

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
AESA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA

Informe General de Actividad

2025

AESA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA

Contenidos






CARTA DE LA DIRECTORA 3

CONTEXTO INSTITUCIONAL 4

El presente informe..... 5

Somos AESA 6

- Régimen jurídico 7
- Competencias 8
- Misión, Visión y Valores 9
- Organigrama, equipo directivo 11
- Profesionales AESA 12

SITUACIÓN DEL SECTOR ESTRATEGIA Y PLAN DE ACCIÓN..... 13

Números del sector 14

Plan Estratégico Plurianual 2024-2027..... 20

Líneas Estratégicas..... 21

Objetivos Estratégicos, Tácticos y Operativos..... 22

Plan de Acción Anual..... 23

CIFRAS Y ACTIVIDAD DE AESA..24

Principales cifras de AESA.....25

Actividad de AESA 27

- Primera torre de control aéreo digital de España..... 28
- 20 años del Sistema de Sucesos (SNS).....31
- PESO y Evaluación de la Seguridad..... 33
- Aeronavegabilidad inicial y continuada de las aeronaves 37
- Operaciones Aéreas 41
- Seguridad operacional en aeropuertos 50
- Navegación Aérea..... 53
- Formación y Licencias al personal de vuelo 57
- Seguridad de la Aviación Civil..... 60
- Ciberseguridad..... 63
- Derechos de los pasajeros..... 66
- Gestión de AESA 68
- Gestión de AESA supervisada 69
- Colaboración Técnica Internacional..... 72

INFORMACIÓN FINANCIERA.....76

Carta de la directora

El Informe General de Actividad que presentamos a continuación refleja el trabajo realizado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea a lo largo del año. Este documento recoge el compromiso de las personas que forman AESA para cumplir con nuestra misión de contribuir a una aviación cada vez más segura, eficiente, sostenible y orientada al servicio de la sociedad.

La seguridad aérea es nuestra razón de ser, pero también es una responsabilidad que compartimos con todo el sector. En un entorno en constante evolución, marcado por la innovación tecnológica, los desafíos de la sostenibilidad y la transformación de la movilidad, AESA continúa adaptándose y avanzando para responder a las nuevas necesidades de la sociedad. Lo hacemos manteniendo firmes los valores que nos definen: la integridad, la innovación, la excelencia técnica y el compromiso con el interés general.

AESA mantiene como objetivo prioritario consolidarse como una institución de referencia, capaz de acompañar al sector en su evolución y de responder de forma eficaz a las necesidades de la sociedad. Este propósito se sustenta en los resultados alcanzados durante este periodo, fruto del trabajo diario de nuestros profesionales, que desempeñan su labor con responsabilidad, rigor técnico y vocación de servicio público. La supervisión, la inspección, el análisis de la seguridad y el acompañamiento al sector constituyen la esencia de nuestra actividad. Todo ello es posible gracias al conocimiento, la experiencia y la implicación de quienes integran esta organización.

Por todo esto, quiero finalizar agradeciendo el esfuerzo y la dedicación de todas las personas que forman parte de AESA, así como la colaboración de las organizaciones, instituciones y profesionales con los que trabajamos diariamente. Los logros que recoge este informe son el resultado de un compromiso compartido con la seguridad, la excelencia y, por supuesto, la aviación que mira al futuro con ambición y responsabilidad.



Montserrrat Mestres
Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea

Contexto institucional



El presente informe

El Estatuto de la Agencia, en su Artículo 12, prevé que se elabore y eleve al Consejo Rector para su aprobación el informe general de actividad correspondiente al año inmediatamente anterior, antes del 30 de junio del año en curso.

En cumplimiento de esa previsión, se ha elaborado y sometido a la aprobación del Consejo Rector el informe general de actividad de la Agencia correspondiente al año 2025.

El informe general de actividad se ha elaborado siguiendo los objetivos, programas y actividades contenidos en el Plan de Acción Anual de la Agencia para el año 2025, en el que se recogen los objetivos estratégicos de AESA y las acciones necesarias para su consecución.



Somos AESA

AESA es el organismo del Estado, adscrito a la Secretaría General de Transportes Aéreo y Marítimo del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, que vela para que se cumplan las normas de aviación civil en el conjunto de la actividad aeronáutica de España.

La Agencia tiene las misiones de Supervisión, Inspección y Ordenación del Transporte Aéreo, la Navegación Aérea y la Seguridad Aeroportuaria. Evalúa los riesgos en la seguridad del transporte y tiene potestad sancionadora ante las infracciones de las normas de aviación civil.

AESA trabaja para que se cumplan las normas de seguridad en el transporte aéreo en España, y promueve el desarrollo, establecimiento y aplicación de la legislación aeronáutica nacional e internacional de seguridad aérea y protección a los pasajeros.

Además, también implanta la cultura de seguridad en el sector y protege los derechos de los usuarios y los profesionales, con el objetivo de lograr un transporte aéreo seguro, eficaz, eficiente, de calidad, respetuoso con el medio ambiente, accesible y fluido.

El objetivo de la Agencia es ser una institución modelo para la sociedad, aportar seguridad, calidad y sostenibilidad al sistema de aviación civil nacional e internacional, y ser una referencia en seguridad y eficiencia para Europa.

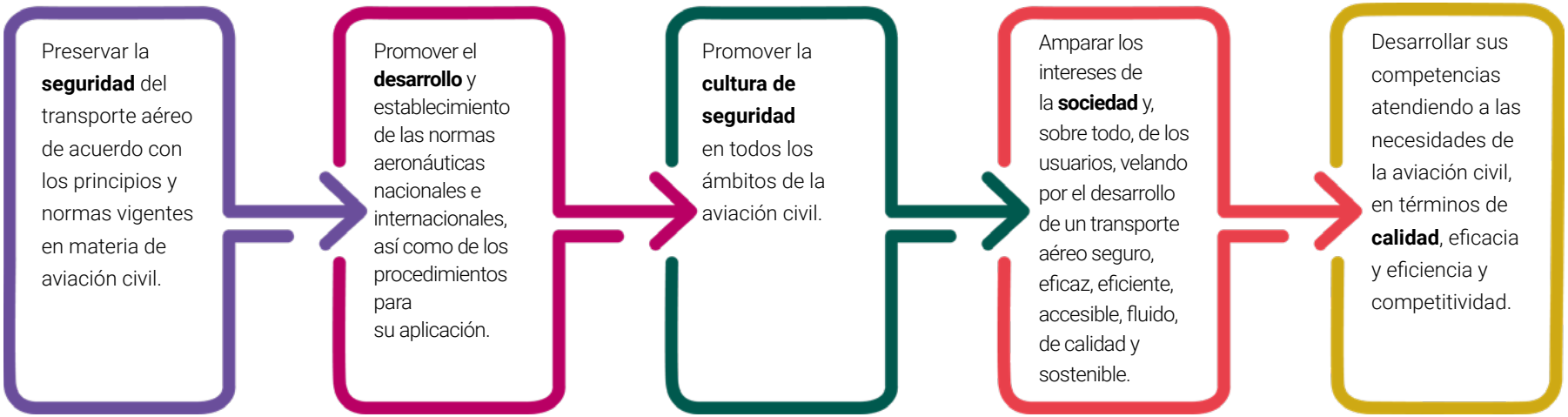


Régimen jurídico.Ley de Agencias. Estatuto

Actualmente, la norma legal que regula las Agencias Estatales es la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público. En el Título II de esta ley, relativo a la organización y funcionamiento del sector público institucional estatal, en su del Capítulo III Sección 4ª, se establece el régimen jurídico, económico financiero y presupuestario de las Agencias Estatales.

El Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, aprobado por el Real Decreto 184/2008 de 8 de febrero y modificado por el Real Decreto 160/2023 de 10 de junio de 2023 (vigente en 2025, recientemente se ha modificado por el Real Decreto 466/2026) establece el objeto de AESA y en él se plantean los cinco ejes principales en base a los cuales se desarrollan los objetivos de la Agencia.

Principales ejes de actuación



Competencias

La Ley 21/2003, de 7 de julio “Ley de Seguridad Aérea”, establece el reparto de competencias, como Autoridad Aeronáutica Civientre varios organismos de la Administración General del Estado.

En el Artículo 9 “Competencias” del Estatuto de AESA antes indicado se detallan las competencias que AESA ejerce a través de cada uno de los órganos operativos y de la Secretaría General.

La Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se estableció el Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO), modifica la Ley de Seguridad Aérea y recoge las obligaciones de todos los organismos públicos y de los proveedores de productos y servicios aeronáuticos vinculados por el PESO. Las obligaciones de AESA en el marco del PESO se desarrollan en el RD 995/2013, de 13 de diciembre, por el que se desarrolla la regulación del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y, en concreto, en su artículo 5 se recogen las funciones de los organismos públicos supervisores, entre los que se encuentra AESA. Además, en los artículos 7, 8, 17, 18, 20 a 22 y 23 a 28 se establecen funciones adicionales para la Agencia. Las funciones de la Agencia como organismo público supervisor se reparten entre las distintas direcciones de la Agencia, mientras que las funciones de AESA como entidad responsable en España de coordinar la implantación y ejecución del Programa, corresponden a su Dirección de Gestión de Seguridad y Personal de Vuelo (DGSPV)

Por último, en relación al Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), la Ley 18/2014 de 15 de octubre de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, establece para AESA las competencias de información del propio documento y sus modificaciones, supervisión del mismo y aplicación del régimen de infracciones y sanciones previstas en dicha ley.



Misión, Visión y Valores

Las funciones y los criterios de actuación para las que se crea AESA se enuncian en el Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en su artículo 8.

AESA es el organismo facilitador de la seguridad, la eficiencia y la excelencia en la gestión dentro del ámbito de los servicios prestados por la aviación civil. No obstante, a largo plazo, debe consolidarse también como una institución de referencia en este sector, tanto para la sociedad española como en el contexto europeo e internacional.

MISIÓN

Contribuir al crecimiento, desarrollo y mejora de una aviación segura, eficiente y de calidad.

VISIÓN

Ser una institución pública referente para la seguridad y sostenibilidad del sector de la aviación, tanto nacional como internacional.



VALORES

Los valores de AESA son aquellas características que la definen, y que describen su cultura, su capital humano, su misión y su visión.

Estos valores tienen un alto impacto en los empleados de la Agencia, dado que son el punto de unión entre sus responsabilidades y cómo llevar a cabo sus tareas. Conseguir una identificación de los equipos con los valores de la empresa es una poderosa palanca, por tanto, para alcanzar los objetivos estratégicos que se plantean en este documento.

COMPROMISO

Nuestro compromiso con la sociedad, los usuarios e industria del transporte aéreo es fruto de la vocación de servicio del personal que trabaja por la cooperación y apoyo al sector para facilitar el desarrollo seguro del mismo.

EXCELENCIA

Trabajamos para dar un servicio de calidad gracias al conocimiento, pasión y búsqueda de mejora continua de nuestros profesionales, siendo responsables de la eficiencia de nuestros procesos.

INTEGRIDAD

Actuamos con objetividad e independencia y siendo responsables para que nuestras acciones contribuyan al incremento de la confianza y credibilidad de los ciudadanos y a la mejora de la seguridad aérea.

INNOVACIÓN

Trabajamos con profesionalidad, dedicación y de manera flexible para fomentar la mejora continua, adaptándonos a los avances tecnológicos del sector.

Organigrama, equipo directivo



Los órganos de gobierno de la Agencia son el Presidente y el Consejo Rector, y su composición y funciones se detallan en los artículos 14, 15, 16 y 17 del Estatuto de AESA, aprobado por el Real Decreto 184/2008 y modificado por el Real Decreto 160/2023 de 7 de marzo de 2023.

De acuerdo con el artículo 27, Capítulo IV, Sección 3ª de dicho Estatuto de AESA, son Órganos ejecutivos

- La Dirección
- La Secretaría General
- Los órganos operativos establecidos en el artículo 28:

    a) La Dirección de Seguridad de Aeronaves

    b) La Dirección de Gestión de la Seguridad y Personal de Vuelo

    c) La Dirección de Aeropuertos y Seguridad de la Aviación Civil

    d) La Dirección de Navegación Aérea

Profesionales de AESA 2025

Datos a 31 de diciembre de 2025

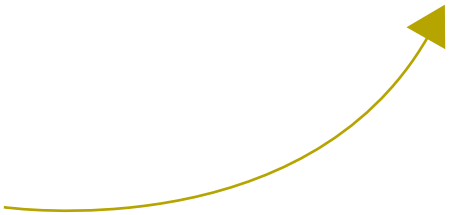
PROFESIONALES

993 personas

+0,4% vs 2024 (989)

Nivel similar a años previos a 2021

EVOLUCIÓN



2021	2022	2023	2024	2025
883	913	903	989	993

Tendencia: recuperación desde 2023 y estabilización

COMPOSICIÓN

340 funcionarios de carrera

personal laboral de convenio 6

346 total empleados públicos

total % empleados públicos vs total 35%

647 efectivos encargo

Total % peso personal externo vs total 65%

993 total personal (propios + efectivos encargo)

−20 empleados en 2025
−5 % anual
Vuelve la tendencia descendente desde 2020

DISTRIBUCIÓN DE FTES POR MEDIO PROPIO

Personal encargo FTE % empleados

SENASA	484,59 - 74,92%
INECO	41,63 - 6,44%
ISDEFE	114,56 - 17,71%
TRAGSATEC	6,07 - 0,94%

Totales efectivos encargo
646,85 100%

Totales sobre TOTAL AESA
993 65,14%

SITUACIÓN DEL SECTOR ESTRATEGIA, Y PLAN DE ACCIÓN

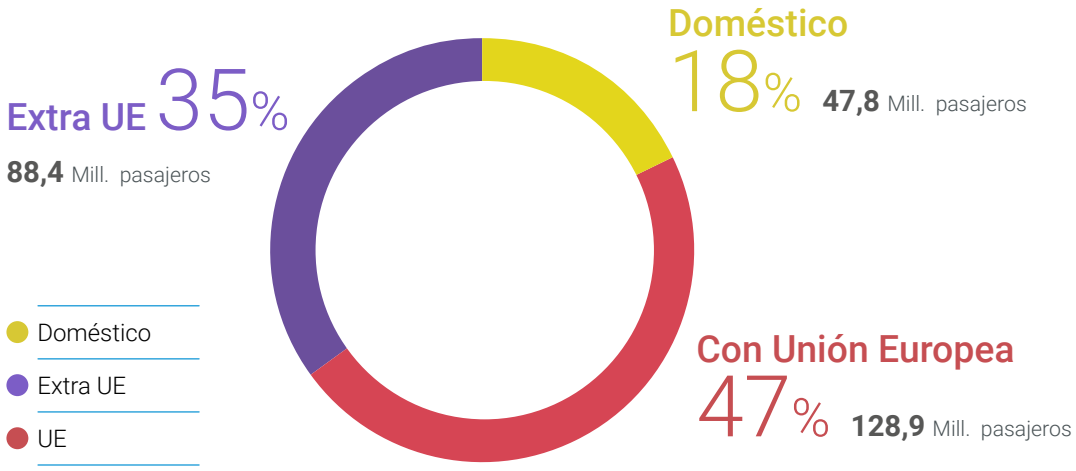


Números del año 2025 en el sector

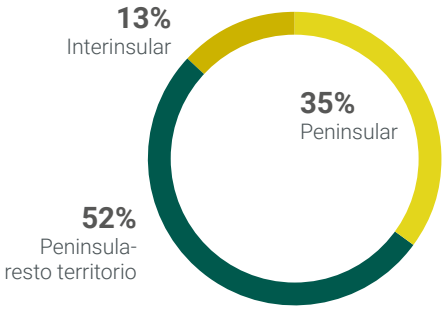
Durante el año 2020, el sector aéreo se vio seriamente dañado por la pandemia del COVID-19 cuyas consecuencias continuaron siendo visibles durante el año 2021. Durante 2022 y 2023, y una vez eliminadas la mayoría de las restricciones, el mercado aéreo español creció de manera significativa superando en 2024 los niveles de actividad de los años anteriores a 2020. En 2025 este crecimiento ha continuado, aunque en porcentajes inferiores a años anteriores.

Entre enero y diciembre de 2025, el número de pasajeros en vuelos comerciales en el mercado aéreo español creció un 4,8% respecto a 2024, hasta los 272,0 millones.

