

Bruselas, 23.7.2015
COM(2015) 360 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

**INFORME ANUAL DE 2014 RELATIVO A LA APLICACIÓN DEL REGLAMENTO
(CE) N° 300/2008 SOBRE NORMAS COMUNES PARA LA SEGURIDAD DE LA
AVIACIÓN CIVIL**

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO
INFORME ANUAL DE 2014 RELATIVO A LA APLICACIÓN DEL REGLAMENTO (CE)
Nº 300/2008 SOBRE NORMAS COMUNES PARA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN
CIVIL

El presente informe abarca el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2014

INTRODUCCIÓN

El año 2014 estuvo marcado por la entrada en vigor de la primera fase de los controles de base tecnológica de los líquidos, aerosoles y geles (LAG) transportados por los viajeros en el equipaje de mano, así como por el final de la fase transitoria para la aplicación de los requisitos sobre carga y correo entrantes en la UE. Ambas cuestiones fueron objeto de amplio debate antes de su entrada en vigor y se sometieron a una intensa fase preparatoria, que facilitó una aplicación rápida y sin problemas.

Prosiguiendo el proceso de consolidación iniciado en 2013, la Comisión adoptó en junio de 2014 un nuevo conjunto de medidas legislativas para aclarar, armonizar y simplificar las medidas de seguridad aérea existentes. Los Estados miembros y las partes interesadas acogieron favorablemente las modificaciones introducidas, que aumentan la claridad jurídica para evitar interpretaciones divergentes de la normativa y garantizar la mejor aplicación posible de las normas básicas comunes de seguridad aérea. Ese conjunto de medidas incluía asimismo una adaptación del régimen de operador económico autorizado de aduanas y del régimen de seguridad de la aviación para agentes acreditados y expedidores conocidos. Esta adaptación permite el reconocimiento mutuo de determinadas actividades llevadas a cabo por las autoridades respectivas, lo cual facilita la labor del sector interesado y de las autoridades públicas, manteniendo al mismo tiempo los actuales niveles de seguridad.

A raíz de los resultados de la evaluación de riesgos de la UE centrada en los riesgos relacionados con los pasajeros, a lo largo de 2014 se desarrolló un intenso trabajo para aumentar aún más la capacidad de detección de explosivos. Ese trabajo se plasmó en textos legislativos que regulan el uso de equipos de detección de trazas de explosivos (ETD) para someter a inspección a pasajeros, equipaje y carga. A partir de septiembre de 2015 será obligatorio emplear equipos de ETD en los controles de pasajeros y del equipaje de mano. Al mismo tiempo, se realizaron otras dos series de evaluaciones de riesgos de la carga aérea.

En el ámbito internacional, la Comisión participó con gran eficacia en todos los actos y foros de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en los que siguió desempeñando un importante papel de coordinación de la posición y la estrategia de la UE en lo que se refiere a la política de seguridad de la aviación a escala internacional. Asimismo, colaboró plenamente con los socios clave de terceros países y las organizaciones regionales, y en 2014 organizó diversas reuniones bilaterales y multilaterales, en las que también intervino, haciendo especial hincapié en las actividades de concienciación en la región africana con el fin de facilitar la correcta aplicación de los requisitos en materia de carga y correo entrantes.

La supervisión de la aplicación de las medidas de seguridad aérea por parte de los Estados miembros y los operadores pertinentes mediante inspecciones de la UE constituye otro ámbito de estrecha colaboración entre los Estados miembros y la Comisión, tal y como quedó patente a lo largo del año. El nivel de cumplimiento de las normas se mantuvo estable, por lo que en 2014 no

fue preciso suspender el sistema de control único de la seguridad («*One Stop Security System*») de la UE.

