frecuencia el año pasado, destacando particularmente en términos de frecuencia. Este año, Pasajero conflictivo presenta una mejoría en ambas magnitudes, y Pérdida de separación mínima empeora ligeramente en ambas. Se ha propuesto continuar su monitorización este año.




Incursión en pista de aeronaves no resalta en pérdida ni frecuencia esperadas, pero, atendiendo a su evolución negativa en frecuencia esperada y a su consideración tanto en el EPAS como en el GASP y el EUR RASP, se ha decidido mantener las incursiones como área prioritaria operacional, e incluir en el análisis del área Incursión en pista de vehículos o personas.





La relación entre categorías de accidentes de alto nivel, factores principales y ámbitos afectados se muestra en el apéndice G.

4.4. ÁREAS PRIORITARIAS DE SEGUIMIENTO ESTATALES

En esta edición del PASO, se han establecido seis áreas prioritarias de seguimiento siendo de carácter sistémico la *Competencia, factores humanos y desempeño del personal* y el resto de carácter operacional.

El objetivo estatal para estas áreas es focalizar el análisis en determinadas áreas, cuyo control o mitigación puede redundar en una mejora de la seguridad operacional en España. Dicho lo anterior, se recopilan las áreas prioritarias operacionales serían las siguientes:

-  Competencia, factores humanos y desempeño del personal
-  Fallos de sistema no motor - Mecánica
-  Manejo de la aeronave

-  Colisión con aves
-  Pasajero conflictivo
-  Pérdida de separación en vuelo
-  Incursión en pista

La correspondencia entre las áreas de los planes europeo y nacional se muestra en el apéndice B.

4.5. MEDIDAS DE CONTROL/MITIGACIÓN DE RIESGOS EN CATEGORÍAS DE ACCIDENTE DE ALTO NIVEL

Para cada categoría de accidente de alto nivel, AESA realiza una monitorización continua a través de los indicadores establecidos para cada una de ellas (ver apéndice G) para determinar la eficacia de las medidas preventivas de control de riesgo adoptadas.

Para el seguimiento de la evolución del riesgo en las categorías de accidente de alto nivel se utilizarán como indicadores el número de accidentes y el número de personas con heridas graves o fallecidas en cada área anualmente. El objetivo será que los valores de estos indicadores estén por debajo de sus respectivas medias en los 5 años anteriores.

El indicador que utiliza AESA para determinar la efectividad de las actividades o acciones que se emprendan para controlar y/o mitigar los riesgos de seguridad operacional asociados a cada factor causal o precursor identificado anteriormente en las categorías de accidente de alto nivel es el siguiente:

Media de los últimos tres años de la tasa (por unidad de exposición) del tipo de evento del que se trate

La meta en cada caso es reducir el valor del indicador o mantenerlo dentro de los valores aceptables para cada área.

AESA utilizará la unidad de exposición apropiada atendiendo al evento que se quiera analizar (número de operaciones totales, número de operaciones de salida, ciclos, etc.) para calcular la tasa. Asimismo, también puede variar la fuente empleada para obtener el número de eventos (sistema de notificación de sucesos, portal de indicadores, etc.) (ver apéndice G).

4.6. MEDIDAS DE CONTROL/MITIGACIÓN DE RIESGOS DE LAS ÁREAS PRIORITARIAS DE SEGUIMIENTO

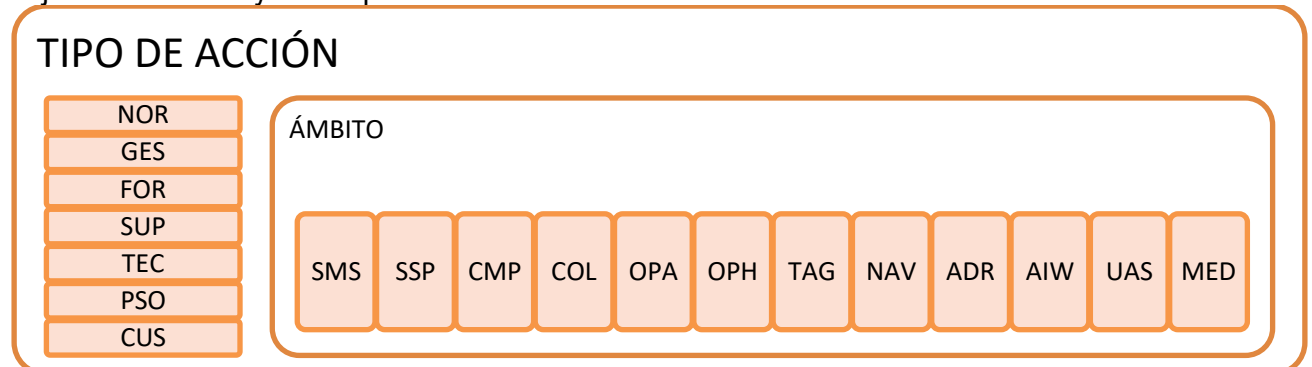
La iniciativa de la propuesta de acciones para cada una de las áreas prioritarias se realiza a través de cada grupo de trabajo de expertos de AESA en el que se establecen también los criterios de medida de efectividad para cada una de ellas. Estas se validan en el Comité de Dirección de AESA.

Posteriormente, el PASO se somete a consulta del Comité de Coordinación del PESO.

El seguimiento de la gestión de cada área prioritaria se realizará al menos una vez al año, con anterioridad a la revisión anual del Plan de Acción (sin perjuicio de que AESA vaya realizando un seguimiento del estado de las áreas de manera continua durante todo el año).

5. ACCIONES DEL PLAN

Considerando las acciones del Plan Europeo EPAS 2026, se han establecido a nivel estatal las acciones que contribuyen a alcanzar los objetivos estatales de seguridad y las áreas prioritarias. La relación de las acciones no es biunívoca, porque una sola acción, puede contribuir a uno o más objetivos estatales y/ áreas prioritarias.¹⁰



En esta edición se han reorganizado las acciones por tipo de acción y ámbito. Los ámbitos engloban las áreas definidas en el EPAS 2026 Vol II y con actividades transversales de la gestión de la seguridad:

- SMS: Sistemas de gestión de la seguridad
- SSP: Programa Estatal de Seguridad Operacional
- COL: Colaboración entre autoridades/proveedores/ámbitos
- CMP: Competencia
- OPA: Operaciones aéreas-aeroplanos
- OPH: Operaciones aéreas-helicópteros
- TAG: Trabajos aéreos y aviación general
- NAV: Navegación aérea
- ADR: Aeropuertos
- AIW: Aeronavegabilidad inicial y continuada
- UAS: Sistemas de aeronave no tripulada
- MED: Medicina

Los tipos de acción que se han definido son los siguientes:

- CUS:-Cultura de seguridad
- FOR:-Formación
- GES:-Gestión de la seguridad
- PSO:-Promoción de la seguridad operacional
- NOR:-Desarrollo Normativo
- SUP:-Supervisión
- TEC:-Desarrollo tecnológico

¹⁰ En la tabla del apéndice F se establece la relación entre acciones y objetivos y áreas prioritarias.