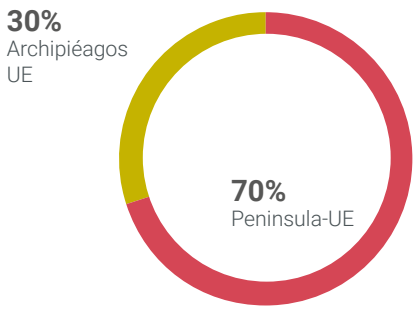
Distribución del tráfico de pasajeros por mercado



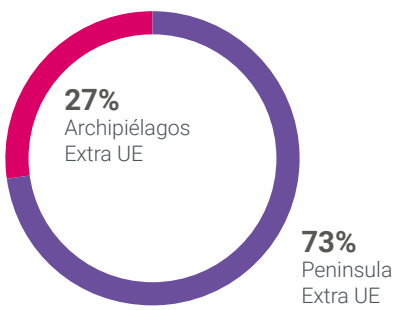
Mercado Doméstico



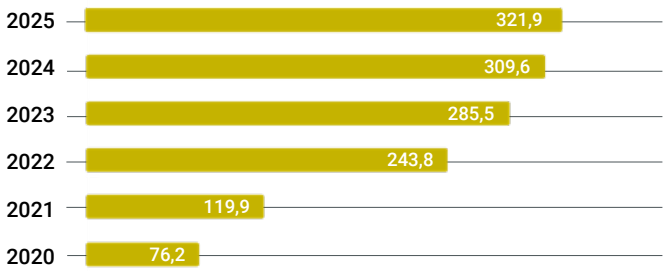
Unión Europea



Extracomunitario

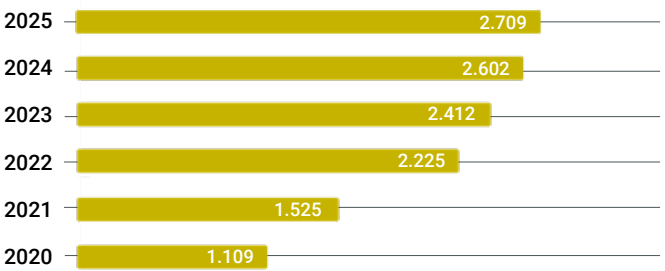


Movimiento de pasajeros (millones)



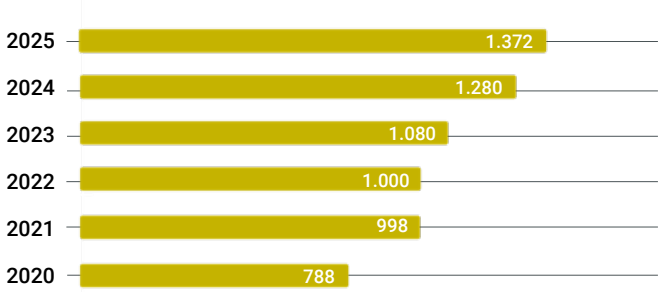
En 2025 se movieron en los aeropuertos españoles un total de 321,9 millones de pasajeros, lo que supuso un incremento del 4,0% respecto al año 2024.

Operaciones (miles)



Las operaciones aumentaron un 4,1% con relación al año 2024.

Carga Transportada (kg) (millones)



La carga en el tráfico comercial creció un 7,2% comparándola con 2024.

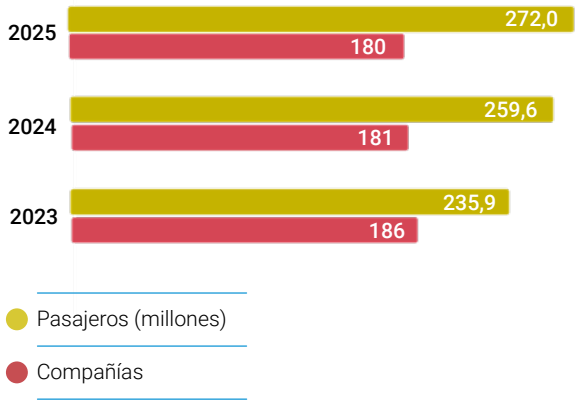


Durante 2025, han operado 180 compañías, 1 compañía menos que las registradas en el mismo periodo del año anterior.

De las 180 compañías operando en el mercado aéreo en el periodo enero-diciembre de 2025, Ryanair, Vueling, Iberia, Air Europa y Jet2.com superan los 10 millones de pasajeros y otras 6 compañías los 5 millones, Iberia Express y Air Nostrum entre ellas. 28 compañías superan el millón de pasajeros, 4 de ellas españolas (Volotea, Naysa, Binter Canarias y Canarias Airlines).

Ryanair, líder con 60,7 millones de pasajeros transportados en el mercado aéreo español, registró un crecimiento del 5,9% en su tráfico respecto al periodo enero-diciembre de 2024. Vueling, en segundo lugar, vio crecer su tráfico un 2,8%, con 34,0 millones de viajeros transportados, mientras que Iberia, en tercer lugar, transportó 19,4 millones de pasajeros, un 0,3% más que en 2024.

Pasajeros transportados (mill.) y número de compañías

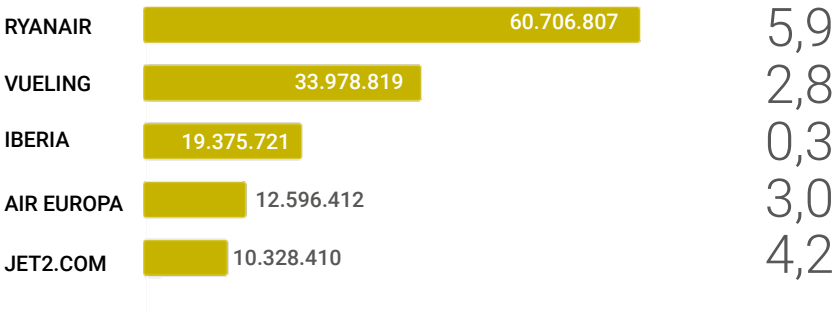


Los movimientos de pasajeros en aeropuertos cuentan cada paso por ellos (llegadas, salidas y tránsitos), por lo que una misma persona puede contabilizarse varias veces en un mismo viaje.
En cambio, los pasajeros transportados contabilizan a cada persona una vez por trayecto. Así, el primer indicador mide la actividad aeroportuaria (con posibles duplicidades) y el segundo el transporte aéreo efectivo.

Número de compañías que conectan España



Tráfico y variación ((%) de las 5 principales compañías



5,9	
2,8	
0,3	
3,0	
4,2	

- Pasajeros
- % pasajeros con respecto al mismo periodo del año anterior

Número de compañías que conectan los mercados

- Tráfico comercial de pasajeros (incluye operaciones regulares y chárter
- Incremento número de compañías respecto al mismo período año anterior



AESA supervisa a las organizaciones, profesionales y aficionados que desarrollan su actividad dentro del sector aéreo nacional.

Compañías con certificado de operador aéreo español	42
Compañías aéreas de terceros países (no UE) acreditadas	321
Organizaciones de Mantenimiento (85 Parte 145 y 6 Centros Nacionales)	91
Organizaciones de Gestión del Mantenimiento de Aeronavegabilidad (Parte CAMO)	57
Organizaciones de Aeronavegabilidad Combinada (CAO)	36
Organizaciones de diseño y producción	29
Organizaciones de Formación de Mantenimiento (Parte 147)	16
Escuelas de pilotos	234
Organizaciones de formación inicial de tripulantes de cabina de pasajeros	155
Centros evaluadores de competencia lingüística	12
Organizaciones con aprobación del Programa de instrucción de transporte sin riesgos de Mercancías Peligrosas por vía aérea	9
Centros Médicos Aeronáuticos	15
Compañías de trabajos aéreos	38
Compañías certificadas para trabajos de lucha contra incendios y salvamento	21
Compañías que realizan operaciones no comerciales con aeronaves motopropulsadas complejas	8
Operadores de Globos	43

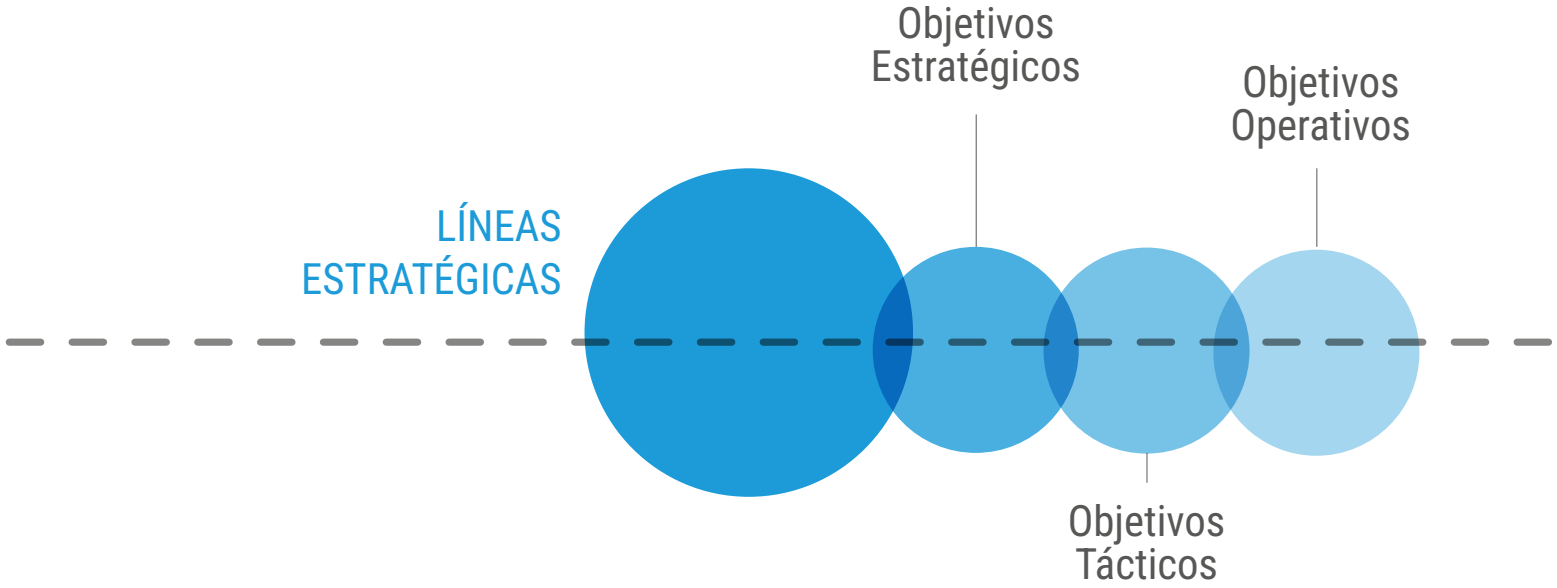
Aeropuertos	51
Helipuertos abiertos al uso público y tráfico comercial	3
Aeródromos y helipuertos de uso restringido	388
Organizaciones autorizadas para realizar algún servicio de asistencia en tierra en aeropuertos españoles	343
Proveedores de servicios de navegación aérea	4
Centros y torres de control de tráfico	51
Proveedores de servicios de CNS a través de 393 Instalaciones de ayuda a la navegación CNS	3
Proveedores de Servicios de Diseño de Procedimientos Civiles de Vuelo	5
Organizaciones de formación de controladores aéreos	7
Operadores de UAS registrados	150.332
Pilotos profesionales	10.438
Pilotos privados y deportivos	7.973
Examinadores de vuelo	879
Examinadores de formación inicial de TCP	14
Médicos Examinadores Aéreos	99
Tripulantes de cabina de pasajeros	42.284
Técnicos de mantenimiento	5.413
Controladores de tráfico aéreo	2.187



Plan Estratégico Plurianual 2024-2027

El Plan Estratégico se estructura en los niveles jerárquicos indicados en la figura.

Cada uno de estos niveles es utilizado, en caso de ser necesario, para concretar de un modo más preciso el objetivo que se pretende cumplir. Los objetivos se consiguen con una serie de acciones planificadas en el tiempo, existiendo una serie de indicadores y metas que permiten verificar que dichas acciones han tenido éxito para el cumplimiento del objetivo definido.



Líneas Estratégicas

Marcan los pilares sobre los que se sustenta la estrategia, definiéndose en función de estas líneas los objetivos estratégicos en cada uno de sus niveles.



PERSONAS

Consolidar un equipo humano altamente cualificado, incrementando el desarrollo del talento e implementando una gestión eficaz que garantice una plantilla estable, orientada a la excelencia profesional.



SEGURIDAD

Reforzar la gestión integral de la seguridad aérea mediante la mejora continua, la coordinación interna y civil-militar, el seguimiento del desempeño operativo y el desarrollo de un marco integrado de supervisión de la ciberseguridad.



EXCELENCIA

Impulsar la eficiencia y eficacia de los procesos, la orientación al usuario con herramientas TIC avanzadas, el apoyo al desarrollo e innovación del sector y la colaboración a la Agenda de Desarrollo Sostenible.



Objetivos Estratégicos, Tácticos y Operativos

Estas líneas estratégicas se articulan a través de una serie de objetivos estratégicos desarrollados a su vez mediante unos objetivos tácticos y, si procede, objetivos operativos en un nivel inferior.

Bajo estos objetivos estratégicos se han definido una serie de objetivos tácticos, cada uno acompañado de indicadores, metas y acciones que garantizan su ejecución y seguimiento. Todo ello puede consultarse en el documento del Plan Estratégico 2024-2027,. disponible en la página web de AESA.

Durante el año 2025, se han llevado a cabo diversas iniciativas en el marco del Plan Estratégico, enfocadas en la mejora continua y la optimización de procesos. Estas acciones han permitido avanzar en múltiples áreas clave, contribuyendo al desarrollo sostenible y al fortalecimiento de nuestras capacidades operativas. A lo largo del año, se ha mantenido un enfoque proactivo y adaptativo, asegurando que cada proyecto se alinee con los objetivos estratégicos establecidos, y se han implementado medidas para garantizar la eficiencia y la efectividad en todas las etapas del plan.

Plan de Acción Anual

El Plan de Acción Anual lo componen los distintos planes que se elaboran internamente en AESA, encaminados a planificar y estructurar la actividad de la Agencia. Los más destacados son los siguientes:

Plan de Inspección

Aglutina todas aquellas inspecciones que pueden planificarse a priori como las que se ejecutan de oficio o las incluidas dentro de los programas de vigilancia continuada de la seguridad.

Plan de Formación

Encaminado a impartir la formación adecuada al personal de AESA para que este pueda adquirir la cualificación adecuada para el desarrollo de sus actividades.

Programa de Auditorías

Incluyen tanto las auditorías internas a los procesos de AESA como las que se reciben por parte de organismos externos.

Plan de Tecnologías de la Información y la Comunicación.

Plan que recoge las acciones/proyectos encaminados a la mejora de la administración electrónica en AESA y a la mejora de los sistemas TIC.

Plan Normativo

Para el desarrollo de la iniciativa normativa que la Agencia tiene entre sus competencias.

Tramitaciones a demanda

Que no pueden ser planificadas. En el plan de acción anual se realiza una estimación en función del histórico de años anteriores.

Expedientes sancionadores

Al igual que en las tramitaciones anteriores, los expedientes sancionadores a tramitar durante 2025 se estiman en función de los valores históricos de los últimos años y otros factores como los cambios normativos y el crecimiento del sector.