PRIMERA PARTE

INSPECCIONES

1. OBSERVACIONES GENERALES

En virtud del Reglamento (CE) n° 300/2008, la Comisión tiene la obligación de realizar inspecciones de las administraciones de seguridad aérea de los Estados miembros (las «autoridades competentes») y de los aeropuertos de la UE. Suiza también está incluida en el programa de la Unión, mientras que Noruega e Islandia son inspeccionadas por el Órgano de Vigilancia de la AELC con arreglo a disposiciones paralelas. Para llevar a cabo su labor de inspección, la Comisión dispone de un equipo de nueve inspectores de seguridad de la aviación a tiempo completo. Esta labor de inspección cuenta con el respaldo de un grupo de unos 100 auditores nacionales, nombrados por los Estados miembros, Islandia, Noruega y Suiza, que obtienen la capacitación necesaria para participar en las inspecciones de la Comisión mediante actividades de formación organizadas por esta última. En el anexo 1 se presenta un cuadro que resume todas las actividades de supervisión del cumplimiento realizadas hasta la fecha por la Comisión y por el Órgano de Vigilancia de la AELC.

2. INSPECCIONES DE LAS AUTORIDADES NACIONALES COMPETENTES

En 2014, la Comisión completó el tercer ciclo de inspecciones de las autoridades competentes e inició el cuarto ciclo. El presente informe abarca los resultados de todas las inspecciones llevadas a cabo en el transcurso de 2014 en ambos ciclos. En total, en 2014 se llevaron a cabo nueve inspecciones de autoridades competentes. En la mayoría de los Estados miembros, las inspecciones pusieron de manifiesto mejoras significativas respecto de inspecciones anteriores.

Las deficiencias más frecuentes en 2014 eran similares a las detectadas en el tercer ciclo y consistían primordialmente en pequeñas carencias con respecto a la plena adaptación de los programas nacionales de seguridad de la aviación y limitaciones en la aplicación de los programas nacionales de control de calidad. En lo que respecta a estos últimos, varios Estados miembros no supervisaron de forma suficiente a los proveedores conocidos de suministros de aeropuerto y de provisiones de a bordo debido principalmente a la falta de recursos derivada de la presión sobre los presupuestos públicos y el elevado número de entidades afectadas. La supervisión periódica y adecuada de las compañías aéreas extranjeras requería también una serie de mejoras en varios de los Estados miembros inspeccionados. Por último, un número limitado de Estados miembros no garantizaba que se respetara plenamente la frecuencia mínima de inspección de las medidas de seguridad en los aeropuertos.

En cuanto a los aspectos positivos, debe señalarse que en la mayoría de los Estados miembros inspeccionados en 2014 se subsanaron correctamente las deficiencias detectadas y que todos los Estados miembros disponían de las medidas de ejecución pertinentes.

3. INSPECCIONES INICIALES EN LOS AEROPUERTOS

En 2014 se realizaron veinticinco inspecciones iniciales de aeropuertos, número similar al de las efectuadas en 2013. Se cubrieron todos los capítulos (aunque no en cada inspección). El porcentaje

global de medidas básicas que en 2014 cumplieron los requisitos fue de un 81 %, porcentaje prácticamente igual al de años anteriores.

La mayor parte de las deficiencias descubiertas siguen obedeciendo, como en el pasado, a factores humanos. Se observan sobre todo en los ámbitos del control y la seguridad de las aeronaves, así como en el de la aplicación de determinados requisitos de seguridad de la carga. Estos problemas relacionados con factores humanos deberían resolverse aumentando la formación y la supervisión.

Por otra parte, en comparación con años anteriores, en 2014 se registraron mejoras en el cumplimiento de los requisitos relativos a los controles de seguridad de los suministros de aeropuerto y las provisiones de a bordo. Puede explicar esta mejora una mayor concienciación favorecida por las campañas de información de la Comisión, unida a la revisión de la normativa aplicable, que contribuyó a aumentar la claridad y la coherencia de las medidas.