Para cada tipo de acción, el Plan identifica y describe:

- El identificador de la acción COD. La forma de codificar el identificador de las acciones asignadas a cada tipo de acción es la siguiente: “AAA.YY.ZZ”, siendo AAA el código asignado a cada tipo de acción, YY el año en que se introdujo por primera vez dicha acción en el PASO y ZZ el número asignado a la acción PASO correspondiente. Por ejemplo, el código “FOR.19.01” correspondería a la acción 01, introducida en el PASO en el año 2019 de las clasificadas como acción de tipo formación.
- El ámbito principal al que está asignada la acción.
- Descripción de la acción
- El plazo o fecha para su implantación
- El entregable (o medida) como resultado de su implantación, y
- El responsable de su implantación/ Afectado por la aplicación o participante en la acción

5.1. ACCIONES DE FORMACIÓN

La competencia es uno de los aspectos sistémicos recogidos en el EPAS y una de las áreas de seguimiento prioritario estatal. Las acciones para mejorar esa área sistémica requieren una mejora en las capacidades y cualificación de todo el personal que tiene tareas relacionadas con la seguridad operacional. En especial, es necesario impulsar la formación en los sistemas de gestión de la seguridad tanto a personal inspector como al personal que trabaja en las organizaciones del sector.

COD	Ámbito	Descripción	Fecha	Entregable	Responsable/ Participante
FOR.21.04	NAV	Cursos sobre Seguridad Operacional para personal de meteorología que presta servicio a la Aviación	2026	Programa Formación y Actas de Cursos	Proveedor MET
FOR.22.02	NAV	Acción formativa para los inspectores acerca de la actualización del mecanismo equivalente para la seguridad y la supervisión de su implantación por los proveedores de servicios MET.	2026	Registros formación	MITECO-ANSMET
FOR.22.03	NAV	Acción formativa para el proveedor MET acerca de la actualización del mecanismo equivalente de seguridad	2027	Registros formación	MITECO-ANSMET/ Proveedor MET

5.2. ACCIONES DE MEJORA DE LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

Teniendo en cuenta que la gestión de la seguridad incluye todos los componentes del Programa Estatal (política, objetivos y recursos, gestión de riesgos, aseguramiento de la seguridad y promoción), la totalidad de las acciones del PASO contribuyen a la mejora de dicha gestión. No obstante, se incluyen en este apartado las acciones intrínsecas a la gestión en sí misma. La evaluación continua del programa, la gestión de la seguridad entre interfaces entre los diferentes ámbitos, los sistemas de captura y procesamiento de datos de seguridad, establecimiento de indicadores de rendimiento y la mejora continua de las metodologías que permiten la identificación de tendencias

adversas y la identificación de áreas comunes de riesgo en, y entre, los distintos sectores de la aviación civil.

COD	Ámbito	Descripción	Fecha	Entregable	Responsable/ Participante
GES.19.01	SSP	Colaboración con IATA para compartir datos de seguridad operacional	2026		AESA
GES.19.05	NAV	Adaptación del Portal de Indicadores de Seguridad de Navegación Aérea para incorporar los nuevos indicadores	2026	Portal web actualizado en servicio	AESA
GES.19.06	NAV	Actualización de indicadores de seguridad del PESO de Proveedores de Servicios ATS y CNS	2026	Documento de definición de nuevos indicadores	AESA/ Proveedores civiles ATS-CNS
GES.19.08	TODOS	Implementación de las recomendaciones de GAPPRI y GAPPRE valoradas como aplicables	2026		AESA, Todos los proveedores afectados por el PESO
GES.19.09	ADR	Regularización de infraestructuras aeronáuticas de uso restringido (dedicadas al transporte sanitario y contraincendios) de acuerdo con el plan establecido (PRIA)	2026	Autorizaciones de apertura al tráfico conforme a lo planificado	AESA
GES.21.05	COL - NAV	Coordinación de la emisión de SIGMET con FAB limítrofes (Francia y Marruecos)	2026	Acuerdos de coordinación	Proveedor MET
GES.22.08	CMP	Tener en consideración el material proporcionado por el Human Factor Collaborative Analysis Group para refuerzo de las competencias de los inspectores en relación con los Factores Humanos	2026		AESA
GES.24.01	SSP	Promover una buena calidad en los datos de las notificaciones de sucesos de seguridad operacional	2026	Campañas, folletos, material guía	AESA

COD	Ámbito	Descripción	Fecha	Entregable	Responsable/ Participante
GES.24.02	SSP	Organizar talleres o eventos similares para interactuar directamente con las partes afectadas respecto a la calidad de los datos en las notificaciones de sucesos	2026	Talleres, jornadas	AESA/ Organizaciones obligadas a reportar por el Reg. UE 376/2014
GES.26.01	ADR	Actualización del Mapa de Aviación y Fauna con nuevos muladares y focos de atracción	2026		AESA
GES.26.02	SSP	Envío a operadores aéreos y escuelas de pilotos de un resumen anual con información del sistema de notificación de sucesos sobre su organización, de manera agregada y des-identificada.	2028	Informes	AESA
GES.26.03	SSP	Coordinación de las acciones necesarias para la publicación de la frecuencia aire-aire única europea para la comunicación entre los pilotos en España, conforme a la normativa internacional aplicable	2026		AESA/ ENAIRE ¹¹
GES.26.04	SSP	Revisión de todas las Preguntas de Protocolo del programa USOAP aplicables a España	2026	Informe de DGAC con el estado de revisión de cada PQ	DGAC/ AESA, ANSMET, EMA, CIAIAC

5.3. ACCIONES DE DESARROLLO NORMATIVO

Las iniciativas, elaboración y propuestas legislativas en materia de legislación básica y normativa sectorial, así como las actividades, como grupo de trabajo, desarrollo de requisitos normativos, planes de adaptación a la normativa de organizaciones vinculadas con la mejora de la seguridad operacional se describen a continuación:

¹¹ Como Gestor Nacional de Frecuencias Aeronáuticas

COD	Ámbito	Descripción	Fecha	Entregable	Responsable/ Participantes
NOR.17.02	TAG	Iniciativa, elaboración y propuesta de un Real Decreto por el que se regula la aeronavegabilidad, operaciones y licencias del personal de vuelo de las aeronaves excluidas del anexo I del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo.	2027	Propuesta elaborada del Real Decreto	AESA/ DGAC

5.4. ACCIONES DE PROMOCIÓN DE LA SEGURIDAD

La cultura de seguridad operacional es un catalizador que tiene una influencia significativa en la integración y evolución de los elementos del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional y, en consecuencia, influye en el Programa Estatal de Seguridad operacional. Es más, el éxito de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional y del Programa Estatal de Seguridad operacional dependen, en gran medida, del desarrollo de una cultura de seguridad operacional positiva y preventiva, siendo la mejora de la seguridad operacional clave para el desarrollo sostenible del sector aéreo.