El plan de acción detallado se expone en nuestra página web:

Plan de Acción 2025



CIFRAS Y ACTIVIDAD DE AESA

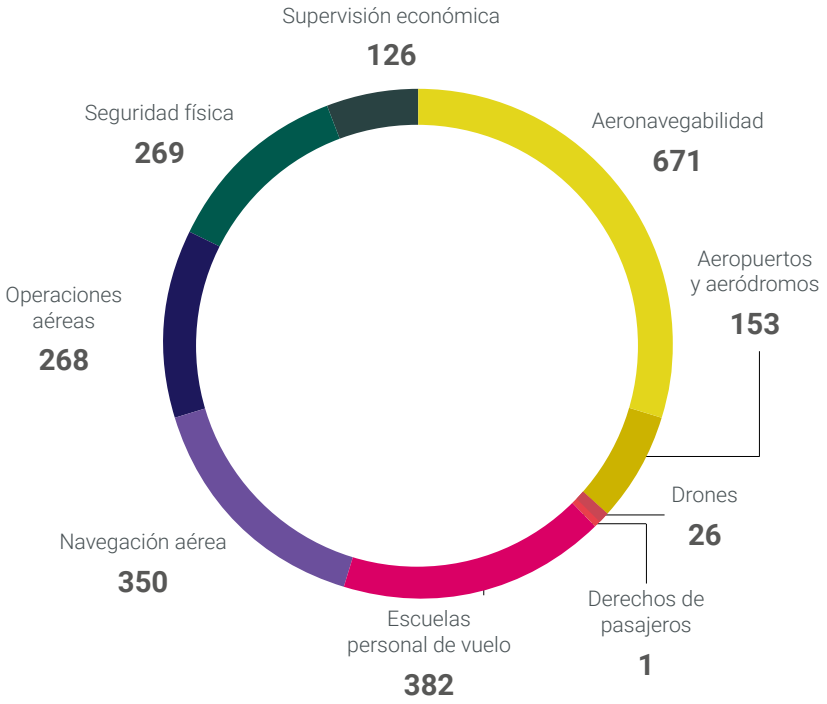


Principales cifras de AESA en 2025

La actividad de AESA puede resumirse en los siguientes números:

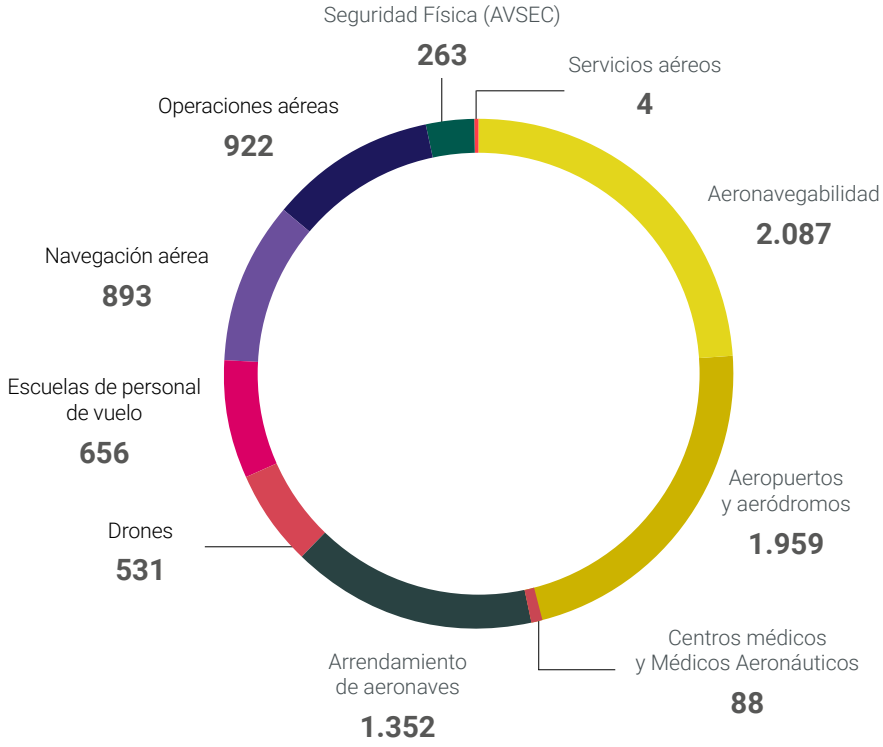
2.246

Inspecciones de control normativo de oficio



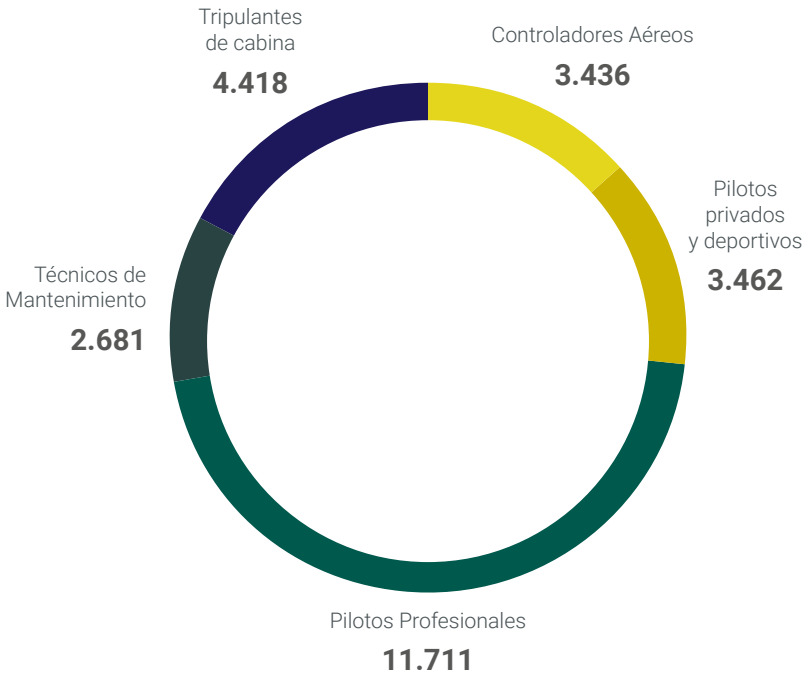
8.755

Aprobaciones y autorizaciones a demanda



25.708

Emisiones o modificaciones de Licencias al personal



Actuaciones en el registro de matrículas de aeronaves	1.627
Reclamaciones de pasajeros tramitadas	30.097
Pilotos de UAS autorizados	24.853
Sucesos de aviación civil analizados	59.670
Acciones preventivas de la seguridad realizada	2.826
Informes de servidumbres aeronáuticas emitidos	7.979
Expedientes sancionadores incoados	1.361
Proyectos de iniciativas normativas propias	10
Permisos para vuelos comerciales	4.262
Inspecciones de Aeronaves en Rampa	1.259
Personal de Seguridad de Aeropuertos certificado	6.322

Actividad de AESA en 2025

AESA, comoautoridad de supervisión de la aviación civil en el territorio español, se centra en las aprobaciones y licencias que solicitan las distintas organizaciones y profesionales del sector aeronáutico, así como en la ejecución de inspecciones de control normativo destinadas a comprobar que estas aprobaciones y licencias continúan cumpliendo la normativa bajo la cual fueron expedidas.

Además de estas actividades de supervisión y control de la aviación civil en España, que suponen más del 80% de sus horas de producción, AESA realizada otras tareas relacionadas con la aviación:

- Promueve y participa en la elaboración de normativa aeronáutica (nacional e internacional)
- Analiza riesgos y amenazas en el sistema aéreo, impulsando la cultura de seguridad operacional en todo el sector.
- Garantiza los derechos de los pasajeros y actúa como entidad de resolución alternativa de litigios en transporte aéreo.
- Participa en proyectos nacionales e internacionales y proporciona apoyo técnico a autoridades de la aviación civil de otros países.

Todas estas actividades se desarrollan en AESA en los distintos ámbitos de la aviación civil.





Imagen simulada de la visualización del tráfico aéreo



Interior de la torre de control digital del Aeropuerto de Vigo. Fuente: Aena.



Primera torre de control aéreo digital de España

Un avance en la aviación sustentado en la seguridad y la supervisión

AESA ha participado en este proyecto desde su inicio para garantizar la puesta en funcionamiento con todas las garantías de seguridad.

El 17 de junio de 2025 quedó marcado como una fecha clave en la historia de la aviación española. Ese día se produjo un acontecimiento sin precedentes: por primera vez en España, se gestionó un vuelo desde una torre de control digital. El Aeropuerto de Vigo se convirtió así en el escenario de este avance tecnológico, situándose a la vanguardia de la innovación dentro de la red aeroportuaria nacional.

El Iberia 0466 despegó a las 9:37 horas con destino Madrid, inaugurando así la torre digital del aeropuerto vigués y un nuevo modelo de control de tráfico aéreo más flexible, eficiente y adaptado a los retos del futuro. Todo ello, bajo el principio irrenunciable de la seguridad.

La introducción de esta tecnología supone una transformación en la forma de gestionar las operaciones aéreas. A diferencia de las torres convencionales, donde el controlador observa directamente el entorno aeroportuario, en las torres digitales la percepción se realiza a través de sistemas avanzados de cámaras y sensores. Esto permite que el servicio pueda prestarse incluso desde ubicaciones remotas, redefiniendo la interacción entre el profesional y el entorno aeroportuario.

AESA: supervisar la innovación con garantías

En este contexto, el papel de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea ha sido determinante. En un sector donde la seguridad es la piedra angular, la incorporación de tecnologías disruptivas exige un proceso de supervisión exhaustivo y riguroso. AESA ha asumido esta responsabilidad acompañando el desarrollo del proyecto desde sus primeras fases.

La Agencia ha trabajado estrechamente con los principales actores implicados: el gestor aeroportuario, Aena, y el proveedor de servicios de tránsito aéreo, SAERCO. A lo largo del proceso, AESA ha evaluado y aprobado los argumentos de seguridad necesarios para garantizar que la implantación de la torre digital cumpliera con los estándares más exigentes. Este proceso ha sido imprescindible para autorizar la operativa y asegurar que la innovación se integra sin comprometer la seguridad.

Un proyecto estratégico para AESA

Más allá de su dimensión tecnológica, el proyecto de la torre de control aéreo digital de Vigo ha destacado por su componente humano y organizativo. Desde el inicio, AESA lo consideró prioritario por la alineación con su plan estatégico, lo que llevó a la formación de un equipo multidisciplinar formado por profesionales de la Dirección de Navegación Aérea y de la Dirección de Aeropuertos y Seguridad de la Aviación Civil.

Este equipo ha estado formado por expertos en sistemas y software, análisis de riesgos, formación en servicios de tránsito aéreo y habilitaciones del personal de control, así como profesionales con amplia experiencia operativa. La complejidad del proyecto obligó, además, a adoptar nuevas formas de trabajo dentro de la Agencia. Se implementó un enfoque basado en la gestión de proyectos, con una coordinación transversal que integraba aspectos técnicos, operativos y formativos.

La colaboración continua con Aena y SAERCO, a través de reuniones técnicas trilaterales, permitió avanzar de forma rigurosa y consensuada en cada fase, manteniendo siempre el foco en la seguridad. Este cambio metodológico y cultural dentro de AESA constituye uno de los logros más relevantes del proyecto, sentando las bases para futuras iniciativas de alta complejidad.

Aprender de Europa para avanzar

Para AESA, uno de los retos fue la limitada madurez de la normativa internacional en materia de torres digitales. Para superarlo, AESA impulsó un trabajo conjunto de interpretación regulatoria, apoyándose en la experiencia de otros países europeos que ya habían implementado esta tecnología, como Noruega, Alemania o Hungría.

Las visitas a instalaciones de referencia, como el centro de control remoto de Leipzig o la torre digital del aeropuerto de Brindisi, junto con el intercambio de experiencias con otras autoridades aeronáuticas, han permitido incorporar buenas prácticas y adaptar soluciones implantadas al contexto español. Esta cooperación internacional ha resultado clave para anticipar desafíos y fortalecer cada fase.

y preparada para los desafíos del futuro.

Un punto de partida hacia el futuro

La puesta en marcha de la torre digital de Vigo representa el inicio de una nueva etapa. La expansión de este modelo requerirá una planificación cuidadosa para identificar los entornos donde resulte viable, así como una evolución continua del marco regulatorio.

AESA trabaja en el desarrollo de guías y criterios que faciliten la implantación de futuras torres digitales, aplicando las lecciones aprendidas de este caso. El objetivo común pasa por integrar la innovación tecnológica de forma segura, coherente y sostenible.

Este proyecto simboliza el equilibrio entre innovación, supervisión y seguridad que define al sector aeronáutico. Para la Agencia, supone además un hito en su propio crecimiento como autoridad supervisora, reforzando su capacidad para acompañar al sector en su transformación. Más que un avance tecnológico, la torre de control aéreo digital de Vigo representa una nueva forma de trabajar: más colaborativa, más exigente



Equipo de la Dirección de Navegación Aérea de AESA, junto a expertos operativos en control de tráfico aéreo, participante en el proyecto de la torre de control digital de Vigo.

20 años del Sistema de Notificación de Sucesos (SNS)

AESA impulsa la consolidación de la cultura de seguridad en la aviación española

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA conmemora el 20º aniversario del Sistema de Notificación de Sucesos (SNS), una herramienta clave en la evolución de la seguridad operacional en la aviación española.



Foto de grupo de los asistentes al acto institucional del 20º aniversario del SNS

Desde su creación, el SNS se ha consolidado como uno de los pilares fundamentales de la seguridad operacional, contribuyendo de manera decisiva a la identificación temprana de riesgos y a la mejora continua del sistema aeronáutico.

El SNS ha permitido establecer un entorno basado en la confianza, en el que profesionales del sector pueden comunicar sucesos relacionados con la seguridad de forma abierta y sin carácter punitivo. Esto ha favorecido el incremento en la calidad y cantidad de la información reportada, convirtiendo los datos en un activo esencial para la toma de decisiones en materia de seguridad operacional.

Gracias a este sistema, AESA no solo recibe y gestiona información crítica, sino que actúa como un agente integrador que conecta los datos reportados con el análisis y la implementación de medidas preventivas. El papel de “puente” que ejerce AESA es fundamental para transformar la información en conocimiento útil y, posteriormente, en acciones concretas que contribuyen a mitigar



Montserrat Mestres, directora de AESA



Participantes en la jornada técnica del 20º aniversario del SNS



Comité de Dirección de AESA, junto al secretario de Estado y participantes en el acto del 20º aniversario del SNS.

riesgos y reforzar la seguridad del sistema aéreo.

A lo largo de estas dos décadas, el SNS ha ido acompañado de un creciente compromiso por parte de todos los actores de la aviación, como pilotos, proveedores de servicios, personal aeronáutico o controladores aéreos, consolidando una cultura compartida de seguridad basada en la colaboración y el aprendizaje continuo. De hecho, hasta 2025, AESA ha registrado a través del SNS más de 414.800 sucesos y 508.806 notificaciones asociadas a estos, todo un hito que permite consolidar al sistema de aviación como referente en seguridad y prevención.

Para celebrar este aniversario, AESA reunió a autoridades y representantes del sector aéreo español en un acto institucional celebrado en el Palacio de Zurbano. En este encuentro se reconoció la contribución al fortalecimiento de la cultura de seguridad en España y se destacó la importancia del reporte como herramienta esencial para la prevención de incidentes y accidentes.

Además, se organizó una jornada técnica con la participación de la industria, con el objetivo de crear un espacio de intercambio y reflexión sobre el presente y el futuro del SNS. Durante este encuentro, se abordaron aspectos clave como la calidad del dato, el análisis de tendencias, la integración de nuevas tecnologías y el papel de la inteligencia estratégica en la gestión de la seguridad operacional.

Estos eventos no solo han servido para celebrar los logros alcanzados, sino también para reforzar el compromiso del sector con una cultura de reporte sólida y eficaz. Mirando hacia el futuro, el SNS continuará siendo una herramienta estratégica para AESA, adaptándose a los retos del sector y anticipando posibles riesgos en un entorno cada vez más complejo y dinámico.

Con este aniversario, AESA reafirma su compromiso con la seguridad operacional y con la mejora continua del sistema aeronáutico español, poniendo en valor el papel esencial del SNS como base de conocimiento compartido, prevención y confianza del sector.



PESO y Evaluación de la Seguridad

El Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO) es el sistema de gestión de seguridad operacional del Estado, que permite controlar de manera más eficiente, y de forma integrada, los riesgos asociados a la seguridad aérea a nivel estatal.

Tal y como se recoge en el artículo 11.5 de la Ley 21/2003, de seguridad aérea, AESA es la entidad competente para coordinar la implantación y ejecución del Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO), así como para el seguimiento del cumplimiento de los objetivos de seguridad operacional fijados en él.

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 PESO, AESA elabora, en colaboración con los proveedores y el resto de los organismos públicos integrados en el Programa, el Plan de Acción de Seguridad Operacional (PASO) con el fin de alcanzar los objetivos de seguridad operacional establecidos en el Programa.