4. INSPECCIONES DE SEGUIMIENTO

De conformidad con el artículo 13 del Reglamento (UE) n° 72/2010 de la Comisión¹, esta debe realizar de forma sistemática un número limitado de inspecciones de seguimiento. No obstante, cuando en la inspección inicial de un aeropuerto se han detectado varias deficiencias graves, y también, de forma aleatoria, para verificar la precisión de las medidas nacionales de supervisión del cumplimiento y de la presentación de informes, se organiza una visita adicional. En 2014 se efectuaron cuatro actividades de este tipo, que confirmaron que la mayor parte de las deficiencias detectadas se había corregido debidamente. Con todo, en dos inspecciones de seguimiento aún fue preciso supervisar cuidadosamente el procedimiento de corrección de un número limitado de deficiencias que persistían, lo cual confirma por ende la importancia de estas actividades de seguimiento.

5. EVALUACIONES

En el transcurso del año se llevó a cabo una evaluación de un aeropuerto de los Estados Unidos en el marco del acuerdo de colaboración con la administración de seguridad del transporte de EE.UU. establecido en virtud del Acuerdo de transporte aéreo Estados Unidos-UE².

Además, el Comité de Reglamentación de Seguridad de la Aviación examinó los informes de las evaluaciones llevadas a cabo en Guernsey, Jersey y la Isla de Man, a raíz de lo cual los aeropuertos situados en esos territorios quedaron incluidos en el sistema de control único de la seguridad de la UE³.

6. EXPEDIENTES ABIERTOS, CASOS DEL ARTÍCULO 15 Y ACCIONES JUDICIALES

Los expedientes de inspección permanecen abiertos hasta que la Comisión considera que se han puesto en práctica las medidas correctoras adecuadas. Durante el año 2014 se archivaron treinta y cinco expedientes (relativos a veintiséis aeropuertos y nueve autoridades competentes). De ello se infiere que, por cada nueva inspección realizada durante el año, se archivó un expediente de

¹ Reglamento (UE) n° 72/2010 de la Comisión, de 26 de enero de 2010, por el que se establecen los procedimientos para efectuar inspecciones en el campo de la seguridad de la aviación civil (DO L 23 de 27.1.2010, p. 1).

² DO L 134 de 25.5.2007, p. 4.

³ Reglamento de Ejecución (UE) n° 687/2014 de la Comisión, de 20 de junio de 2014, que modifica el Reglamento (UE) n° 185/2010 en lo que atañe a la aclaración, armonización y simplificación de determinadas medidas de seguridad aérea, equivalencia de normas de seguridad y medidas de seguridad de la carga y el correo.

inspección pendiente y que por tanto no se registraron retrasos en 2014. En total, a finales de año, permanecían abiertos nueve expedientes de autoridades competentes y dieciséis de aeropuertos.

Si las deficiencias detectadas en la aplicación de las medidas de seguridad en un aeropuerto se consideran de tal gravedad que pueden incidir de manera significativa en el nivel general de seguridad de la aviación civil en la Unión, la Comisión activa el artículo 15 del Reglamento (UE) nº 72/2010 de la Comisión. La situación se da entonces a conocer a todas las demás autoridades competentes y deberá considerarse la posibilidad de adoptar medidas compensatorias para los vuelos procedentes del aeropuerto en cuestión. En 2014 no fue necesario activar el artículo 15.

Independientemente de que se aplique el artículo 15 o no, otra posible medida, especialmente en caso de que se postergue la corrección o reaparezcan las deficiencias, consiste en que la Comisión incoe un procedimiento de infracción. En 2014 se incoó un procedimiento de infracción a raíz de la inspección efectuada en una administración nacional. En opinión de la Comisión, el Estado miembro afectado no garantizó la supervisión regular de la conformidad de determinadas medidas de seguridad en una serie de aeropuertos situados en su territorio. Este asunto seguía pendiente a principios de 2015. Por otra parte, un procedimiento de infracción incoado en 2013 por inexistencia de actividades de supervisión nacionales respecto de las compañías aéreas que operaban en el Estado miembro en cuestión pudo archivarse en 2014 tras comprobarse que dicho Estado miembro había incrementado significativamente el número de inspecciones realizadas.