COD	Ámbito	Descripción	Fecha	Entregable	Responsable/ Participantes
PSO.15.02	OPA	Continuar potenciando el Foro Nacional FDM	2026	Convocatoria jornada	AESA/ Operadores Foro FDM
PSO.17.02	TODOS	Continuar potenciando la divulgación interna y/o externa de información de seguridad operacional	2026	Actividades de divulgación realizadas	Organismos, Organizaciones afectadas por PESO
PSO.17.04	TODOS	Participación en los CLSP de los aeropuertos españoles y concienciación sobre aplicación del Programa de Seguridad en Pista.	2026	Actas reunión	Proveedores civiles NA, Gestores aeroportuarios, Operadores Aéreos
PSO.19.04	TODOS	Continuar potenciando el Foro Nacional de Aviación y Fauna	2026	Presentaciones jornada	AESA/ Gestores aeroportuarios, Operadores aéreos, Proveedores NA
PSO.19.10	ADR	Participación en los Comités de Fauna de los Aeropuertos	2026	Actas Comités	Gestores aeroportuarios

COD	Ámbito	Descripción	Fecha	Entregable	Responsable/ Participantes
PSO.21.02	TODOS	Continuar potenciando del Foro Nacional de seguridad en Pista	2026	Presentaciones jornada	AESA/ Gestores aeroportuarios Operadores aéreos, Proveedores NA
PSO.21.07	NAV	Elaboración de las guías meteorológicas de aeródromos	2026	Guías meteorológicas	Proveedor MET
PSO.22.02	TAG	Difusión al sector de trabajos aéreos - COE del libro blanco de cultura de seguridad y las encuestas asociadas, así como las conclusiones de programa piloto para TAC	2026		AESA
PSO.26.01	ADR	Campaña de difusión del Mapa de Aviación y Fauna en los principales aeropuertos	2026	Presentaciones	AESA
PSO.26.02	OPA	Actividad de promoción de la seguridad relativa al área prioritaria de Manejo de aeronaves	2027		AESA
PSO.26.03	AIW	Actividad de promoción de la seguridad relativa al área prioritaria de Fallos de Sistema No Motor - Mecánica	2027		AESA
PSO.26.04	CMP TAG	Jornada de promoción de la seguridad con las ATOs, incidiendo en los principales riesgos asociados a su operación	2026		AESA/ ATOs
PSO.26.05	OPA	Jornadas de promoción de la seguridad para la prevención de las pérdidas de separación en vuelo	2027		AESA/ Proveedores civiles NA, Aviación General, ATOs

5.5. ACCIONES DE MEJORA DE LA SUPERVISIÓN

La mejora continua del sistema de supervisión del estado debe garantizar que además que el sector cumple con los requisitos de seguridad, el hacerlo de una manera lo más eficaz posible.

Además de las acciones directamente relacionadas con la supervisión estatal, es necesario potenciar en todo el Estado el desarrollo de sistemas de captura y procesamiento de datos de seguridad o en, y entre, los distintos sectores de la aviación civil.

COD	Ámbito	Descripción	Fecha	Entregable	Responsable/ Participantes
SUP.19.02	NAV	Aplicación del protocolo entre las autoridades nacionales de supervisión civil y militar relativo a la supervisión de la provisión de servicios de navegación aérea en España	2026	Actas de reunión y evidencias intercambio información	AESA, EMA
SUP.24.02	COL	Revisar y coordinar con los gestores aeroportuarios propuestas para transmitir a EASA/OACI ayudas visuales para mejorar el posicionamiento en los puntos de espera de la pista.	2026		AESA/ Gestores aeroportuarios
SUP.24.03	NAV	Supervisión continuada del estado de implantación de las recomendaciones de GAPPRI por los Proveedores de Servicio de Navegación Aérea	2026		AESA/ Proveedores civiles NA
SUP.25.01	NAV	Dar traslado de información del sistema de notificación de sucesos a escuelas de piloto, identificando las tipologías de sucesos predominantes según el SNS.	2026		AESA/ Escuelas ATO
SUP.26.01	ADR NAV	Seguimiento de la SIB 2025-07 de EASA sobre el uso de barras de parada H24 para dar soporte a su implementación, en el marco de las funciones de supervisión del ámbito de la Navegación Aérea y Aeropuertos.	2027		AESA/ Gestores de aeródromo, Proveedores ATC
SUP.26.02	ADR	Supervisión del tratamiento de la SIB 2025-07 sobre el uso de barras de parada H24 en los Comités Locales de Seguridad en Pista de los Aeropuertos españoles	2027		AESA/ Gestores de aeródromo

APÉNDICE A: MATRIZ DE CORRESPONDENCIA ENTRE OBJETIVOS DEL GASP 2026-2028 CON LOS OBJETIVOS ESTATALES

OBJETIVOS GASP 2026-2028	OBJETIVOS ESTATALES DE SEGURIDAD OPERACIONAL						POLÍTICA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL (*)												
	Objetivos Operacionales			Objetivos Organizacionales o Sistémicos			P 1	P 2	P 3	P 4	P 5	P 6	P 7	P 8	P 9	P 10	P 11	P 12	
	O1 TAC	O2 AG y TAA	O3 UAS	O4 Supervisión del Estado	O5 SGS proveedores	O6 Cultura seguridad													
Objetivo 1: Establecer la reducción continua de los riesgos de seguridad operacional																			
Objetivo 2: Procurar fortalecer la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional																			
Objetivo 3: Hacer un llamamiento a la elaboración y gestión de programas estatales de seguridad operacional																			
Objetivo 4: Fortalecer la colaboración a nivel regional y nacional para hacer frente a los problemas de seguridad operacional																			
Objetivo 5: Hace un llamamiento al fortalecimiento de la planificación de la seguridad operacional de la aviación, mediante los RASP y los NASP																			
Objetivo 6: Procura ampliar la utilización de los programas de evaluación de la industria y los programas de intercambio de datos de seguridad operacional																			

(*) Conforme al Anexo 1 del Acuerdo del Consejo de Ministros de 16 de diciembre de 2025