42
Actividades de divulgación SNS

1.537
Respuestas a solicitudes de información

1.247
Seguimiento de sucesos relevantes

56.670
Tratamiento de notificaciones de aviación civil

Destacamos en 2025

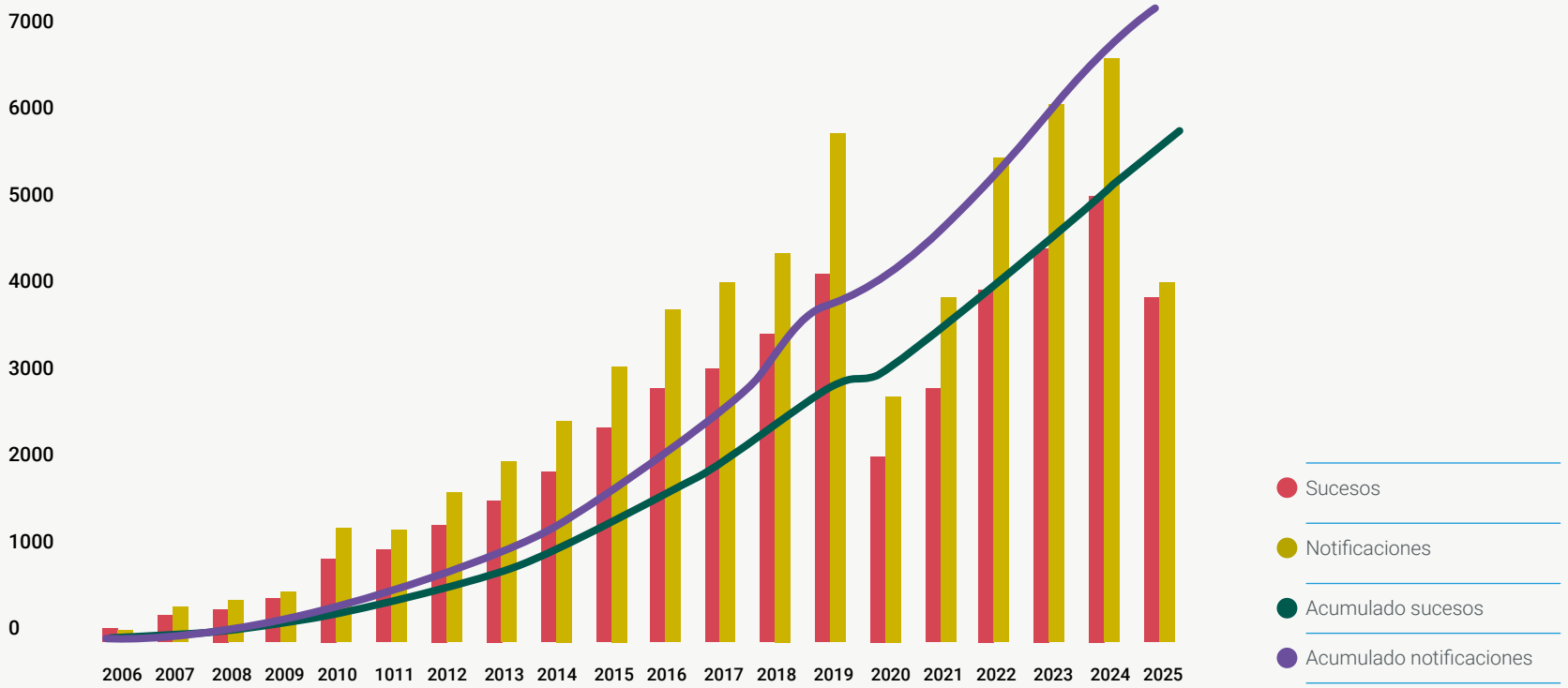
Se alcanzan las 500 mil notificaciones

El Sistema de Notificación de Sucesos (SNS) de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) alcanza los 400.000 sucesos registrados en su base de datos y las 500.000 notificaciones asociadas a los mismos, lo que marca un nuevo hito de la cultura de seguridad aérea en España.

Este logro subraya el compromiso del sector aéreo español con la seguridad operacional, la cultura justa y la mejora constante, así como el fortalecimiento de una cultura de notificación, esencial para prevenir riesgos.

La gestión de la seguridad operacional en la aviación se basa, entre otros factores, en la información reportada sobre sucesos e incidentes relacionados con la seguridad. Estas cifras reflejan la confianza de los particulares, profesionales y organizaciones en el Sistema de Notificación de Sucesos SNS como una herramienta de prevención no punitiva.

EL SNS no busca captar únicamente los hechos obligatorios (MOR, por sus siglas en inglés), sino



también cualquier situación que pueda representar un riesgo para la seguridad operacional. Reportar estas situaciones es clave, porque incluso los incidentes menores pueden ser señales tempranas de un riesgo mayor, convirtiéndose en un precursor de utilidad para los análisis de seguridad.

Ante el incremento de las notificaciones recibidas, AESA ha actualizado este año sus procedimientos y procesos internos con el objetivo de seguir gestionando eficazmente toda la información. Gracias a este trabajo, se ha mejorado la calidad de los datos aportados para apoyar la gestión de riesgos, tanto dentro de las competencias de la Agencia como, a nivel nacional, a través del Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO).



Aprobada la quinta edición del Plan de Acción de Seguridad Operacional (PASO) 2021-2025.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) ha aprobado la quinta edición del Plan de Acción de Seguridad Operacional (PASO) 2021-2025, de acuerdo con el Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO) para la Aviación Civil, con el objetivo de fortalecer la seguridad aérea mediante la adopción de un enfoque preventivo en materia de seguridad.

El PASO, que ha sido aprobado mediante Resolución de la directora de AESA, Montserrat Mestres, ha sido elaborado por la Agencia en colaboración con los proveedores y el resto de los organismos públicos vinculados, con el fin de alcanzar los objetivos de seguridad operacional establecidos en el PESO.

En el plan se describen las actividades encaminadas a mejorar la seguridad operacional en aquellas áreas que se identifiquen como prioritarias, tanto de los organismos públicos competentes en materia de supervisión y control de la seguridad operacional como de los proveedores de servicios y productos aeronáuticos, y del resto de organismos públicos que se integran en el PESO.

El Programa de Seguridad Operacional ofrece una visión integrada de todo el sector aéreo civil español, permite identificar y evaluar los riesgos relativos a seguridad operacional, y facilita la toma de decisiones para mantener controlados los riesgos. Además, conecta a todos los actores del sistema de aviación civil. En el Plan de Acción se incluyen las tareas concretas a desarrollar, sus metas e indicadores.

El PASO es coherente con el Plan Europeo de Seguridad Aérea (EPAS) 2023-2025, tal y como se requiere en el Reglamento (UE) 2018/1139 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. Asimismo, tanto el Plan como el Programa son conformes con lo establecido en el Anexo 19 al Convenio de Aviación Civil Internacional.

Reunión del Panel de Gestión de Seguridad Operacional de OACI

En el marco del compromiso de AESA con la mejora de la seguridad y el trabajo colaborativo para compartir y extender buenas prácticas, entre el 28 y el 31 de octubre tuvo lugar en la sede de AESA la 9ª reunión de Grupos de Trabajo del Panel de Gestión de Seguridad Operacional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Este Panel reúne al grupo de expertos en seguridad operacional que da apoyo a la Comisión de Navegación Aérea de OACI, mediante expertos nombrados por distintos Estados y Asociaciones internacionales, y que trata de desarrollar propuestas de requisitos, recomendaciones y material de guía en el contexto de aplicación del Anexo 19 al Convenio de Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago), sobre seguridad operacional.

Entre los trabajos en los que se ha avanzado en estas jornadas se encuentran el análisis de metodologías avanzadas de análisis de riesgos; el establecimiento de indicadores sobre la performance de seguridad; los retos de implementación de sistemas de gestión de seguridad; y la evaluación de la cultura de seguridad, entre otros.



El Gobierno refuerza la seguridad aérea mediante la actualización del Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO) para la Aviación Civil

El Consejo de Ministros aprobó el pasado 16 de diciembre de 2025, a iniciativa del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, la actualización del Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO) para la Aviación Civil mediante una segunda modificación, con el objetivo de mejorar los mecanismos ya establecidos desde su implantación (en el año 2015 y revisados en 2020) y avanzar así en el grado de madurez del Programa.

El PESO facilita la toma de decisiones en el ámbito de la seguridad aérea, a través del análisis continuo de la información suministrada a un sistema de gestión integrado por los principales actores de la aviación.

Además, ofrece una visión conjunta de todo el sector aéreo civil español que permite identificar y evaluar los riesgos relativos a seguridad operacional y adoptar decisiones para mantenerlos controlados. En definitiva, el programa conecta a todos los actores del sistema de aviación civil, aprovechando las sinergias entre ellos.

El acuerdo aprobado revisa la redacción de su política y refuerza el compromiso de salvaguardar la cultura justa. Los objetivos incluidos en el PESO se mantienen, adaptando los indicadores y las metas al estado de madurez del Programa. De esta manera, se facilita el seguimiento del estado de la seguridad operacional a nivel estatal. Además, introduce la vinculación al Programa de las operaciones aéreas especiales, como las desempeñadas por la DGT, la Policía Nacional o Aduanas, para atender a una recomendación de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC).



Aeronavegabilidad inicial y continuada de las aeronaves

La aeronavegabilidad es el conjunto de condiciones que debe cumplir una aeronave para poder volar con seguridad. Implica que tanto su diseño como su estado físico son adecuados para la operación, de acuerdo con reglas técnicas muy exigentes. Este concepto se divide en dos fases: la aeronavegabilidad inicial, que se verifica antes de que la aeronave entre en servicio, y la aeronavegabilidad continuada, que se mantiene durante toda su vida útil mediante controles y mantenimiento.

La aeronavegabilidad inicial se centra en garantizar que el diseño y la fabricación de la aeronave cumplen los requisitos de seguridad establecidos. Esto incluye la certificación del modelo de aeronave, la verificación de que cada unidad producida es conforme a ese diseño aprobado y la emisión del certificado de aeronavegabilidad que permite su operación. En esta fase se comprueba que todos los sistemas, estructuras y equipos funcionan correctamente y se ajustan a las normas técnicas aplicables.

Por su parte, la aeronavegabilidad continuada asegura que la aeronave sigue siendo segura a lo

673

Inspecciones de control normativo

5.639

Solicitudes de distintos tipos de aprobaciones y autorizaciones atendidas

largo del tiempo. Esto se logra mediante un sistema de mantenimiento periódico, la reparación de averías, la sustitución de componentes con vida limitada y la aplicación de directivas de seguridad cuando se detectan problemas en un modelo concreto. También incluye la gestión documental y técnica de la aeronave, que permite demostrar en todo momento que se encuentra en condiciones adecuadas para operar.

En España, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) es responsable de supervisar ambos ámbitos en coordinación con la normativa europea. En aeronavegabilidad inicial, controla la certificación y aprobación de aeronaves y organizaciones relacionadas con el diseño y la producción. En aeronavegabilidad continuada, autoriza y supervisa a las organizaciones de mantenimiento y gestión técnica, realiza inspecciones y auditorías y vigila el cumplimiento de las normas de seguridad. También autoriza y supervisa a las organizaciones de formación en mantenimiento y emite y supervisa las licencias de los técnicos de mantenimiento. Su objetivo es garantizar que todas las aeronaves que operan en España mantengan en todo momento un nivel adecuado de seguridad.

Dentro de AESA están también el Registro de Matrículas de Aeronaves que es el organismo encargado de inscribir e identificar oficialmente las aeronaves en el estado español, asignándoles una matrícula única que permite su reconocimiento jurídico y operativo.

NUESTROS DATOS

	Inspecciones de control normativo	Solicitudes atendidas
Matriculación de Aeronaves	-	1.627
Organizaciones de gestión y mantenimiento de la aeronavegabilidad	361	472
Aeronavegabilidad y equipamiento de aeronaves	224	1.375
Organizaciones de Diseño y Producción de Aeronaves	53	50
Organizaciones de Formación de Técnicos de Mantenimiento	33	40
Licencias de Técnicos de Mantenimiento	-	2.681



Destacamos en 2025

Nuevo impulso para los ULM

En la reunión del Consejo de Ministros del 25 de febrero, y a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, se aprobó un Real Decreto por el que se actualiza la normativa de aeronavegabilidad y se establecen los requisitos esenciales de las aeronaves ultraligeras motorizadas (ULM), al mismo tiempo que se aprueba un nuevo reglamento para la construcción de aeronaves por aficionados.

Esta nueva normativa, Real Decreto 141/2025, supone un impulso al sector, desarrollando y alineando los requisitos de aeronavegabilidad con la evolución tecnológica vivida por el sector en los últimos años.

Entre las novedades que introduce este RD, se pueden señalar:

- El cambio de los requisitos para aceptar equipos que hasta ahora no se contemplaban en la normativa de certificación de los ULM, como por ejemplo, los nuevos sistemas y equipos de navegación. Además, se han incluido conceptos que lo alinean con los Reglamentos Europeos.

- La incorporación de los Certificados de Revisión de la Aeronavegabilidad que acreditan el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves. Su validez está limitada en el tiempo y puede ser renovado de forma declarativa si la aeronave ha sido mantenida conforme a lo exigido en la normativa.

- El establecimiento de un régimen especial simplificado en materia de aeronavegabilidad para aeronaves monoplazas con masa inferior a 120 kilogramos, en línea con la práctica habitual de los países de nuestro entorno.

Puesta a punto del nuevo 737 MAX de Air Europa

El pasado 22 de mayo de 2025, Air Europa anunció la incorporación a su flota el primer Boeing 737 MAX. Para que este hito fuera posible, desde la Dirección de Seguridad de Aeronaves (DSA) de AESA se ha trabajado para que la aerolínea se haya convertido en la primera compañía española en operar este modelo.

Concretamente, desde la Coordinación de Aeronavegabilidad, se ha apoyado en todo el proceso de traslado de la aeronave a España. Asimismo, una vez estaba en territorio español, se emitió toda la documentación relativa a la aeronavegabilidad de la aeronave necesaria para poder operar: Autorización de Vuelo para traer la aeronave a España, Certificado de Matrícula emitido por el RMAC, Programa de Mantenimiento aprobado, Certificado de Aeronavegabilidad de la Aeronave, Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad (ARC) y Licencia de Estación.

En esta coordinación, ha participado también nuestra Oficina de Seguridad en Vuelo (OSV) Nº 7 en Palma de Mallorca, el Servicio de Registro de Matrículas de Aeronaves y el Servicio de Programas de Mantenimiento.

AESA y FOCA acuerdan reforzar la supervisión de la seguridad en la producción aeronáutica

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) y la Oficina Federal de Aviación Civil de Suiza (FOCA) han suscrito un Memorando de Entendimiento (MdE) destinado a fortalecer la cooperación eficiente en la supervisión de las actividades de producción aeronáutica que Pilatus Aircraft Ibérica desarrolla en España, en el marco de la aprobación de organización de producción otorgada por FOCA.

Este Memorando se enmarca en las obligaciones establecidas por la normativa europea aplicable a las Organizaciones de Producción (POA), que regulan los requisitos de certificación, vigilancia y conformidad para los fabricantes aeronáuticos en la Unión Europea.

Montserrat Mestres, directora de AESA, y Christian Hegner, director general de la FOCA, han firmado este Memorando durante la celebración de la Management Board de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) en Colonia (Alemania).

La firma de este acuerdo supone un nuevo avance en la cooperación internacional entre autoridades aeronáuticas europeas, reforzando la aplicación coherente del marco regulador comunitario y garantizando que las actividades de producción aeronáutica se ajustan a la normativa vigente y a los estándares de seguridad establecidos por EASA.

Con esta cooperación, AESA y FOCA reafirman su compromiso con la seguridad operacional, la excelencia técnica y la colaboración internacional como pilares fundamentales para un sistema de aviación más eficiente y seguro.

Entrada en vigor el nuevo Reglamento sobre matriculación de aeronaves civiles

El 3 de diciembre se marcó en el calendario como la fecha de entrada en vigor de las primeras disposiciones del Real Decreto 1029/2025, que establece el nuevo marco normativo sobre la matriculación de aeronaves civiles en España.

Esta normativa adapta el sistema español a la normativa europea, refuerza la seguridad del sector y moderniza el Reglamento para las aeronaves obligadas a inscribirse en el Registro de AESA, a través del Servicio de Registro de Matrículas de Aeronaves.

Entre las principales novedades destacan la eliminación de obligatoriedad de matriculación en España de las aeronaves de otros Estados miembros de la UE/entorno EASA; la flexibilidad para los ULM de baja masa; la ampliación de algunos plazos administrativos, o la acreditación de posesión con cualquier documento justificativo, entre otras.

Este avance normativo, en cuya elaboración han participado AESA y la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), responde al compromiso de modernizar la regulación aeronáutica, reducir cargas administrativas y favorecer la actividad económica del sector.

Más de 5.000 licencias de técnicos de mantenimiento en España

El equipo de Aeronavegabilidad ha celebrado un hito en este 2025: España ha superado por primera vez las 5.000 licencias de Técnicos de Mantenimiento de Aeronaves (LMA) bajo normativa europea. En concreto, hasta el final de septiembre, desde AESA se ha emitido 5.288 LMA Parte 66 de EASA.

Atendiendo a los exámenes para la obtención de esta licencia, entre el 1 de enero y el 30 de septiembre de 2025, se han realizado 2.919 exámenes en las diferentes convocatorias. Si tenemos en cuenta el mismo periodo de 2024, donde se realizaron 2.506 exámenes, se prevé un incremento al finalizar el año, terminando así la tendencia descendente que se estaba registrando desde 2022.

Aumentan los exámenes realizados en AESA y se reduce el tiempo medio de tramitación. Asimismo, gracias al desarrollo de nuestra nueva aplicación digital para gestionar licencias de personal aeronáutico y a la incorporación y cualificación de personal de AESA, durante el 2025 se ha logrado reducir de forma progresiva el tiempo medio de tramitación de las licencias LMA, alcanzando una disminución del 80%.





Operaciones Aéreas

Las operaciones aéreas comprenden el conjunto de actividades necesarias para planificar, ejecutar y supervisar los vuelos de forma segura y eficiente, abarcando aspectos técnicos, organizativos y humanos. Dentro de este concepto general se incluyen diferentes tipos de operación en función de su finalidad, todas ellas sometidas a marcos normativos que garantizan la seguridad operacional y el cumplimiento de estándares internacionales, principalmente definidos por la normativa europea y aplicados a nivel nacional.