7. EVALUACIONES DE LOS PROPIOS ESTADOS MIEMBROS

En virtud del punto 18.1 del anexo II del Reglamento (CE) nº 300/2008, en su versión modificada por el Reglamento (UE) nº 18/2010 de la Comisión⁴, los Estados miembros están obligados a presentar a la Comisión todos los años antes de finales de marzo un informe sobre los resultados de sus actividades nacionales de supervisión del cumplimiento entre enero y diciembre del año anterior. Las contribuciones de los Estados miembros sobre el período de referencia de enero a diciembre de 2013 se enviaron en el plazo estipulado y se ajustaron al modelo de la Comisión. Los principales problemas detectados durante el análisis de esos informes eran similares a los de los años anteriores y estaban relacionados con las dificultades que parecían tener algunos Estados miembros para inspeccionar todas las medidas de seguridad, realizar controles encubiertos en todas las zonas requeridas y garantizar un seguimiento adecuado. Por consiguiente, la Comisión siguió insistiendo en estas cuestiones durante sus inspecciones de las autoridades pertinentes.

SEGUNDA PARTE

LEGISLACIÓN Y HERRAMIENTAS COMPLEMENTARIAS

1. LEGISLACIÓN

La aviación civil sigue siendo objetivo de los grupos terroristas y para hacer frente a esta amenaza es preciso aplicar medidas de protección adecuadas y basadas en el riesgo. De ahí que la Comisión y los Estados miembros adapten continuamente las medidas de reducción del riesgo con el fin de lograr el mayor nivel de seguridad posible y, al mismo tiempo, minimizar los efectos adversos sobre las operaciones del sector. La nueva normativa de desarrollo en materia de seguridad de la aviación adoptada en 2014 mejorará el marco legislativo del Reglamento (CE) nº 300/2008 y sus disposiciones de aplicación.

⁴ Reglamento de Ejecución (UE) nº 18/2010 de la Comisión, de 8 de enero de 2010, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 300/2008 (DO L 7 de 12.1.2010, p. 3).

Uno de los principales cambios adoptados en 2014 está relacionado con la utilización de medios específicos para detectar los explosivos ocultos en los pasajeros⁵. Así, se impondrá el requisito obligatorio de utilizar equipos de ETD en las inspecciones que se realicen en los aeropuertos de la UE a fin de mejorar la capacidad de detección de explosivos. Para alcanzar ese mismo objetivo, los aeropuertos también podrán emplear escáneres de seguridad o perros detectores de explosivos. La fecha a partir de la cual será obligatorio el uso de equipos de ETD en las inspecciones de los pasajeros se ha fijado en el 1 de septiembre de 2015. Estas modificaciones también aclaran la manera de utilizar los equipos de ETD para distintos fines, como la inspección de los pasajeros, el equipaje y la carga, al objeto de garantizar su eficacia.

En junio de 2014, la Comisión adoptó también nuevas disposiciones de aplicación que aclaran, armonizan y simplifican determinadas medidas y normas de seguridad de la aviación⁶. La experiencia adquirida en la aplicación de las normas de la UE sobre seguridad de la aviación ponía de manifiesto la necesidad de incrementar la claridad jurídica para normalizar la interpretación de la normativa y garantizar en mayor medida la aplicación efectiva de las normas básicas comunes. Los cambios se introdujeron principalmente en las medidas relativas a la seguridad de las aeronaves, la carga, el correo, las provisiones de a bordo y los suministros de aeropuerto, y los equipos de seguridad. Al mismo tiempo, la Comisión incluyó los aeropuertos de Guernsey, la Isla de Man y Jersey en el régimen de control único de seguridad de la UE tras haberse comprobado que en esos territorios se aplicaban normas de seguridad equivalentes a las normas básicas comunes de la UE. Otro aspecto importante de estas modificaciones fue la adaptación de los requisitos aplicables a los agentes acreditados y los expedidores conocidos autorizados y a los operadores económicos autorizados de aduanas. Esta adaptación permitirá el reconocimiento mutuo y facilitará la labor del sector y de las autoridades públicas.