APÉNDICE B: MATRIZ DE CORRESPONDENCIA DE ASPECTOS DE SEGURIDAD A NIVEL EUROPEO CON LOS OBJETIVOS Y ÁREAS PRIORITARIAS ESTATALES

EPAS 2023-2025			PASO 2021-2025														
			OBJETIVOS ESTATALES						ÁREAS PRIORITARIAS								
SAFETY PRIORITIES	DOMAINS	RISK AREA	OBJ 1. TAC	OBJ 2. TTAA y AG	OBJ 3. UAS	OBJ 4. SUP	OBJ 5. SGS	OBJ 6. CUL	Competencia y FFHH	Fallos de sistema no motor	Gestión del vuelo	Colisión con aves	Incurción en pista	Pérdida de separación en vuelo	Pasajero conflictivo		
SYSTEMIC	Systemic Safety & resilience	Manage risk interdependencies															
		Improve safety by improving safety management															
		Manage human factors and human performance															
		Civil-military coordination and cooperation															
		Ensure a uniform oversight system and level playing field															
		Use Big data technologies to support the EU aviation safety risk management															
		Rules simplification (**)															
	Competence of personnel																
EMERGING	Safe and sustainable integration of new and emerging technologies concepts	Artificial intelligence (AI)															
		Digitalisation															
		Aerial Services and others															
		Virtual certification															
		ATCO – system-based licensing system															
		Implementation of ATM Master Plan															
		New business models in air operations															
		New propulsion technologies															
		Higher airspace operation															
	SES2+ framework implementation																
OPERATIONAL & KEY SAFETY AREAS (KRA)	CAT & NCC aeroplane operations	Aircraft upset															
		Runway excursion															
		Other injuries															
	Rotocraft operations	Aircraft upset															
		Other injuries															
		Terrain Collision															
	General Aviation (GA)	Aircraft upset															
		Airborne Collision															
		Runway excursion															
	Initial and continuing AIW	(*)															
		Airborne Collision															
	ATM/ANS	Collision on Runway															
		Aircraft upset															
		Ground damage															
Aircraft upset																	
Other injuries																	

* Pendiente de definir por EASA

** Esta prioridad es de EASA como regulador.

APÉNDICE C: MATRIZ DE CORRESPONDENCIA DE ACCIONES IDENTIFICADAS A NIVEL EUROPEO Y ESTATAL

- Acción EPAS nueva en EPAS Volume II – 2026 Edition
- Acción existente en ediciones anteriores de EPAS
- Acción no contemplada en EPAS Volume II – 2026 Edition
- Acción no contemplada en el PASO 2021-2025 o PASO 2026-2030

ID. ACCIÓN	MST.0001	MST.0002	MST.0003	MST.0015	MST.0019	MST.0024	MST.0025	MST.0026	MST.0027	MST.0028	MST.0032	MST.0033	MST.0034	MST.0035	MST.0036	MST.0037	MST.0038	MST.0040	MST.0041	MST.0042	MST.0043	SPT.0012	SPT.0057	SPT.0078	SPT.0096	SPT.0101	SPT.0103	SPT.0105	SPT.0107	SPT.0111	SPT.0119	SPT.0120	SPT.0121	SPT.0129	
CUS.15.01																																			
CUS.17.01																																			
CUS.21.01																																			
FOR.15.01																																			
FOR.19.01																																			
FOR.21.02																																			
FOR.21.03																																			
FOR.21.04																																			
FOR.21.06																																			
FOR.22.01																																			
FOR.22.02																																			
FOR.22.03																																			
GES.15.01																																			
GES.15.02																																			
GES.15.03																																			
GES.15.04																																			
GES.17.01																																			
GES.19.01																																			
GES.19.04																																			
GES.19.05																																			
GES.19.06																																			
GES.19.07																																			
GES.19.08																																			
GES.19.09																																			
GES.19.10																																			
GES.19.11																																			
GES.19.12																																			
GES.21.01																																			
GES.21.02																																			
GES.21.03																																			
GES.21.04																																			
GES.21.05																																			
GES.21.06																																			
GES.21.08																																			
GES.21.09																																			
GES.21.10																																			

ID. ACCIÓN	MST.0001	MST.0002	MST.0003	MST.0015	MST.0019	MST.0024	MST.0025	MST.0026	MST.0027	MST.0028	MST.0032	MST.0033	MST.0034	MST.0035	MST.0036	MST.0037	MST.0038	MST.0040	MST.0041	MST.0042	MST.0043	SPT.0012	SPT.0057	SPT.0078	SPT.0096	SPT.0101	SPT.0103	SPT.0105	SPT.0107	SPT.0111	SPT.0119	SPT.0120	SPT.0121	SPT.0129		
GES.21.11																																				
GES.21.12																																				
GES.21.13																																				
GES.21.14																																				
GES.22.01																																				
GES.22.02																																				
GES.22.03																																				
GES.22.04																																				
GES.22.05																																				
GES.22.06																																				
GES.22.07																																				
GES.22.08																																				
GES.22.09																																				
GES.23.01																																				
GES.24.01																																				
GES.24.02																																				
GES.26.01																																				
GES.26.02																																				
GES.26.03																																				
GES.26.04																																				
NOR.15.01																																				
NOR.17.01																																				
NOR.17.02																																				
NOR.19.01																																				
NOR.19.02																																				
NOR.19.03																																				
NOR.19.04																																				
NOR.19.05																																				
NOR.19.06																																				
NOR.21.01																																				
NOR.21.02																																				
NOR.22.01																																				
NOR.22.02																																				
NOR.22.03																																				
NOR.22.04																																				
PSO.15.01																																				
PSO.15.02																																				
PSO.15.04																																				
PSO.15.05																																				
PSO.15.06																																				
PSO.17.01																																				
PSO.17.02																																				
PSO.17.04																																				
PSO.17.05																																				

ID. ACCIÓN	MST.0001	MST.0002	MST.0003	MST.0015	MST.0019	MST.0024	MST.0025	MST.0026	MST.0027	MST.0028	MST.0032	MST.0033	MST.0034	MST.0035	MST.0036	MST.0037	MST.0038	MST.0040	MST.0041	MST.0042	MST.0043	SPT.0012	SPT.0057	SPT.0078	SPT.0096	SPT.0101	SPT.0103	SPT.0105	SPT.0107	SPT.0111	SPT.0119	SPT.0120	SPT.0121	SPT.0129				
PSO.19.01																																						
PSO.19.02																																						
PSO.19.04																																						
PSO.19.05																																						
PSO.19.07																																						
PSO.19.08																																						
PSO.19.09																																						
PSO.19.10																																						
PSO.19.11																																						
PSO.21.01																																						
PSO.21.02																																						
PSO.21.04																																						
PSO.21.07																																						
PSO.21.08																																						
PSO.21.09																																						
PSO.21.10																																						
PSO.21.11																																						
PSO.22.01																																						
PSO.22.02																																						
PSO.22.03																																						
PSO.22.04																																						
PSO.23.01																																						
PSO.26.01																																						
PSO.26.02																																						
PSO.26.03																																						
PSO.26.04																																						
PSO.26.05																																						
SUP.15.01																																						
SUP.15.02																																						
SUP.19.01																																						
SUP.19.02																																						
SUP.19.04																																						
SUP.19.05																																						
SUP.21.01																																						
SUP.21.02																																						
SUP.21.03																																						
SUP.21.04																																						
SUP.21.05																																						
SUP.21.06																																						
SUP.21.07																																						
SUP.21.08																																						
SUP.22.01																																						
SUP.22.02																																						
SUP.22.03																																						