El transporte aéreo comercial se refiere a la actividad de traslado de pasajeros, carga o correo a cambio de una contraprestación económica, realizada por operadores que disponen de certificados específicos y que deben cumplir altos niveles de exigencia en materia de seguridad, mantenimiento, formación y organización. Estas operaciones son las más reguladas debido a su impacto directo en el público, y requieren una estructura empresarial compleja y sistemas de gestión avanzados que aseguren la continuidad y fiabilidad del servicio.

Por otro lado, existen operaciones distintas del transporte comercial, como los trabajos aéreos —en

268

Inspecciones de control normativo a operadores

1.259

Inspecciones a aeronaves en rampa

6.540

solicitudes de distintos tipos de aprobaciones y autorizaciones.

los que la aeronave se emplea para realizar actividades específicas como inspección, agricultura o filmación—, así como las operaciones de emergencia, entre las que destacan la extinción de incendios, la búsqueda y salvamento o el transporte sanitario urgente. A estas se suman las operaciones no comerciales, que incluyen la aviación privada, deportiva o corporativa sin remuneración directa, con requisitos reguladores adaptados a su menor complejidad, pero siempre orientados a preservar la seguridad.

En este contexto, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) desempeña un papel fundamental como autoridad nacional encargada de la regulación, certificación, supervisión e inspección de todas estas operaciones en España. Sus funciones incluyen la emisión de certificados y autorizaciones, la vigilancia del cumplimiento normativo mediante auditorías e inspecciones.

NUESTROS DATOS

	Inspecciones de control normativo	Solicitudes atendidas
Operadores de Transporte Aéreo Comercial	169	517
Operadores de Trabajos aéreos y Aviación General	99	219
Arrendamiento de Aeronaves	-	1.352
Listas de equipo mínimo	-	190
Operaciones comerciales	-	4.262
Licencias de Técnicos de Mantenimiento	1.259	-



Destacamos en 2025

Publicación de libro blanco de combustibles sostenibles

La Alianza para la Sostenibilidad del Transporte Aéreo (AST) ha presentó el pasado día 7 de octubre de 2025 su Libro Blanco de SAF (combustible sostenible de aviación, por sus siglas en inglés) en el acto 'SAF en España: autonomía estratégica, industria y sostenibilidad', celebrado en el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE). AESA, como entidad integrante del Consejo Rector de la AST, ha asistido al acto de presentación de este documento, que presenta un análisis exhaustivo sobre el papel y beneficios que aportaría la producción en España de los combustibles sostenibles de aviación (SAF) para la descarbonización del transporte aéreo, reindustrialización, crecimiento socioeconómico y autonomía estratégica.

Según el informe, la producción nacional de SAF podría reducir la dependencia energética del país, fomentar la innovación y crear empleo. Estima un impacto en el PIB de más de 13.000 millones de euros y la creación de más de 250.000 empleos hasta 2050. España cuenta con ventajas competitivas para impulsar su producción, entre ellas la disponibilidad de biomasa, electricidad renovable e infraestructuras logísticas avanzadas. No obstante, la AST subraya la necesidad de incentivos financieros, programas de apoyo y marcos regulatorios estables que faciliten el desarrollo tecnológico, la construcción de plantas y la competitividad del SAF frente al queroseno convencional.

El Libro Blanco identifica como una oportunidad el Reglamento REFuelEU Aviation, que establece objetivos vinculantes de uso de SAF en Europa. La AST considera que España puede capitalizar esta oportunidad mediante una acción institucional coordinada que fomente la inversión industrial y garantice la competitividad del SAF frente al queroseno convencional, algo en lo que han estado de acuerdo los ponentes de este acto.

Un 6% más de programas de vuelo aprobados para la IATA W25

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) ha autorizado un total de 205 programas de vuelo para la temporada invernal, un incremento de alrededor del 6% respecto al mismo periodo del año anterior. Estas autorizaciones se realizan en respuesta a las solicitudes de operación presentadas por las compañías aéreas para la temporada de invierno IATA W25, que comenzó el pasado 26 de octubre.

De este total, 107 corresponden a servicios operados en propio a terceros países de fuera

Evaluación del número de autorizaciones emitidas por temporada de invierno



de la Unión Europea (UE), y 98 a servicios bajo acuerdos de código compartido, es decir, alianzas entre aerolíneas para transportar conjuntamente a sus pasajeros. Los servicios entre aeropuertos de Estados miembros de la UE no requieren autorización previa.

Cabe resaltar que un programa de vuelo comprende las operaciones planificadas por una aerolínea cuyo horario y aeropuertos de origen/destino se repiten cada semana, constituyendo una serie sistemática.

Los datos reflejan una tendencia creciente que, previsiblemente, se reflejará también en el número total de operaciones comerciales que se realizarán, aunque las operaciones que se efectúan bajo los programas de servicios aéreos no representan la totalidad de las operaciones comerciales.

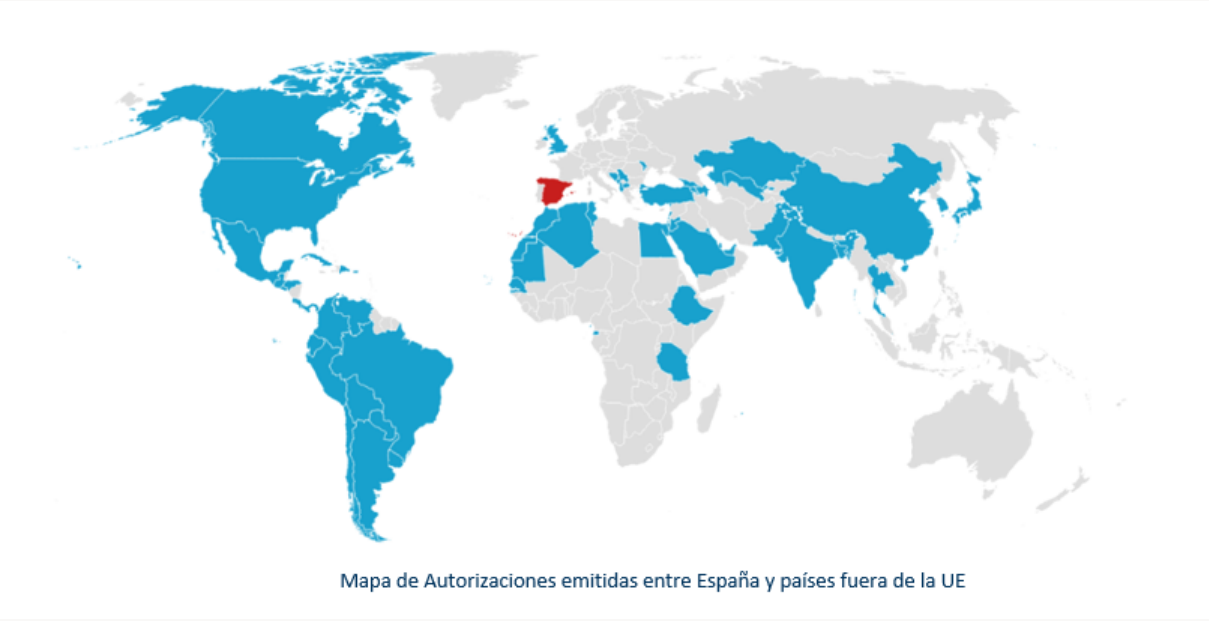
De los servicios operados en propio, en cuanto al tipo de servicio autorizado, 84 programas corresponden a vuelos regulares, 23 a vuelos chárter – cuyos billetes no se adquieren directamente a las aerolíneas – y el resto a operaciones bajo acuerdos de código compartido. Atendiendo a la naturaleza del servicio que se va a prestar, 175 programas se han destinado al transporte de pasajeros y 30 exclusivamente al transporte de carga aérea.

Por lo que respecta a las compañías operadoras y las conexiones de los vuelos autorizados, los servicios aprobados involucran a aerolíneas de alrededor de 40 países, permitiendo conexiones directas entre España y aeropuertos de en torno a 50 países de fuera de la Unión Europea. Si a estos servicios se añade los operativos autorizados bajo acuerdos de código compartido, el alcance de las conexiones se amplía a más de 130 países.

Como novedad frente a la temporada de invierno anterior, cabe destacar la autorización de rutas nuevas a países como Tanzania, Bosnia y Herzegovina, Montenegro, incrementándose así la actividad con la zona balcánica. Además, las conexiones con ciudades chinas han aumentado, como los destinos de Wenzhou, Chongquing, Shenzen, Hangzhou o Chengdu. Por otro lado, por primera vez se ha autorizado una ruta directa con Ciudad Ho Chi Minh (Vietnam).

Estos datos confirman el papel de la aviación española como un sector estratégico, esencial para la conectividad internacional, la economía nacional y el desarrollo social de España.

Mapa de Autorizaciones emitidas entre España y países fuera de la UE



Mapa de Autorizaciones emitidas entre España y países fuera de la UE



UAS/Drones

Los drones, también denominados sistemas de aeronaves no tripuladas o UAS (por sus siglas en inglés), son aeronaves capaces de volar sin piloto a bordo y que se controlan de forma remota o mediante sistemas automáticos. Su desarrollo ha crecido de manera significativa en los últimos años debido a su versatilidad y a la reducción de costes de la tecnología. Estos sistemas se utilizan en ámbitos muy diversos, como la fotografía aérea, la vigilancia, la inspección de infraestructuras, la agricultura de precisión o la gestión de emergencias, lo que ha ampliado notablemente sus aplicaciones tanto en el ámbito civil como en el profesional.

El uso de los UAS implica, no obstante, una serie de riesgos en materia de seguridad aérea, privacidad y protección de datos, por lo que su operación está sujeta a regulación. En Europa, estas normas se han armonizado para garantizar un nivel uniforme de seguridad, estableciendo requisitos para los operadores, los pilotos remotos y los propios equipos. Entre estos requisitos se incluyen la clasificación de las operaciones según su riesgo, la formación obligatoria de los pilotos y la necesidad de registro tanto de los operadores como de los drones en determinadas circunstancias.

26

Inspecciones
de control normativo
a operadores

25.638

Solicitudes
de distintos tipos
de aprobaciones
y autorizaciones

150.332

Operadores registrados
en AESA

En España, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) es el organismo encargado de supervisar y regular el uso de drones dentro del marco normativo europeo. AESA se ocupa de autorizar determinadas operaciones, verificar el cumplimiento de la normativa y garantizar que se mantengan los niveles adecuados de seguridad en el espacio aéreo. Asimismo, proporciona guías, procedimientos y materiales informativos para facilitar el conocimiento de las obligaciones legales por parte de operadores y usuarios.

Además, AESA desarrolla actividades de inspección y control para asegurar que las operaciones con UAS se realicen conforme a la normativa vigente. También colabora con otras autoridades y organismos internacionales en la evolución del marco regulador, adaptándolo a los avances tecnológicos y a las nuevas formas de uso. De este modo, la agencia contribuye a promover un uso seguro y responsable de los drones, favoreciendo al mismo tiempo el desarrollo del sector y la innovación en este ámbito.

NUESTROS DATOS

	Inspecciones de control normativo	Solicitudes atendidas
Operadores UAS	18	582
Certificados de pilotos UAS	-	24.853
Entidades de formación	8	203

AESA regula e inspecciona el uso de drones en España.



Destacamos en 2025

Implantación de una nueva metodología para la evaluación de riesgos de UAS en categoría específica

La Agencia Europea para la Seguridad Aérea (EASA) publicó el pasado 29 de septiembre la versión 2.5 de la metodología SORA (Specific Operations Risk Assessment), que se establece como válida para la evaluación de riesgos en operaciones de sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) dentro de la categoría específica.

Esta nueva versión introduce mejoras sustanciales que buscan facilitar su aplicación por parte de los operadores, armonizar su interpretación en los Estados miembros y reducir la carga documental en determinadas operaciones.

Aunque SORA 2.5 entró en vigor de forma inmediata, se estableció un periodo de transición para facilitar la adaptación de los operadores que cumplió el 18 de noviembre de 2025. A partir de esa fecha sólo se permite ya la presentación de solicitudes conforme a SORA 2.5 a través de la Sede Electrónica de AESA.

De cara a facilitar a los operadores la implantación de esta nueva metodología, AESA actualizo en su página web los formatos y material guía necesario para la solicitud de autorizaciones bajo la nueva metodología y organizó en diciembre de 2025 una jornada informativa dirigida a operadores de UAS que realizan operaciones en categoría específica en régimen de autorización operacional, donde se resolvieron todas las dudas planteadas por los asistentes.

La versión del SORA 2.5, publicada por EASA, introduce mejoras significativas que buscan facilitar su aplicación y armonizar su interpretación en los Estados miembros:

- Simplificación y clarificación de los textos, lo que permitirá a los operadores comprender y aplicar la metodología con mayor facilidad.
- Reducción del margen de interpretación, lo que contribuye a una aplicación más coherente en toda la Unión Europea.
- Disminución de la documentación requerida para operaciones VLOS (Visual Line of Sight) clasificadas hasta SAIL II.
- Orientación más precisa sobre las responsabilidades del diseñador y del operador de UAS.



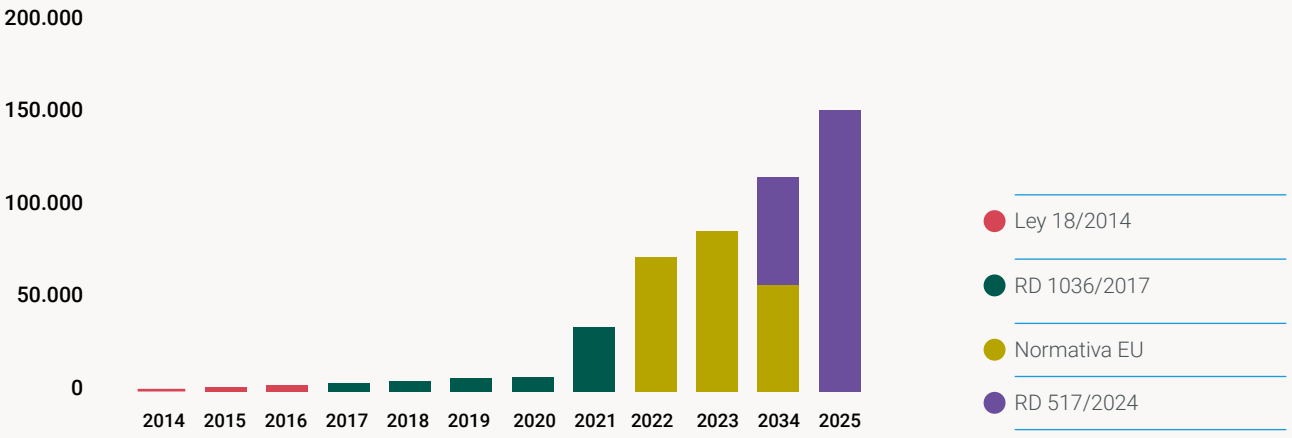
El sector de los drones continua con un gran ritmo de crecimiento en España.

España ha alcanzado en 2025 un nuevo hito en el desarrollo del sector de los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), al superar los 150.000 operadores registrados en la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA). A cierre del año, se han contabilizado 150.332 operadores inscritos, lo que supone un incremento del 26% respecto al año anterior. Este hecho refleja el crecimiento sostenido y la consolidación del uso de los drones en nuestro país.

Las comunidades autónomas con mayor número de operadores registrados son Andalucía (26.111), la Comunidad de Madrid (25.067), Cataluña (18.658) y la Comunitat Valenciana (15.040). También destacan Castilla y León (8.739), Galicia (8.250) y Canarias (7.939). Además, 1.615 operadores registrados corresponden a operadores extranjeros. El impulso del sector se refleja igualmente en el ámbito de la formación. Al cierre del año 2025, AESA ha emitido un total de 262.885 certificados de formación para operaciones con UAS. De ellos, 142.809 corresponden a pilotos que han recibido la formación básica A1/A3 necesaria para realizar

150.000 operadores registrados en AESA

Operadores UAS registrados en AESA





operaciones en estas subcategorías de la categoría abierta, lo que pone de manifiesto el interés por la operación segura de drones.

AESA ha trabajado de la mano de la industria para emitir autorizaciones a diferentes pruebas piloto, lo que ha supuesto un avance en el desarrollo de trabajos en U-Space u operaciones de logística.

Destacan las diferentes pruebas de transporte de material sanitario entre los hospitales de La Paz y Carlos III, dentro de entornos controlados; las primeras operaciones civiles en espacio aéreo superior con plataformas HAPS no tripuladas (High-Altitude Platform Systems) en Fuerteventura y Teruel; o las autorizaciones de pilotaje deslocalizado. Resalta también la buena acogida que ha tenido el escenario predefinido de operaciones fitosanitarias con más de 250 autorizaciones vigentes.

España continúa situándose a la vanguardia europea en el desarrollo de medios de cumplimiento y guías de apoyo a los operadores. Destacan los trabajos del grupo SAIL III, impulsado por AESA junto con la industria; el marco de colaboración ESCAI con INECO en la Riberira Sacra, y la participación en JARUS (Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems) en el marco de trabajo del SORA 3.0.