ID. ACCIÓN	MST.0001	MST.0002	MST.0003	MST.0015	MST.0019	MST.0024	MST.0025	MST.0026	MST.0027	MST.0028	MST.0032	MST.0033	MST.0034	MST.0035	MST.0036	MST.0037	MST.0038	MST.0040	MST.0041	MST.0042	MST.0043	SPT.0012	SPT.0057	SPT.0078	SPT.0096	SPT.0101	SPT.0103	SPT.0105	SPT.0107	SPT.0111	SPT.0119	SPT.0120	SPT.0121	SPT.0129		
SUP.22.04																																				
SUP.22.05																																				
SUP.24.01																																				
SUP.24.02																																				
SUP.24.03																																				
SUP.25.01																																				
SUP.26.01																																				
SUP.26.02																																				
TEC.15.01																																				
TEC.15.02																																				
TEC.19.02																																				
TEC.19.03																																				
TEC.21.01																																				
TEC.21.02																																				
TEC.22.03																																				

APÉNDICE D: MATRIZ DE CORRESPONDENCIA DE ACCIONES DE LAS DISTINTAS EDICIONES DEL PASO

ID. PASO 2021-2025	ID. PASO 2019-2021	ID. PASO 2017-2019	ID. PASO 2015-2017
NOR.15.01	A01.15.02	A1.2	A1.2
NOR.17.01	A05.17.02	A5.13	-
NOR.17.02	A05.17.04	A5.16	-
NOR.19.01	A11.19.01	A1.1 / A7.4	A1.1
NOR.19.02	A05.19.07	-	-
NOR.19.03	A05.19.08	-	-
NOR.19.04	A02.19.08	-	-
NOR.19.05	MAC.19.02	-	-
NOR.19.06	A04.19.04	A4.6	-
GES.17.01	A10.17.01	A10.6	-
GES.19.01	A13.19.04	-	-
GES.19.04	A12.19.01	-	-
GES.19.05	A13.19.02	-	-
GES.19.06	A13.19.01	-	-
GES.19.07	A10.19.02	-	-
GES.19.08	SEP.19.02	RS.7 / RS.8	RI-VAP.1-5
GES.19.09	A04.19.05	-	-
GES.19.10	CFT.19.01	-	-
FOR.15.01	A12.15.01	A12.2	A12.2
FOR.19.01	A01.19.05	-	-
SUP.15.01	A12.15.02	A12.3	A12.3
SUP.15.02	A03.15.01	A3.2	A3.2
TEC.15.01	A01.15.03	A1.6	A9.2
TEC.15.02	CFT.15.01	CFIT.2	CFIT.2
PSO.15.01	A14.15.01	A14.1	A14.1
PSO.15.02	A13.15.01	A13.1	A13.1
PSO.15.04	A05.15.01	A5.6	A5.6
PSO.15.05	SET.15.02	H.2	H.2
PSO.17.02	A14.17.01	A14.5	-
PSO.17.04	SEP.17.01	RS.3	-
PSO.19.01	A14.19.02	-	-
PSO.19.02	MAC.19.03	-	-
PSO.19.04	CDF.19.01	-	-
PSO.19.05	A04.19.01	-	-
PSO.19.07	LOC.19.01	-	-
PSO.19.08	A05.19.06	-	-
PSO.19.09	DPA.19.03	-	-
PSO.19.11	SET.19.01	-	-
CUS.15.01	A11.15.01	A11.1	A11.1
CUS.17.01	A05.17.01	A5.12	-

ID. PASO 2021-2025	ID. PASO 2019-2021	ID. PASO 2017-2019	ID. PASO 2015-2017
SUP.19.01	SNA.19.01	-	-
SUP.19.02	A02.19.02	-	-
SUP.19.04	A02.19.06	-	-
SUP.19.05	A01.19.01	-	-
TEC.19.01	SEP.19.03	-	-
TEC.19.02	MAC.19.01	-	-

APÉNDICE E: MATRIZ DE CORRESPONDENCIA DE OBJETIVOS

		OBJETIVOS ESTABLECIDOS TRAS LA REVISIÓN DEL PROGRAMA (ACM ¹² 15/12/2020 y ACM 16/12/2025))					
		OBJETIVOS OPERACIONALES			OBJETIVOS SISTÉMICOS		
		OBJ 1 TAC	OBJ 2 TTAA y AG	OBJ 3 UAS	OBJ4 SISTEMA DE SUPERVISIÓN ESTATAL	OBJ 5 SGS PROVEEDORES	OBJ 6 CULTURA DE SEGURIDAD
OBJETIVOS ESTABLECIDOS EN LA IMPLANTACIÓN DEL PROGRAMA (ACM 15/01/2015)	1. TAC						
	2. NA						
	3. FAB SW						
	4. ADRM						
	5. TTAA Y AG						
	6. RPAS						
	7. Cumplimiento req. seguridad						
	8. Sistema de sup. de la seguridad operacional						
	9. Cumplimiento PASO						
	10. Potenciación enfoque preventivo						
	13. Captura y procesam. datos						
	12. SMS o mec. equivalente						
	11. Cultura de seguridad						
	14. Divulg. info						
	15. Organizaciones. internacionales						

¹² ACM: Acuerdo de Consejo de Ministros

APÉNDICE F: MATRIZ DE CORRESPONDENCIA DE ACCIONES DEL PASO CON LOS OBJETIVOS Y ÁREAS PRIORITARIAS

ID. ACCIÓN	OBJETIVOS ESTATALES						ÁREAS PRIORITARIAS						
	OBJ 1. TAC	OBJ 2. TTAA y AG	OBJ 3. UAS	OBJ 4. SUP	OBJ 5. SGS proveedores	OBJ 6. CUL	Competencia y FFHH	Fallos de sistema no motor - Mecánica	Manejo de aeronave	Colisión con aves	Pérdida de separación en vuelo	Pasajero conflictivo	Incurción en pista
CUS.15.01													
CUS.17.01													
CUS.21.01													
FOR.15.01													
FOR.19.01													
FOR.21.02													
FOR.21.03													
FOR.21.04													
FOR.21.06													
FOR.22.01													
FOR.22.02													
FOR.22.03													
GES.15.01													
GES.15.02													
GES.15.03													
GES.15.04													
GES.17.01													
GES.19.01													
GES.19.04													
GES.19.05													
GES.19.06													
GES.19.07													
GES.19.08													
GES.19.09													
GES.19.10													
GES.19.11													
GES.19.12													
GES.21.01													
GES.21.02													
GES.21.03													
GES.21.04													
GES.21.05													
GES.21.06													
GES.21.08													
GES.21.09													
GES.21.10													

ID. ACCIÓN	OBJETIVOS ESTATALES						ÁREAS PRIORITARIAS						
	OBJ 1. TAC	OBJ 2. TTAA y AG	OBJ 3. UAS	OBJ 4. SUP	OBJ 5. SGS proveedores	OBJ 6. CUL	Competencia y FFHH	Fallos de sistema no motor - Mecánica	Manejo de aeronave	Colisión con aves	Pérdida de separación en vuelo	Pasajero conflictivo	Incurción en pista
GES.21.11													
GES.21.12													
GES.21.13													
GES.21.14													
GES.22.01													
GES.22.02													
GES.22.03													
GES.22.04													
GES.22.05													
GES.22.06													
GES.22.07													
GES.22.08													
GES.22.09													
GES.23.01													
GES.24.01													
GES.24.02													
GES.26.01													
GES.26.02													
GES.26.03													
GES.26.04													
NOR.15.01													
NOR.17.01													
NOR.17.02													
NOR.19.01													
NOR.19.02													
NOR.19.03													
NOR.19.04													
NOR.19.05													
NOR.19.06													
NOR.21.01													
NOR.21.02													
NOR.22.01													
NOR.22.02													
NOR.22.03													
NOR.22.04													
PSO.15.01													
PSO.15.02													
PSO.15.04													
PSO.15.05													

ID. ACCIÓN	OBJETIVOS ESTATALES						ÁREAS PRIORITARIAS						
	OBJ 1. TAC	OBJ 2. TTAA y AG	OBJ 3. UAS	OBJ 4. SUP	OBJ 5. SGS proveedores	OBJ 6. CUL	Competencia y FFHH	Fallos de sistema no motor - Mecánica	Manejo de aeronave	Colisión con aves	Pérdida de separación en vuelo	Pasajero conflictivo	Incurción en pista
PSO.15.06													
PSO.17.01													
PSO.17.02													
PSO.17.04													
PSO.17.05													
PSO.19.01													
PSO.19.02													
PSO.19.04													
PSO.19.05													
PSO.19.07													
PSO.19.08													
PSO.19.09													
PSO.19.10													
PSO.19.11													
PSO.21.01													
PSO.21.02													
PSO.21.04													
PSO.21.07													
PSO.21.08													
PSO.21.09													
PSO.21.10													
PSO.21.11													
PSO.22.01													
PSO.22.02													
PSO.22.03													
PSO.22.04													
PSO.23.01													
PSO.26.01													
PSO.26.02													
PSO.26.03													
PSO.26.04													
PSO.26.05													
SUP.15.01													
SUP.15.02													
SUP.19.01													
SUP.19.02													
SUP.19.04													
SUP.19.05													
SUP.21.01													

ID. ACCIÓN	OBJETIVOS ESTATALES						ÁREAS PRIORITARIAS						
	OBJ 1. TAC	OBJ 2. TTAA y AG	OBJ 3. UAS	OBJ 4. SUP	OBJ 5. SGS proveedores	OBJ 6. CUL	Competencia y FFHH	Fallos de sistema no motor - Mecánica	Manejo de aeronave	Colisión con aves	Pérdida de separación en vuelo	Pasajero conflictivo	Incurción en pista
SUP.21.02													
SUP.21.03													
SUP.21.04													
SUP.21.05													
SUP.21.06													
SUP.21.07													
SUP.22.01													
SUP.22.02													
SUP.22.03													
SUP.22.04													
SUP.22.05													
SUP.24.01													
SUP.24.02													
SUP.24.03													
SUP.25.01													
SUP.26.01													
SUP.26.02													
TEC.15.01													
TEC.15.02													
TEC.19.01													
TEC.19.02													
TEC.19.03													
TEC.21.01													
TEC.21.02													
TEC.22.01													
TEC.22.02													
TEC.22.03													

APÉNDICE G: INDICADORES DE SEGUIMIENTO

OBJETIVOS ESTATALES	INDICADOR	META	FUENTE
OBJ 1: TAC	Media móvil cada 3 años, de la tasa (por millón de salidas) de accidentes producidos en el transporte aéreo comercial cuya responsabilidad de investigación recae sobre la CIAIAC	Mantenimiento por debajo del valor medio de la tasa de siniestralidad publicada por OACI para la región EUR para aeronaves de más de 5700 kg, teniendo en cuenta de manera separada los accidentes con víctimas mortales durante la operación de transporte aéreo comercial.	CIAIAC
	Tasa anual (por millón de salidas) de accidentes producidos en el transporte aéreo comercial de compañías aéreas bajo supervisión del Estado español	Mantenimiento de la tasa anual de accidentes de compañías aéreas bajo supervisión del Estado español, durante la operación de transporte aéreo comercial, por debajo del valor de la tasa en los cinco años anteriores	CIAIAC
OBJ 2: AG y TTA	Relación número de personas fallecidas y número de accidentes de aviación general y trabajos aéreos	Disminución del número de personas fallecidas, en relación con la actividad llevada a cabo en cada año, en accidentes de este ámbito de aviación por debajo de los valores registrados en los años anteriores	CIAIAC
OBJ 3: UAS	Número de eventos de alta severidad relacionados con UAS con impacto en la seguridad de operaciones de aeronaves con personas a bordo.	Reducción de los eventos de alta severidad de este tipo de aviación que impactan en la seguridad de las operaciones de aeronaves con personas a bordo con respecto a los eventos registrados los años anteriores	SNS
	(Pendiente definir el indicador para dar cumplimiento a la segunda meta)	Reducción de la afectación a la operación en los aeropuertos españoles con provisión de servicio ATS, por la presencia de aeronaves no tripuladas con respecto a años anteriores	AENA
OBJ 4: SISTEMA DE SUPERVISIÓN DEL ESTADO	Número de preguntas de protocolo USOAP (CMA) de la OACI contestadas satisfactoriamente / número de preguntas de protocolo aplicables *100	Obtención de los mejores resultados en las evaluaciones externas al Estado sobre el sistema de supervisión, incluyendo la implantación efectiva de las normas de OACI con respecto a los resultados de años anteriores	OACI-USOAP
	Porcentaje de cumplimiento del Plan Acciones Correctoras en el Protocolo de Auditoría (CMA)		OACI-USOAP