El objetivo a medio plazo es evolucionar hacia un espacio aéreo colaborativo, con normas claras y operaciones seguras. Entre 2026 y 2027, y en coordinación con organismos europeos, está previsto el despliegue de zonas piloto para validar estas misiones en condiciones reales, con vistas a definir estándares operativos comunes.

En línea con su compromiso con el sector público, AESA cierra un año de trabajo orientado a fortalecer el desarrollo seguro y ordenado del sector UAS en España. El apartado UAS de la web de la Agencia ofrece información normativa actualizada y los contenidos de las jornadas informativas celebradas con el sector, contribuyendo al uso seguro y responsable de los drones.

AESA colabora con la industria para autorizar pruebas piloto





Seguridad operacional en aeropuertos

AESA vigila el cumplimiento de la normativa de seguridad en los aeropuertos mediante inspecciones, con especial atención a las áreas de mayor riesgo y con un enfoque preventivo. Asimismo, gestiona y otorga las autorizaciones necesarias en relación con infraestructuras, operadores, servicios, procedimientos y planes aeroportuarios.

153
Inspecciones de control normativo

11.719
Solicitudes de distintos tipos de aprobaciones y autorizaciones.

NUESTROS DATOS

	Inspecciones de control normativo	Solicitudes atendidas
Aeropuertos de uso público	85	1.769
Aeródromos de uso restringido	-	12
Medio Ambiente	9	109
Servidumbres aeronáuticas	48	9.175
DORA y Slots aeroportuarios	11	69

Destacamos en 2025

Transferencia de competencias sobre aeródromos de uso restringido a las Comunidades Autónomas:

Son aeródromos de uso restringido las infraestructuras, incluidas las destinados a aeronaves ultraligeras, hidroaeródromos y helipuertos, distintas de los aeródromos de uso público definidos en el artículo 1.3 del Real Decreto 862/2009. (Artículo 3.b del Real Decreto 1070/2015): Se entiende por aeródromos de uso público, los aeródromos civiles en los que se pueden realizar operaciones de transporte comercial, de pasajeros, mercancías y correo, incluidos aerotaxis.

Hasta ahora era AESA quien emitía las autorizaciones de establecimiento y de apertura al tráfico de los aeródromos de uso restringido. Sin embargo, a raíz de la cuestión competencial surgida, se ha determinado que la competencia en materia aeroportuaria la deben ejercer las comunidades autónomas que la hayan asumido en sus estatutos de autonomía. Consecuentemente, el Estado se debe inhibir a favor de las comunidades autónomas para que sean estas las que resuelvan. Para ello se están estudiando los mecanismos de cooperación y colaboración con cada una de ellas. Y se han llevado a cabo durante 2025 reuniones con 13 CCAA para el traspaso de la competencia sobre los aeródromos y helipuertos de uso restringido.

Plan de exenciones en servidumbres aeronáuticas

AESA ha comenzado en 2025 un plan para para conceder exenciones a los municipios situados dentro de servidumbres aeronáuticas (SSAA) civiles en España, las cuales delimitan la zona de protección alrededor de aeropuertos, helipuertos e instalaciones radioeléctricas con el fin de garantizar la seguridad de las operaciones aéreas.

Esta medida permite que los solicitantes bajo las áreas geográficas que se encuentren afectadas por SSAA queden exentos de Servidumbres Aeronáuticas de solicitar ante AESA el acuerdo previo favorable para actividades urbanísticas, como construcciones, instalaciones o plantaciones, siempre que no se comprometa la seguridad ni la regularidad de las operaciones aéreas.

Las exenciones se han concedido de oficio, es decir, por iniciativa propia, siguiendo un plan de organización previamente definido por AESA, alineado con criterios técnicos y de seguridad aérea.

Esta iniciativa supone una importante reducción de la carga administrativa tanto para las entidades locales como para AESA, mejorando de este modo la coordinación entre organismos y agilizando los procedimientos administrativos en materia de servidumbres aeronáuticas. Del mismo modo, también se traduce en un beneficio directo para la ciudadanía, al evitar tener que pasar por este trámite cuando se den las circunstancias previstas.

El plan se desarrollará en varias fases, abarcando cada una de ellas las servidumbres de varios aeropuertos del territorio español. En 2025 se ha completado la primera fase con la emisión de exenciones para los municipios que cumplen con los requisitos técnicos y están ubicados bajo las servidumbres aeronáuticas de 30 de los aeropuertos del territorio nacional, entre los que destacan los aeropuertos de Alicante, Málaga, Palma de Mallorca, Barcelona-El Prat, Madrid-Barajas, Valencia y Bilbao.

En septiembre de 2025 se ha comenzado la segunda fase del plan con la emisión de la exención para el municipio de Lleida, el cual se encuentra afectado por la servidumbre aeronáutica del Aeropuerto de Lleida-Alguaire y su instalación radioeléctrica. En esta segunda fase se tratarán los municipios a los que no se pudo conceder la exención de forma íntegra en el primer periodo. Por ello, tras un análisis técnico, se concederá dicha exención de forma total o parcial, incluyendo en este caso los planos del municipio con las zonas exentas.

Abierto al tráfico el primer aeródromo autorizado por una Comunidad Autónoma tras el cambio competencial.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) ha sido la responsable de emitir la resolución técnica que ha permitido a la Junta de Andalucía autorizar la apertura al tráfico del helipuerto del Centro de Operaciones y Prevención "Los Villares" (Córdoba). Este hecho convierte a Andalucía en la primera comunidad autónoma de España en autorizar la apertura de un aeródromo de uso restringido tras el cambio de competencias de estas infraestructuras.

Este hito administrativo se enmarca en el cambio competencial producido en 2025, en el que las comunidades autónomas están pasando a ejercer la competencia asumida en sus estatutos para autorizar aeródromos de uso restringido, función que hasta entonces desarrollaba AESA.

La Dirección General de Infraestructuras del Transporte de la Junta de Andalucía solicitó a AESA la verificación del cumplimiento de las normas técnicas aplicables del helipuerto cordobés. Con ello, el pasado 2 de octubre AESA emitió la resolución favorable que ha permitido a la Junta la autorización definitiva de esta infraestructura esencial para la coordinación y respuesta ante incendios forestales en la provincia de Córdoba.

AESA mantiene su compromiso de apoyo técnico a las comunidades autónomas en este nuevo escenario competencial. Esto se aplica tanto a la parte técnica de las autorizaciones como el control normativo de las infraestructuras ya autorizadas, en virtud del Real Decreto 1070/2015, por el que se aprueban las normas técnicas de seguridad operacional de aeródromos de uso restringido, y de los convenios que se suscriban.

Esta autorización ha sido posible gracias a la coordinación entre AESA y la Junta de Andalucía, siendo un ejemplo de colaboración entre administraciones. En los próximos meses se publicarán otras autorizaciones para aeródromos de uso restringido en distintas comunidades autónomas, actualmente en fase de evaluación ambiental y validación normativa.

Las CCAA autorizan aeródromos de uso restringido





Navegación Aérea

Los sistemas de navegación aérea son el conjunto de medios técnicos, humanos y procedimientos que permiten a las aeronaves desplazarse de forma segura y eficiente por el espacio aéreo. Incluyen ayudas a la navegación tradicionales, como radiofaros o sistemas de aterrizaje por instrumentos, así como tecnologías más modernas basadas en satélites, como el GPS. Además, forman parte de este sistema los radares, las comunicaciones entre pilotos y controladores y los sistemas informáticos que gestionan la información del tráfico aéreo.

Los proveedores de servicios de navegación aérea son las organizaciones encargadas de operar y mantener estos sistemas y de prestar los servicios necesarios para que los vuelos se desarrollen con normalidad. Entre estos servicios se encuentran el control de tráfico aéreo, la información de vuelo, los servicios de alerta y la gestión de comunicaciones, navegación y vigilancia. En España, el principal proveedor es ENAIRE, aunque también existen proveedores civiles y militares que colaboran en la prestación de estos servicios en función del tipo de espacio aéreo y operación.

La gestión del espacio aéreo consiste en organizar y estructurar el cielo en diferentes zonas y rutas para garantizar la seguridad, la capacidad y la eficiencia

350

Inspecciones
de control normativo

11.719

Solicitudes
de distintos tipos
de aprobaciones
y autorizaciones.

del tráfico aéreo. Esto incluye la definición de sectores de control, la asignación de niveles de vuelo, la coordinación entre distintos centros de control y la planificación del uso del espacio aéreo, teniendo en cuenta tanto las necesidades civiles como militares. Esta gestión se realiza a distintos niveles: estratégico (planificación a largo plazo), táctico (ajustes diarios) y en tiempo real.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) desempeña un papel clave en este ámbito, aunque no presta directamente los servicios de navegación aérea. Su función principal es supervisar, inspeccionar y certificar a los proveedores de servicios y a los sistemas utilizados, garantizando que cumplen con la normativa nacional e internacional en materia de seguridad. También aprueba procedimientos, realiza auditorías y actúa cuando detecta incumplimientos o riesgos para la seguridad.

Además, AESA participa en la elaboración y aplicación de la normativa europea e internacional, colabora con organismos como EASA o Eurocontrol y promueve la mejora continua de la seguridad operacional. De este modo, asegura que el sistema de navegación aérea funcione de forma segura, coordinada y acorde a los estándares exigidos, protegiendo tanto a los usuarios del transporte aéreo como al conjunto del sistema.

NUESTROS DATOS

	Inspecciones de control normativo	Solicitudes atendidas
Proveedores de servicios NA	177	24
Cambios funcionales y sistemas ATM/ANS	34	103
Procedimientos civiles de vuelo y proyectos de espacio aéreo	26	569
Formación ATC/AFIS	97	166
Licencias de Controladores Aéreos	-	3.436
Análisis económico y performances	16	31



Destacamos en 2025

Supervisión de la nueva tecnología de la torre de control aéreo

El pasado día 17 de junio tuvo lugar el primer vuelo gestionado desde una torre digital en la red de aeropuertos españoles. Este hito, supone situar a España entre los países que cuentan con torres de control digitales para prestar Servicios de Tránsito Aéreo (ATS). Esta tecnología se implantó por primera vez en Suecia en 2015 y, en los últimos años, ha evolucionado hasta convertirse en una alternativa de futuro a las torres de control convencionales, con multitud de países desarrollando sus propios planes de implantación.

La torre digital del Aeropuerto de Vigo cuenta con la tecnología de la compañía SEARIDGE TECHNOLOGIES, implantada también en otros aeropuertos como el de Budapest, LondresHeathrow o Doha. Fundamentalmente, está compuesta por un plato de cámaras ubicado en la parte superior de la torre convencional, que captan las imágenes necesarias para generar una visión de 360º que se presenta al controlador en monitores ("video wall") en un ángulo de visión de 120º. Esta visión se complementa con tres cámaras adicionales ubicadas en las proximidades de la cabecera de la RWY19 para cubrir varias zonas no visibles desde el plato de cámaras; y con dos cámaras giratorias con zoom, o cámaras "PTZ", que permiten a los controladores visualizar mejor objetos lejanos o detalles pequeños. Además, el sistema cuenta con una pistola de señales comandada desde la posición de control y de un sistema de reproducción del sonido ambiente del aeropuerto.

La implantación de la torre digital en el Aeropuerto de Vigo ha sido diseñada de forma gradual y consta de diferentes fases que permiten ir avanzando en la implantación del sistema en condiciones de seguridad.

En AESA y desde el inicio, el proyecto se entendió como prioritario al estar alineado con su plan estratégico.

A todo esto, se sumó un reto adicional: la madurez limitada de la normativa internacional en torres digitales. Esto conllevó un intenso trabajo de colaboración entre AESA, SAERCO y Aena para llegar a una interpretación común, que en ocasiones requirió de análisis comparativos con entornos europeos donde ya existían torres remotas, como Noruega, Hungría o Alemania.

El proyecto continúa ahora con una segunda fase, que ya se está desarrollando, donde se plantea la integración de funcionalidades avanzadas en el sistema, como la integración de la información de vigilancia en el videowall o el seguimiento automático de aeronaves y vehículos mediante cámaras PTZ. Estas funcionalidades serán, en el momento que funcionen adecuadamente, un elemento clave para permitir prestar el servicio desde la torre digital durante todo el horario operativo del aeropuerto.

Publicado el Plan de Rendimiento 2025-29 para los servicios de navegación aérea en España.

En noviembre de 2025 AESA anunció la publicación en su página web del Plan de Rendimiento de España para el cuarto periodo de referencia (2025-2029), tras recibir la aprobación de la Comisión Europea.

Este Plan forma parte del sistema de evaluación del rendimiento del Cielo Único Europeo, que establece los objetivos vinculantes para los servicios de navegación aérea en cuatro áreas clave (KPA): seguridad, capacidad, medio ambiente y rentabilidad; así como las directrices del plan de acción para alcanzarlos. La meta final es mejorar la eficiencia y sostenibilidad del sistema de gestión del tránsito aéreo en toda la Unión Europea.

El documento fija metas concretas para el periodo 2025-2029, alineadas con los objetivos europeos, e incluye mecanismos de seguimiento y supervisión. Entre sus principales líneas destacan:

- Seguridad operacional: armonización con las mejores prácticas teniendo en cuenta la evolución normativa y técnica.
- Medio ambiente: contribución a la reducción de

las emisiones abordando ineficiencias en vuelo.

- Capacidad: fomento de la resolución de la escasez de capacidad ATM para garantizar una calidad adecuada del servicio para los usuarios.
- Rentabilidad: aumento de los costes determinados con vistas a permitir una mejora calidad del servicio.

Además, el plan incorpora incentivos económicos y de calidad del servicio para fomentar el cumplimiento de los objetivos.

AESA, como autoridad nacional de supervisión, ha liderado la elaboración del Plan en colaboración con la industria y las partes interesadas del sector aéreo, incluyendo proveedores de servicios, aerolíneas, gestores aeroportuarios y organismos consultivos europeos. AESA será también responsable del seguimiento periódico del cumplimiento de los objetivos y de informar sobre los avances.

Aprobación de la funcionalidad Tactical Trajectory Manager (TTM) en el centro de control de Barcelona y puesta en servicio en el ACC (Centro de Control de Área) de Madrid.

La funcionalidad "Tactical Trajectory Manager (TTM)" forma parte de la evolución de los sistemas de gestión del tránsito aéreo en Europa, enmarcada dentro de iniciativas como SESAR, cuyo objetivo es modernizar el control de tráfico aéreo mediante un uso más intensivo de datos y automatización. Este módulo se integra en el sistema SACTA utilizado por ENAIRE y su función principal es calcular de forma precisa la trayectoria futura de las aeronaves en un horizonte temporal limitado, normalmente de varios minutos, para anticipar posibles conflictos. De este modo, el sistema ayuda al controlador aéreo a tomar decisiones más informadas, mejorando tanto la seguridad como la eficiencia del tráfico.

En términos operativos, el TTM permite detectar posibles interacciones entre aeronaves antes de que se produzcan, mostrando esta información de manera clara y utilizable en la posición de control. Esto reduce la carga de trabajo del controlador y facilita una gestión más fluida del tráfico, especialmente en entornos complejos como los centros de control de área. Su implantación está alineada con el concepto de operaciones basadas en trayectorias, en el que se busca optimizar las rutas de vuelo y minimizar intervenciones tácticas innecesarias.

La aprobación de una funcionalidad como el TTM en un centro de control y su posterior puesta en servicio en otro, como el ACC de Madrid, es el resultado de un proceso técnico y regulatorio riguroso. En este proceso intervienen el proveedor de servicios de navegación aérea, que desarrolla y despliega la tecnología y AESA, que actúa como garante independiente de la seguridad. El objetivo es incorporar mejoras tecnológicas que permitan gestionar el tráfico aéreo de forma más eficiente, sin comprometer la seguridad operacional.

Transición en el Aeropuerto de Castellón

En 2025 se produjo el cambio de proveedor de servicios de control de tránsito aéreo (ATC) y de servicios de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS) del aeropuerto de Castellon, pasando de la empresa Saerco, que operaba desde la apertura del aeropuerto en 2011, a la compañía Skyway.

Skyway asumió el servicio en noviembre de 2025, tras un periodo de aproximadamente dos años de tramitación y ajustes.

El cambio además de administrativo implicó una transición técnica compleja. Durante los meses previos al inicio del servicio, el nuevo proveedor llevó a cabo tareas de planificación operativa, integración tecnológica y formación del personal, con el objetivo de garantizar que la prestación del control aéreo se realizara con continuidad y sin incidencias.

En una transición como la de Castellón, AESA es responsable de autorizar el cambio operativo. Para ello exige que el nuevo proveedor esté certificado, que presente la documentación técnica requerida y que incluya un plan de transición conforme a la normativa vigente, especialmente el Reglamento europeo 2017/373 y el Real Decreto 515/2020. Además, supervisa todo el proceso antes, durante y después del cambio, asegurando que no se produzca ningún deterioro en los niveles de seguridad ni en la continuidad del servicio.