	Porcentaje de cumplimiento en el sistema de notificación de diferencias de OACI (EFOD)		OACI-USOAP
	Porcentaje de cumplimiento de las preguntas de protocolo en la autoevaluación (OLF)		OACI-USOAP
OBJ 5: SGS	Índice eficiencia sistemas de gestión (EoSM)	Mejora del grado de madurez de los sistemas de gestión o mecanismos equivalentes con respecto a años anteriores	AESA
	Nivel de madurez del SMS de las organizaciones medida a través de las respuestas al autocuestionario del SMS de EASA o el SMICG		AESA
OBJ 6 CUL	Número de notificaciones de sucesos anuales tomando como referencia la media de los últimos tres años.	Incremento número de notificaciones	SNS
Seguimiento Plan	Nº de acciones completadas en el periodo contemplado desde el inicio del Plan hasta el año del ejercicio en relación con el total de acciones aplicables a ese mismo periodo	Implantar al menos el 75% de las actuaciones recogidas en el PASO	Organismos y organizaciones afectados por PESO

CATEGORÍA DE ACCIDENTE DE ALTO NIVEL	FACTOR/PRECURSOR	INDICADOR	META	FUENTE
LOC-I	Alto Nivel	Número de accidentes por pérdidas de control en vuelo en TAC	Reducir el valor del indicador respecto al valor medio de los cinco años anteriores	CIAIAC
	Alto Nivel	Número de accidentes por pérdidas de control en vuelo totales		CIAIAC
	Alto Nivel	Número de personas fallecidas en accidentes por pérdidas de control en vuelo		CIAIAC
	Manejo de la aeronave	Media de los últimos tres años de la tasa de sucesos de alta severidad con presencia del factor/precursor por 10.000 vuelos	Reducir el valor del indicador respecto al registrado el año anterior	SNS-PISO
	Desviación SOPs tripulación			SNS-PISO
	Preparación del vuelo			SNS-PISO
	Colisión/ingestión con aves			SNS-PISA
FSE	Alto Nivel	Número de accidentes por fallos de sistemas de aeronave en TAC	Reducir el valor del indicador respecto al valor medio de los cinco años anteriores	CIAIAC
	Alto Nivel	Número de accidentes por fallos de sistemas de aeronave totales		CIAIAC
	Alto Nivel	Número de personas fallecidas en accidentes por fallos de sistemas de aeronave		CIAIAC
	Fallos de sistema motor	Media de los últimos tres años de la tasa de sucesos de alta severidad con presencia del factor/precursor por 10.000 vuelos	Reducir el valor del indicador respecto al registrado el año anterior	SNS-PISO
	Sistema de control y distribución de combustible (7300)			SNS-PISO
	Sistema de lubricación del motor (7900)			SNS-PISO
	Sistemas no motor			SNS-PISO
	Tren de aterrizaje (3200)			SNS-PISO
	Navegación (3400)			SNS-PISO
	Sistemas de control de vuelo (2700)			SNS-PISO
	Sistemas de combustible (2800)			SNS-PISO
RWY	Alto Nivel	Número de accidentes en el entorno de la pista en TAC	Reducir el valor del indicador respecto al valor medio de los cinco años anteriores	CIAIAC
	Alto Nivel	Número de accidentes en el entorno de la pista totales		CIAIAC
	Alto Nivel	Número de personas fallecidas en accidentes en el entorno de la pista		CIAIAC
	Toma de tierra dura o con velocidad excesiva	Media de los últimos tres años de la tasa de sucesos de alta severidad con presencia del factor/precursor por 10.000 vuelos	Reducir el valor del indicador respecto al registrado el año anterior	SNS-PISO
	Incursión en pista			SNS-PISA
	Salida de pista			SNS-PISA
	Aproximación desestabilizada			SNS-PISO
FOD en pista	SNS-PISA			

CATEGORÍA DE ACCIDENTE DE ALTO NIVEL	FACTOR/PRECURSOR	INDICADOR	META	FUENTE
CFIT	Alto Nivel	Número de accidentes por colisión de aeronave en vuelo controlado con el terreno en TAC	Reducir el valor del indicador respecto al valor medio de los cinco años anteriores	CIAIAC
	Alto Nivel	Número de accidentes por colisión de aeronave en vuelo controlado con el terreno totales		CIAIAC
	Alto Nivel	Número de personas fallecidas en accidentes por colisión de aeronave en vuelo controlado con el terreno		CIAIAC
	Desviación de la tripulación de cartas y procedimientos publicados	Media de los últimos tres años de la tasa de sucesos de alta severidad con presencia del factor/precursor por 10.000 vuelos	Reducir el valor del indicador respecto al registrado el año anterior	SNS-PISO
	Preparación del vuelo			SNS-PISO
	Entrada inadvertida en condiciones IMC			SNS-PISO
GND	Alto Nivel	Número de accidentes por colisión de aeronave en tierra fuera de la pista en TAC	Reducir el valor del indicador respecto al valor medio de los cinco años anteriores	CIAIAC
	Alto Nivel	Número de accidentes por colisión de aeronave en tierra fuera de la pista totales		CIAIAC
	Alto Nivel	Número de personas fallecidas en accidentes por colisión de aeronave en tierra fuera de la pista		CIAIAC
	Desviación procedimientos handling	Media de los últimos tres años de la tasa de sucesos de alta severidad con presencia del factor/precursor por 10.000 vuelos	Reducir el valor del indicador respecto al registrado el año anterior	SNS-PISA
	Desviación servicios de aeródromo			SNS-PISA
	Incursión en rampa o rodadura v/p			SNS-PISA
PERS	Alto Nivel	Número de personas con lesiones graves producidas en el contexto descrito en esta área en TAC	Reducir el valor del indicador respecto al valor medio de los cinco años anteriores	CIAIAC
	Alto Nivel	Número de personas con lesiones graves producidas en el contexto descrito en esta área totales		CIAIAC
	Alto Nivel	Número de personas fallecidas en accidentes el contexto descrito en esta área		CIAIAC
	Turbulencias meteorológicas	Media de los últimos tres años de la tasa de sucesos de alta severidad con presencia del factor/precursor por 10.000 vuelos	Reducir el valor del indicador respecto al registrado el año anterior	SNS-PISA
	Jet blast			SNS-PISA
	Fuego/humo sin impacto			SNS-PISO
	Incursión en rampa o rodadura v/p			SNS-PISA
MAC	Alto Nivel	Número de accidentes por colisión de aeronaves en vuelo en TAC	Reducir el valor del indicador respecto al valor medio de los cinco años anteriores	CIAIAC
	Alto Nivel	Número de accidentes por colisión de aeronaves en vuelo totales		CIAIAC
	Alto Nivel	Número de personas fallecidas en accidentes por colisión de aeronaves en vuelo		CIAIAC