Formación y Licencias al Personal de vuelo

La formación del personal de vuelo, tanto pilotos como tripulantes de cabina de pasajeros (TCP), se desarrolla en centros autorizados conocidos como escuelas de formación aeronáutica. En el caso de los pilotos, estas escuelas se denominan ATO (Approved Training Organisation) y ofrecen distintos programas, desde la licencia de piloto privado (PPL) hasta la de piloto de transporte de línea aérea (ATPL). Estas formaciones combinan una parte teórica, donde se estudian materias como navegación, meteorología o legislación aérea, con una parte práctica en vuelo real y en simuladores. Para los TCP, la formación también se imparte en centros aprobados e incluye aspectos como seguridad, emergencias, atención al pasajero y coordinación en cabina.

Un elemento clave en la formación de los pilotos es el uso de dispositivos de simulación. Existen distintos tipos, desde entrenadores básicos (FNPT) hasta simuladores de vuelo completo (FFS), que replican con gran fidelidad la cabina de un avión y sus condiciones operativas. Estos dispositivos permiten practicar situaciones normales y de emergencia sin riesgo, además de reducir costes y mejorar la preparación. En la formación de TCP también se emplean simuladores

407

Inspecciones
de control normativo

48.101

Solicitudes
de distintos tipos
de aprobaciones
y autorizaciones.

específicos, como maquetas de cabinas o entrenadores de evacuación, que permiten ensayar procedimientos de seguridad y respuesta ante incidentes.

La emisión de licencias es el paso que certifica que una persona está cualificada para ejercer como piloto o TCP. Para obtener una licencia, el aspirante debe completar la formación requerida, superar exámenes teóricos y prácticos y cumplir con los requisitos médicos establecidos. En el caso de los pilotos, existen diferentes tipos de licencias y habilitaciones específicas según el tipo de aeronave o actividad.

La medicina aeronáutica desempeña un papel fundamental en este proceso, ya que garantiza que el personal de vuelo mantiene las condiciones físicas y psicológicas adecuadas para operar con seguridad. Los pilotos y TCP deben obtener y renovar periódicamente un certificado médico aeronáutico, cuya clase varía según sus funciones. Estos certificados son emitidos por centros médicos autorizados tras evaluaciones estrictas que incluyen visión, audición, estado cardiovascular y salud mental, entre otros aspectos.

Por último, AESA tiene una función clave en todo este ámbito, ya que supervisa y regula las escuelas de formación, autoriza los simuladores y centros de entrenamiento, y expide o valida las licencias y certificados médicos. Además, realiza inspecciones, controla el cumplimiento de la normativa y asegura que los estándares de seguridad se mantengan en todos los niveles de la formación y operación del personal aeronáutico. De este modo, se garantiza un sistema coherente y seguro para la cualificación del personal de vuelo en España.

NUESTROS DATOS

	Inspecciones de control normativo	Solicitudes atendidas
Organizaciones de formación	191	2.581
Licencias de pilotos profesionales	-	29.738
Licencias de pilotos privados y deportivos	-	6.094
Licencias de tripulantes de cabina (TCP)	-	4.418
Exámenes y examinadores	41	3.405
Dispositivos de simulación	150	64
Medicina aeronáutica	25	4.834

Destacamos en 2025

Nueva aplicación digital para gestionar licencias de personal aeronáutico

A finales del año 2024, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) puso en funcionamiento una nueva aplicación digital para la gestión de licencias y certificados de los profesionales aeronáuticos de España. Este hecho ha supuesto la digitalización completa del procedimiento para la gestión de licencias y certificados, una transformación que ha supuesto un hito para la Agencia al reducirse trámites administrativos y ofrecer múltiples beneficios tanto para el usuario como para AESA.

A través de la nueva aplicación, se podrán realizar trámites de expedición inicial de certificados, reexpedición del mismo, actualización de datos personales o del certificado digital, o la renuncia del propio certificado.

La puesta en marcha de esta nueva aplicación afianza el compromiso de AESA con la mejora continua de sus servicios como organismo público. El nuevo procedimiento ofrece, como principal ventaja, un entorno digital para realizar todos los trámites relacionados con la solicitud y gestión de licencias de una forma más intuitiva y rápida para el administrado.

De este modo, el usuario podrá realizar cualquier trámite desde la Sede Electrónica sin necesidad de utilizar el envío oficial por registro para cualquier solicitud. Además, a través de la nueva plataforma, se podrá aportar toda la documentación necesaria para cada trámite, así como los requisitos y condiciones para actuar como representante de otra persona.

Asimismo, el administrado también dispondrá de una visión global del proceso de tramitación de su expediente al poder consultar su estado en línea.

Por otro lado, para AESA, esta nueva vía supone una mayor eficiencia en todo el procedimiento de tramitación de los expedientes, ya que se automatizan determinados procesos y notificaciones directas al usuario. Del mismo modo, se permite tener una flexibilidad para la tramitación de una solicitud por parte de múltiples gestores.

El colectivo de Tripulantes de Cabina de Pasajeros (TCP) fue el primero en poder hacer uso de esta nueva opción para solicitar y gestionar sus trámites desde la Sede Electrónica de AESA. Tras él, y a lo largo de 2025 se han ido incorporando a la aplicación la gestión de las licencias de personal de mantenimiento (LMA), pilotos de ultraligeros (ULM), planeadores, globos y helicópteros.

AESA ha realizado diferentes reuniones y sesiones de información on-line con estos colectivos para explicar el funcionamiento de la nueva aplicación y se resolver dudas sobre su uso.

Del mismo modo, desde la Agencia se ha puesto a disposición de los usuarios un material guía y un listado de preguntas frecuentes (FAQs) para facilitar el uso de la nueva herramienta, así como la actualización de la información de la página web y Sede Electrónica para adaptarla a este procedimiento.





Seguridad de la Aviación Civil

La seguridad física en la aviación civil, conocida en inglés como “Aviation Security” (AVSEC), se refiere al conjunto de medidas destinadas a proteger la aviación frente a actos ilícitos intencionados, como el terrorismo, el sabotaje o el secuestro de aeronaves. Su objetivo principal es garantizar la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal de tierra y las infraestructuras aeroportuarias. Para ello, se basa en la prevención, la detección y la respuesta ante amenazas, mediante controles de acceso, inspecciones de pasajeros y equipajes, y la protección de áreas restringidas.

Estas medidas se aplican de forma coordinada en aeropuertos, aerolíneas y otros actores del sector, siguiendo normas internacionales, en particular las establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y por la normativa europea. Entre las prácticas habituales se incluyen los controles de seguridad en los aeropuertos, el uso de tecnología de detección, la formación específica del personal y la implementación de procedimientos de emergencia. La seguridad no es estática, sino que evoluciona continuamente para adaptarse a nuevas amenazas y riesgos.

En España, la función principal de AESA es supervisar y asegurar el cumplimiento de la normativa de seguridad

407

Inspecciones
de control normativo

6.585

Solicitudes
de distintos tipos
de aprobaciones
y autorizaciones.

de la aviación civil por parte de los operadores, aeropuertos y demás entidades implicadas. AESA actúa como autoridad competente en materia de supervisión, realizando inspecciones, auditorías y controles para verificar que las medidas de seguridad se aplican correctamente.

Además, AESA participa en la elaboración y actualización de regulaciones, colabora con organismos nacionales e internacionales, y promueve la mejora continua del sistema de seguridad. También se encarga de la certificación y aprobación de programas de seguridad de diversas entidades, y contribuye a la formación y concienciación en esta materia. En conjunto, su labor garantiza un nivel elevado de protección frente a amenazas, reforzando la confianza en el transporte aéreo.

AESA supervisa y asegura el cumplimiento de la normativa

NUESTROS DATOS

	Inspecciones de control normativo	Solicitudes atendidas
Aeropuertos	32	21
Compañías aéreas e instalaciones de NA	68	9
Carga aérea y suministros a bordo	151	224
Formación en seguridad	10	9
Vigilantes de seguridad	-	6.322



Destacamos en 2025

Simulacro de secuestro aéreo en el aeropuerto de Valencia

El pasado 19 de noviembre, el Aeropuerto de Valencia fue escenario de un simulacro de secuestro aéreo que puso a prueba la capacidad de respuesta ante el apoderamiento ilícito de una aeronave. Este ejercicio forma parte del calendario anual aprobado por el Comité Nacional de Seguridad, de acuerdo a lo estipulado en el Programa Nacional de Seguridad para la aviación civil (PNS).

El Comité Nacional de Seguridad, órgano colegiado de la Administración General del Estado, del que forma parte AESA, reúne fundamentalmente a la Secretaría de Estado de Seguridad del Ministerio del Interior, al Ministerio de Defensa a través del Ejército del Aire y del Espacio, a las Fuerzas y Cuerpos de seguridad del Estado, Aena y ENAIRE.

Dentro del Comité, existen diferentes grupos de trabajo, y AESA preside el específico sobre los simulacros de apoderamiento ilícito de aeronaves (GTS), cuya misión es diseñar y supervisar este tipo de ejercicios, los cuales se organizan al menos 2 veces al año con diferentes tipologías, seleccionando el aeropuerto en el que se organiza en base a una serie de parámetros analizados por el GTS.

La actividad incluyó la simulación del secuestro en tierra de una aeronave cedida por una compañía aérea, en este caso, por Air Nostrum, la activación de los comités de crisis, la gestión del incidente, la negociación con los supuestos secuestradores y la liberación final de pasajeros y tripulación.

Estos ejercicios son vitales para comprobar la eficacia de los protocolos y la coordinación entre organismos, asegurando que España mantiene los más altos estándares internacionales en materia de seguridad aérea. El objetivo de esos simulacros es el de verificar la correcta implantación de los protocolos nacionales en materia de seguridad aérea, y evaluar la coordinación entre los distintos organismos implicados en situaciones de apoderamiento ilícito de aeronaves, amenazas de artefactos explosivos - tanto en tierra como a bordo - y otros tipos de actos de interferencia ilícita.

AESA, a través del Servicio de Seguridad Aeroportuaria, desempeña un papel esencial en estos simulacros y cuyas principales funciones para el correcto funcionamiento de este ejercicio, en coordinación con otros integrantes del GTS, son:

- Planificación del escenario: Garantizar que el simulacro tenga un adecuado nivel de realismo y cumpla con la normativa nacional y los estándares de la OACI.
- Coordinación interinstitucional: AESA coordina la actividad con otros organismos con responsabilidad en la materia, supervisando en conjunto la realización del simulacro
- Evaluación posterior: Analiza los resultados para detectar áreas de mejora y reforzar la preparación ante amenazas reales.

Tarjeta de pilotos de la Aviación General

El 1 de marzo de 2025 entró en vigor la nueva tarjeta de pilotos de aviación general, acordada por el Comité Nacional de Seguridad. Esta tarjeta facilita la autonomía de los pilotos en las zonas restringidas de los aeropuertos para el ejercicio de sus actividades aeronáuticas.



Ciberseguridad

La aviación civil en su conjunto, sus sistemas, comunicaciones y datos se integran e interactúan en entornos digitales donde existen amenazas y ataques que perjudican la seguridad de la información.

Los riesgos de la seguridad aérea proceden, tanto de las amenazas que sufren los sistemas de información donde se pueden encontrar fallas a través de las cuales puede introducirse un ataque como de las amenazas que pueden afectar a procesos y procedimientos, así como al desempeño de los seres humanos.

La ciberseguridad de la aviación civil precisamente tiene como objetivo la protección de los riesgos, sucesos e incidentes relacionados tanto con la seguridad de la información digital que se intercambia entre los sistemas y equipos, como las comunicaciones y los datos que se almacenan en ellos, así como sus consecuencias, garantizando que las organizaciones y autoridades de aviación civil son resilientes.

En el ámbito de la seguridad la aviación civil frente a actos de interferencia ilícita (“AVSEC”), la regulación en ciberseguridad está incluida en el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 de la Comisión, actualizado mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/1583, con entrada en vigor el 31 de diciembre de 2021.

8

Inspecciones
de control normativo

Part IS

Se integran en las
inspecciones del plan
de vigilancia continuada

Los requisitos aplican a los operadores de aeropuertos, compañías aéreas y otras entidades, tal como se definen en el Programa Nacional de Seguridad de la aviación civil (PNS), que tengan sistemas críticos de información y comunicaciones y datos críticos que pudieran afectar a la seguridad de la aviación civil. La supervisión de su cumplimentación se realiza desde AESA

Además, existen otras normativas no sectoriales para la protección de redes y sistemas de información, como la Directiva NIS (UE). Esta legislación aplica a los llamados Operadores de servicios esenciales en toda la Unión Europea y su supervisión corresponde a la Oficina de Coordinación de Ciberseguridad (OCC).

Por otro lado, en el ámbito de la seguridad operacional "safety" los requisitos para la gestión de los riesgos relacionados con la seguridad de la información que pueden impactar en la seguridad aérea están recogidos en dos reglamentos que se publicaron en 2023, conocidos conjuntamente como Reglamento EASA PART-IS: Reglamento de Ejecución (UE) 2023/203 y la Decisión 2022/1645, con entrada en vigor, dependiendo de la entidad implicada, 16 de octubre de 2025 y el 22 de febrero de 2026.

Protección integral de la seguridad de la información, las comunicaciones y los datos frente a riesgos e incidentes.



Destacamos en 2025

Implantación Reglamento EASA Part IS. Primeros pasos para que las organizaciones refuercen su ciberseguridad.

Los Reglamentos de delegación 2022/1645 y de ejecución 2023/203 incorporan requisitos esenciales para la implantación de un sistema de gestión de seguridad de la información (ISMS) que aborde los riesgos de seguridad de la información y su impacto en la seguridad aérea, basándose en un enfoque de mejora continua. Las fechas de aplicación de estos Reglamentos son el 16 de octubre de 2025 y el 22 de febrero de 2026, respectivamente.

Para asegurar una implantación exitosa de este sistema de gestión ISMS, es crucial que las organizaciones establezcan, como punto inicial, el marco del ISMS garantizando que los procesos clave y principales del sistema de gestión estén operativos para las fechas de entrada en vigor de los mencionados Reglamentos.

A continuación, se detallan los hitos clave a desarrollar para la implantación de los Reglamentos, con el objetivo de garantizar el cumplimiento normativo y fortalecer la seguridad de la información:

- Definir el Alcance del ISMS: Identificar los activos, procesos y sistemas críticos que deben ser protegidos.
- Nombrar a los Responsables: Asignar roles y responsabilidades claros en la gestión de la seguridad de la información.
- Definir la Política de ISMS: Establecer claramente los principios, objetivos y compromisos en seguridad de la información alineados con la normativa.
- Adoptar un Marco de Gestión de Riesgos: Implantar una metodología y sus procesos asociados para la identificación, evaluación y mitigación de riesgos en la seguridad de la información.
- Gestionar Incidentes: Establecer procedimientos para la detección, notificación y resolución de incidentes de seguridad.
- Implementar Mecanismos de Reporte:
  - Interno: Para la comunicación eficiente entre los diferentes niveles de la organización.
  - Externo: Para cumplir con los requisitos regulatorios y coordinar con las autoridades competentes.

La implantación de estas fases no solo garantizará el cumplimiento de los Reglamentos aplicables, sino que también fortalecerá la posición de la organización frente los riesgos de ciberseguridad, protegiendo sus activos críticos, la seguridad operacional y la continuidad operativa en un entorno cada vez más digitalizado, interconectado y con un panorama creciente de amenazas cibernéticas que cambia rápidamente.





Derechos de los pasajeros

Los Reglamentos (CE) 261/2004 y 1107/2006 establecen derechos básicos para los pasajeros aéreos dentro de la Unión Europea. El Reglamento 261/2004 se centra en situaciones de denegación de embarque, cancelaciones y grandes retrasos de vuelos, y reconoce derechos como la asistencia (comida, alojamiento y comunicación), el reembolso o transporte alternativo y, en determinados casos, compensaciones económicas. También impone a las compañías la obligación de informar a los pasajeros sobre sus derechos. Por su parte, el Reglamento 1107/2006 garantiza la protección y asistencia de las personas con discapacidad o movilidad reducida, prohibiendo la discriminación en el acceso al transporte aéreo y asegurando servicios de apoyo gratuito en aeropuertos y a bordo, siempre que se haya notificado previamente la necesidad de asistencia.