CATEGORÍA DE ACCIDENTE DE ALTO NIVEL	FACTOR/PRECURSOR	INDICADOR	META	FUENTE
MAC	Pérdida de separación mínima	Media de los últimos tres años de la tasa de sucesos de alta severidad con presencia del factor/precursor por 10.000 vuelos	Reducir el valor del indicador respecto al registrado el año anterior	SNS-NMIR
	Separación inadecuada			SNS-NMIR
	Infracción de espacio aéreo			SNS-NMIR
	Infracción de espacio aéreo UAS			SNS-NMIR
	Desviación de procedimientos tripulación/ATCO			SNS-NMIR
	Comunicaciones orales tripulación-ATC			SNS-NMIR
	Planificación, diseño y capacidad de espacio aéreo			SNS-NMIR
CVO	Alto Nivel	Número de accidentes por colisión de aeronave en vuelo con objetos en TAC	Reducir el valor del indicador respecto al valor medio de los cinco años anteriores	CIAIAC
	Alto Nivel	Número de accidentes por colisión de aeronave en vuelo con objetos totales		CIAIAC
	Alto Nivel	Número de personas fallecidas en accidentes por colisión de aeronave en vuelo con objetos		CIAIAC
	Eventos producidos durante operaciones con carga externa	Media de los últimos tres años de la tasa de sucesos de alta severidad con presencia del factor/precursor por 10.000 vuelos	Reducir el valor del indicador respecto al registrado el año anterior	SNS-PISO
	Manejo de la aeronave			SNS-PISO
	Preparación del vuelo			SNS-PISO

APÉNDICE H: ESTADO ACCIONES PASO 2026-2030

Acciones del PASO 2021-2025 cerradas o sustituidas en la actualización del documento.

COD	PASO 2026-2030. Ed1
CUS.15.01	Cerrada
CUS.17.01	Cerrada
CUS.21.01	Cerrada
FOR.15.01	Cerrada*
FOR.19.01	Cerrada
FOR.21.02	Cerrada
FOR.21.03	Cerrada
FOR.21.06	Cerrada
FOR.22.01	Cerrada
FOR.22.03	Se actualiza la descripción
GES.15.01	Cerrada
GES.15.02	Cerrada
GES.15.03	Cerrada
GES.15.04	Cerrada
GES.17.01	Cerrada. Sustituida por GES.22.03
GES.19.01	Se actualiza la descripción
GES.19.04	Cerrada
GES.19.07	Cerrada
GES.19.08	Se actualiza la descripción
GES.19.10	Cerrada
GES.19.11	Cerrada
GES.19.12	Cerrada
GES.21.01	Cerrada
GES.21.02	Cerrada
GES.21.03	Cerrada
GES.21.04	Cerrada
GES.21.06	Cerrada
GES.21.08	Cerrada
GES.21.09	Cerrada
GES.21.10	Cerrada
GES.21.11	Cerrada
GES.21.12	Cerrada
GES.21.13	Cerrada
GES.21.14	Cerrada
GES.22.01	Cerrada
GES.22.02	Cerrada

COD	PASO 2026-2030. Ed1
GES.22.03	Cerrada
GES.22.04	Cerrada
GES.22.05	Cerrada
GES.22.06	Cerrada
GES.22.07	Cerrada
GES.22.09	Cerrada
GES.23.01	Cerrada
NOR.15.01	Cerrada
NOR.17.01	Cerrada
NOR.19.01	Cerrada
NOR.19.02	Cerrada
NOR.19.03	Cerrada
NOR.19.05	Cerrada**
NOR.19.04	Se elimina por EPAS RMT.0719
NOR.19.06	Cerrada
NOR.21.01	Cerrada
NOR.21.02	Cerrada
NOR.22.01	Cerrada
NOR.22.01	Se actualiza la descripción
NOR.22.02	Cerrada
NOR.22.03	Cerrada
NOR.22.04	Cerrada
PSO.15.01	Cerrada
PSO.15.04	Cerrada
PSO.15.05	Cerrada*
PSO.15.06	Cerrada
PSO.17.01	Cerrada
PSO.17.05	Cerrada
PSO.19.01	Cerrada*
PSO.19.02	Cerrada
PSO.19.05	Cerrada
PSO.19.07	Cerrada
PSO.19.08	Cerrada
PSO.19.09	Cerrada
PSO.19.11	Cerrada*
PSO.21.01	Cerrada
PSO.21.04	Cerrada*

COD	PASO 2026-2030. Ed1
PSO.21.08	Cerrada
PSO.21.09	Cerrada
PSO.21.10	Cerrada***
PSO.21.11	Cerrada
PSO.22.01	Cerrada
PSO.22.03	Cerrada
PSO.22.04	Cerrada
PSO.23.01	Cerrada
SUP.15.01	Cerrada
SUP.15.02	Cerrada
SUP.19.01	Cerrada
SUP.19.04	Cerrada
SUP.19.05	Cerrada
SUP.21.01	Cerrada*
SUP.21.02	Cerrada
SUP.21.03	Cerrada
SUP.21.04	Cerrada
SUP.21.05	Cerrada
SUP.21.06	Cerrada
SUP.21.07	Cerrada
SUP.22.01	Cerrada
SUP.22.02	Integrada con SUP.22.01
SUP.22.03	Cerrada. Sustituida por SUP.25.01
SUP.22.04	Cerrada

COD	PASO 2026-2030. Ed1
SUP.22.05	Cerrada
SUP.24.01	Cerrada
TEC.15.01	Cerrada
TEC.15.02	Cerrada.
TEC.19.01	Cerrada. Sustituida por TEC.22.02
TEC.19.02	Cerrada
TEC.19.03	Cerrada. Sustituida por TEC.22.02
TEC.21.01	Cerrada
TEC.21.02	Cerrada
TEC.22.01	Cerrada
TEC.22.02	Cerrada
TEC.22.03	Cerrada

*Esta acción se realiza de forma continua y no es necesario que sea reportada en el PASO.

**Esta acción no está alineada con el Plan de Acción Normativa.

***Esta acción daba cumplimiento a la MST.0019, participando en el grupo de trabajo mientras este desarrollaba el material guía. Cuando el entregable cambió a la implementación de este, no se incluyó una acción nueva porque esa implementación ya se había llevado a cabo.