Quedan fuera del ámbito de estos reglamentos diversos incidentes que no encajan en los supuestos que regulan. Por ejemplo, no cubren problemas relacionados con la calidad general del servicio a bordo (como incomodidad, trato percibido como inadecuado o elementos de confort), pérdidas o daños de equipaje (que se rigen principalmente por el Convenio de Montreal). Tampoco regulan aspectos relacionados

30.097

Reclamaciones de pasajeros

18.397

Resolución alternativa de litigios (RAL)

11.700

Vía informativa

con los cobros de servicios extras, funcionamiento de las plataformas de reserva de billetes, ni sistemas de fidelización de clientes de las aerolíneas aéreas.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) actúa en España como organismo encargado de supervisar y garantizar el cumplimiento de estos reglamentos europeos en el ámbito nacional. Su función principal es velar porque las aerolíneas y los gestores aeroportuarios respeten los derechos de los pasajeros, así como tramitar las reclamaciones cuando estos consideran que no han sido atendidos adecuadamente.

AESA fue acreditada, el 10 de mayo de 2023, como entidad de resolución alternativa de litigios (RAL) en el ámbito de protección de los usuarios del transporte aéreo, según lo previsto en la Ley 7/2017, relativa a la resolución alternativa de litigios en materia de consumo.

Desde la acreditación de la Agencia como entidad RAL, se ha producido un cambio en el procedimiento de tramitación de las reclamaciones derivadas de los Reglamentos europeos en materia de derechos de los pasajeros. En ese sentido, las decisiones que sobre dichas reclamaciones dicta la Agencia han pasado a ser vinculantes para las compañías aéreas, aunque voluntarias y no vinculantes para el pasajero.

Este nuevo procedimiento de resolución alternativa de litigios es aplicable a las reclamaciones en relación con los incidentes en los vuelos ocurridos desde el 2 de junio de 2023, inclusive, de forma que las reclamaciones sobre incidentes producidos con anterioridad a esa fecha se tramitan en vía informativa, es decir, en ellas la decisión de AESA consiste en un informe no vinculante para la compañía aérea.

Destacamos en 2025

Finalización de la tramitación de la bolsa de reclamaciones que estaban pendientes de Vía informativa.

Dentro de las actividades del Plan de choque sobre reclamaciones de pasajeros, en 2025 se ha finalizado la tramitación de la bolsa de reclamaciones que estaban pendientes de finalizar por la vía informativa. En adelante se espera que la entrada de reclamaciones relativas a incidentes ocurridos en los vuelos con anterioridad al día 01/06/2023 y que por lo tanto se tramitan por la vía informativa se reduzcan significativamente hasta su total desaparición en junio de 2028 cuando se cumplan los 5 años que tiene el pasajero para reclamar un incidente.

A partir de ahora se van a centrar la actividad de la División en la tramitación de las reclamaciones por el procedimiento de resolución alternativa de litigios por lo que se espera una importante reducción en los tiempos de tramitación de estas reclamaciones.



Gestión de AESA

En AESA asumimos el compromiso que nos ha sido otorgado como Organismo de la Administración General del Estado que vela por el desarrollo seguro y eficaz de la actividad Aeronáutica Civil de España. Fieles a esta responsabilidad adquirida con toda la sociedad, desarrollamos nuestra labor aplicando nuestro Plan Estratégico 2024-2027 que, entre otros objetivos, establece un marco de referencia para el desarrollo de la Política de Gestión de Calidad, apoyada sobre tres pilares fundamentales: las personas, la seguridad y la excelencia.

Nos enfocamos en proteger la seguridad aérea, incluida la de las personas y bienes, de acuerdo con los principios y normas vigentes en materia de aviación civil. Adoptamos un enfoque preventivo basado en el conocimiento y comprensión de los riesgos en seguridad en aviación y de las tecnologías aplicadas, promocionamos la cultura de la seguridad en todos los ámbitos de la aviación civil, incluida nuestra propia organización, participando en proyectos de innovación y desarrollo desde un enfoque integral y desde la mejora continua de los procesos.

Adoptamos los principios de responsabilidad, coherencia, proporcionalidad, transparencia e independencia, impulsando el diálogo claro y conciso

La actividad de AESA protege a las personas y los bienes, con un enfoque preventivo

con todas las partes interesadas, tanto internas como externas.

Nuestra Política de Gestión de Calidad se basa en el cumplimiento de los requisitos establecidos por norma ISO 9001:2015 y de aquellos otros requisitos normativos y reglamentarios que le son de aplicación. Para su gestión la Dirección de AESA establece unas Directrices recogidas en el documento Política de Gestión.

Esta Política será revisada por la Dirección de AESA, tantas veces como se considere necesario, para mantenerla actualizada con las funciones encomendadas a la Agencia.

Gestión de AESA supervisada

La gestión y la actividad de AESA es supervisada por los organismos internacionales realizando auditorias de estandarización de la normativa aeronáutica europea e internacional.

En este aspecto podemos destacar durante 2025.

▶ Primera auditoría de EASA bajo el nuevo esquema State Monitoring Programme (SMP)

El denominado State Monitoring Programme (SMP) de EASA forma parte de la evolución del sistema de estandarización europeo hacia un modelo de supervisión continua basado en datos. En lugar de centrarse únicamente en auditorías periódicas tradicionales, el SMP se apoya en un seguimiento permanente de cómo las autoridades aeronáuticas nacionales aplican la normativa común europea de seguridad aérea. Este enfoque combina la recopilación y análisis de información procedente de múltiples fuentes con una evaluación continua de la capacidad de cada autoridad para ejercer sus funciones de supervisión de la seguridad, con el objetivo de garantizar un nivel elevado y homogéneo en todos los Estados miembros.

En este marco, las auditorías de estandarización pasan a ser una herramienta integrada dentro de ese sistema continuo: su frecuencia, alcance y prioridad se determinan en función del riesgo y del rendimiento observado en cada autoridad mediante modelos analíticos que asignan una valoración o “rating” a cada Estado. Las inspecciones siguen realizándose por equipos de expertos y permiten verificar sobre el terreno la correcta aplicación de la normativa, pero ahora están guiadas por este análisis previo, facilitando un uso más eficiente de los recursos y un enfoque más dirigido a las áreas con mayores debilidades. Además, el programa incluye fases de seguimiento y apoyo a las autoridades nacionales para corregir deficiencias

El Documento de Politica de Gestión recoge las directrices para la gestión de AESA

y mejorar de forma continua la seguridad operacional en el sistema europeo.

EASA ha elegido a España para poner en práctica este nuevo modelo de supervisión por considerar a AESA una Autoridad madura y de referencia a nivel europeo. Dicha supervisión tuvo lugar en septiembre de 2025 y además de la gestión de la seguridad, tocó aspectos de aeronavegabilidad, operaciones aéreas y medicina aeronáutica.

▶ Auditorias EASA a los Reglamentos de UAS y al ámbito de aeródromos

Durante 2025 EASA ha realizado también dos auditorias de estadarización, una de ellas alos reglamenos UAS y otra al áera de aeródromos

En marzo de 2025 AESA ha realizado, por primera vez, una auditoría a España sobre la aplicación del Reglamento UE 2019/947, que ha cubierto el rango completo de aspectos: desarrollo normativo nacional, sistema de gestión de la seguridad, material guía y promoción de la seguridad, capacitación del equipo de AESA, procedimientos y formatos de trabajo, funcionamiento de las aplicaciones informáticas, atención al sector, gestión de las autorizaciones (calidad de la verificación de los requisitos de los estudios de seguridad) e inspecciones de control normativo. Las autoridades nacionales implicadas han sido AESA, DGAC, ENAIRE y Ministerio del Interior.

Debido a que en España el esquema normativo de JARUS (Autoridades Conjuntas para la Reglamentación de Sistemas No Tripulados) se aplica desde 2018 y a la capacitación y esfuerzo de los trabajadores de la unidad, no se han recibido discrepancias en la parte de AESA y el equipo auditor de EASA ha valorado positivamente la disposición del personal y calidad de lo que han observado.

Igualmente y durante el mes de diciembre EASA ha realizado una auditoria de estandarización a AESA en el ámbito de los aeropuertos que se encuentran certificados bajo la normativa europea (la inspección previa tuvo lugar en 2021) durante la cual se visitaron los aeropuertos de Málaga y Barcelona. Se identificaron únicamente tres no conformidades.

▶ Inspección de la Comisión Europea

La Comisión Europea realizó una inspección sobre las actuaciones de AESA en materia de seguridad contra actos de interferencia ilícita, con el fin de verificar el marco regulatorio nacional en el ámbito AVSEC, así como el sistema de supervisión e inspecciones implementado por AESA para verificar el cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad por parte de las entidades.

Las auditorías de estandarización son una herramienta de la mejora contínua

Destacamos en 2025

Certificación en el ENS (Esquema Nacional de Seguridad)

AESA ha obtenido el certificado de conformidad de nivel medio del Esquema Nacional de Seguridad (ENS), conforme al Real Decreto 311/2022, tras superar satisfactoriamente la auditoría de certificación realizada entre el 25 de marzo y el 4 de abril. El certificado tiene una validez hasta el 7 de mayo de 2027.

Este hito reafirma el compromiso de la Organización con la protección de la información y confirma que los sistemas y procesos implantados garantizan un nivel adecuado de seguridad en la gestión de nuestros servicios y activos digitales.

Como parte de esta acreditación, ya se ha incorporado el distintivo oficial del ENS tanto en nuestra página web institucional como en la sede electrónica, reforzando de forma visible nuestro cumplimiento con los principios y exigencias del esquema.

No obstante, es importante destacar que la obtención de esta certificación no supone el final del trabajo, sino un hito dentro de un proceso continuo. La seguridad es un ámbito dinámico, que exige una vigilancia permanente, la adaptación a nuevos riesgos y la mejora constante de los controles y procedimientos implantados.



De cara a las futuras revisiones y renovaciones de la certificación, desde AESA se seguirá trabajando de manera coordinada, manteniendo el nivel de exigencia alcanzado y promoviendo una cultura de seguridad sólida en toda la Organización.





Colaboración Técnica Internacional

AESA promueve la seguridad del transporte aéreo a nivel global, destacando su papel clave en el desarrollo socioeconómico y la necesidad de mantener altos niveles de seguridad para favorecer su crecimiento.

Sus actividades se encuadran en la estrategia de la Unión Europea en materia de cooperación con terceros países y uno de los beneficios de la coordinación internacional es poner a disposición del mercado el conocimiento de la industria española, reforzando los mecanismos de cooperación con otros organismos en el campo aeronáutico, creando sinergias y contribuir a nuevas posibilidades de negocio en el exterior.

De acuerdo con esta premisa, AESA viene desarrollando actividades de cooperación con terceros países tendentes a facilitar y potenciar el desarrollo y competitividad de las industrias aeronáuticas y del transporte aéreo, mediante Convenios de Colaboración y/o Asistencias Técnicas para mejorar los niveles de seguridad aérea en beneficio de los ciudadanos usuarios del transporte aéreo.

AESA participa en los Programas de Hermanamiento (Twinning) de la UE para fortalecer la seguridad aérea y la convergencia normativa con terceros países

Destacamos en 2025

PRIMER TRIMESTRE

Panamá.
Mejores prácticas en la implantación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP).

Una serie de talleres centrados en mostrar y analizar ejemplos de implementación del SSP en España.

México.
Sostenibilidad en Aviación

Taller formativo sobre Aplicación y gestión del Régimen Europeo de Comercio de Emisiones y del Reglamento ReFuel EU Aviation.

República Dominicana.
Técnicas de Auditoría

Taller en el que se trabajaron enfoques prácticos y metodologías aplicadas a la planificación y ejecución de auditorías en el marco de la supervisión basada en riesgos.



SEGUNDO TRIMESTRE 2025

Guatemala.
Certificación de Aeródromos

Taller regional sobre certificación de aeródromos y procedimientos aeroportuarios.

Brasil.
Aeródromos certificados

Actividad sobre la evaluación de cambios en infraestructuras en aeródromos certificados.

Filipinas.
Independencia funcional y financiera

Se abordó la necesidad de reforzar la autonomía operativa de los reguladores frente a los proveedores de servicios, así como la importancia de eliminar posibles conflictos de interés.

Chile.
Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)

Desarrollo de una herramienta de evaluación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS), que sirva tanto para la supervisión por parte de la autoridad como para la autoevaluación de los proveedores de servicios.

El Salvador.
ECCAIRS- Reporte entre organizaciones

Centrado en reactivar el proceso de reporte entre las organizaciones nacionales, promoviendo el uso de plantillas existentes y facilitando una herramienta informática (DCT) para convertir estos datos en formatos compatibles con ECCAIRS



TERCER TRIMESTRE

Armenia.
Certificación y supervisión de aeródromos

Misión on site para brindar soporte al desarrollo de procedimientos relacionados con la certificación y supervisión de aeródromos.

AESA.
Explotación de servicios aéreos

Workshop sobre el Reglamento (CE) n 1008/2008 relativo a normas comunes para la explotación de servicios aéreos

Argentina.
Certificación y supervisión de aeropuertos

Workshop que tuvo como objetivo principal el intercambio de conocimiento en relación con temáticas y metodologías relacionadas con la certificación y supervisión de aeropuertos.

República Dominicana.
Apoyo al SSP.

Se dió soporte en el Sistema de Recolección y Procesamiento de Datos de Seguridad (SDCPS) y su marco de Monitoreo y Medición del Rendimiento de la Seguridad.

Chile.
Cultura de Seguridad y liderazgo

El workshop tuvo como objetivo fortalecer la comprensión de los participantes sobre la cultura de seguridad y el papel del liderazgo como impulsor de la mejora sostenible en la seguridad de la aviación.

Guatemala.
Certificación y supervisión de aeropuertos

El proyecto se estructuró en varias fases, comenzando con la reactivación de las políticas de recopilación de datos para permitir la implementación de procedimientos basados en riesgos en la gestión de la seguridad de las autoridades

Lima.
Descarbonización para la aviación

Evento organizado por OACI con el apoyo de EASA que tuvo como objetivo principal promover la descarbonización del sector de la aviación mediante el impulso de soluciones sostenibles, tecnologías emergentes y la colaboración regional.

CUARTO TRIMESTRE

Tailandia.
Gestión de Fauna en Aviación

El workshop tuvo como objetivo principal fortalecer los conocimientos y competencias del personal de las autoridades en materia regulatoria y de supervisión práctica relacionada con la gestión de fauna.

Madrid. LMA Parte 66 y Parte 147

La actividad tuvo como objetivo principal enseñar a dos inspectores de la Autoridad de Aviación Civil de Moldavia y dos de Azerbaiyán el sistema de implementación de las partes 66 y 147 de un Estado miembro de la UE.

Armenia.
Regulación de Globos Aerostáticos

El objetivo principal fue evaluar la normativa nacional de aviación general, asistir al CAC Armenia en la transposición de la regulación europea y guiar la revisión de los procedimientos operacionales correspondientes.

Macedonia del Norte.
Supervisión ATM/ANS

Dirigido al personal de las autoridades de aviación civil de Albania, Kosovo, Montenegro, Macedonia del Norte, Serbia y Turquía y también del proyecto EaP, Moldavia y Ucrania, para apoyar a estos países en la alineación con el marco europeo de seguridad aérea, enseñando prácticas de inspección de un Estado miembro de la UE y la aplicación de la supervisión basada en el desempeño.



INFORMACIÓN FINANCIERA

Destacamos en 2025

La Secretaría General, a través de la División Económico-Financiera (DEF), garantiza a la Agencia los recursos económicos necesarios para el desarrollo de su actividad. En 2025 se ha consolidado la mejora de la situación económica de AESA, con resultados significativamente superiores a los de ejercicios anteriores.

Desde la DEF se realiza la contratación de bienes y servicios de AESA y se gestionan los encargos a medios propios

Mejora de resultados económicos

Más eficiencia en gestión y contratación

▲ Saldo del ejercicio

127,9
millones de €

2024 98,8 millones

90%
de ejecución
del presupuesto

AESA
se financia casi exclusivamente del ingreso de tasas y sanciones

Incremento con respecto a 2024

▲ 8 %

128
expedientes
de contratación tramitados

Incremento con respecto a 2024

▲ 6 %

12 días
Plazo medio
de pago a proveedores

2024 23 días

En detalle

RESULTADO FINANCIERO (€)

Remanente real de saldo cierre 2024	98.847.749,70
Ingresos	108.437.771,29
Pagos	-79.377.796,43
Remanente real de saldo (en bancos y caja)	127.907.724,56



GASTOS (€)

Presupuesto de gastos	88.269.737,94
Gasto ejecutado	79.481.842,91
Porcentaje ejecución	90,04%

INGRESOS (€)

Tasa de navegación aérea	4.036.383,26
Tasa de aproximación	1.839.069,53
Tasa por prestación	3.298.715,78
Tasa de Seguridad Aérea	96.710.039,53
Sanciones	1.718.659,74
Otros ingresos	887.782,75
Devoluciones de ingresos	-52.879,30
Total	108.437.771,29

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
AESA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA

Paseo de la Castellana 112
28046 Madrid
España

www.seguridadaerea.gob.es

SIG-IGA-MEM25Ed.01