En el anexo 2 se incluye una lista de toda la normativa adoptada. Estos textos se ultimaron en cinco reuniones ordinarias del Comité de Reglamentación de Seguridad de la Aviación Civil, cinco reuniones del Grupo Consultivo de Partes Interesadas en materia de Seguridad Aérea y en varias sesiones de grupos de trabajo especializados en las que participaron los Estados miembros y el sector. Las modificaciones relativas al transporte aéreo de mercancías a la UE también se basaron en otras dos series de evaluaciones de riesgos de la carga aérea.

2. BASE DE DATOS DE LA UE DE SEGURIDAD DE LA CADENA DE SUMINISTRO

La base de datos de agentes acreditados y expedidores conocidos⁷ constituye desde el 1 de junio de 2010 el único instrumento jurídico esencial que consultan los agentes acreditados para aceptar los envíos de otro agente acreditado o de un expedidor conocido. Desde el 1 de febrero de 2012 ha sido ampliada para incluir la lista de compañías aéreas autorizadas a transportar a la UE carga y correo procedentes de aeropuertos de terceros países (ACC3). En 2013 se amplió legalmente esta base de datos para incorporar la lista de validadores de seguridad aérea de la UE aprobados por los Estados miembros. Asimismo, pasó a denominarse «Base de datos de la UE de seguridad de la cadena de

⁵ Reglamento de Ejecución (UE) n° 278/2014 de la Comisión, de 19 de marzo de 2014, por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 185/2010 en lo que respecta a la aclaración, armonización y simplificación del uso de equipos de detección de trazas de explosivos (DO L 82 de 30.3.2014, p. 3).

⁶ Reglamento de Ejecución (UE) n° 687/2014 de la Comisión, de 20 de junio de 2014, que modifica el Reglamento (UE) n° 185/2010 en lo que atañe a la aclaración, armonización y simplificación de determinadas medidas de seguridad aérea, equivalencia de normas de seguridad y medidas de seguridad de la carga y el correo.

⁷ La Comisión creó esta base de datos de uso obligatorio para los operadores de la cadena de suministro mediante el Reglamento (UE) n° 185/2010 y la Decisión C(2010) 774.

suministro»⁸ para reflejar con mayor exactitud su ámbito ampliado de utilización. A finales de 2014, la base de datos recogía unos 14 000 ficheros de agentes acreditados, expedidores conocidos, validadores independientes y entidades ACC3. Su índice de disponibilidad previsto, que era de un 99,5 %, se cumplió de forma constante también en 2014.

3. INSPECCIONES EN LOS AEROPUERTOS DE LA UE: MANUALES

El Reglamento (CE) nº 300/2008 y el Reglamento (UE) nº 72/2010 de la Comisión exigen que las inspecciones en materia de requisitos de seguridad de la aviación civil practicadas por los servicios de la Comisión sean objetivas y se ajusten a una metodología estándar.

Para contribuir a este objetivo, la Comisión ha elaborado y actualiza dos manuales completos con orientaciones y consejos detallados para los inspectores de la UE que trabajan sobre el terreno. Un manual aborda las inspecciones en el ámbito de la seguridad del transporte de carga aérea y el otro, las inspecciones en aeropuertos. En noviembre de 2014 ambos manuales fueron revisados para tener en cuenta las últimas modificaciones introducidas en las normas de aplicación y añadir algunos consejos y orientaciones para los inspectores. Con el fin de apoyar a los Estados miembros en la aplicación de las normas básicas comunes, dichos manuales se ponen asimismo a disposición de los auditores nacionales.

TERCERA PARTE

ENSAYOS, ESTUDIOS Y NUEVAS INICIATIVAS

1. ENSAYOS

Se realiza un «ensayo», en la acepción de la normativa de la UE en materia de seguridad aérea, cuando un Estado miembro, de acuerdo con la Comisión, decide utilizar durante un período limitado un medio o un método que no está reconocido por la normativa vigente para sustituir uno de los controles de seguridad reconocidos, siempre que dicho ensayo no influya negativamente en los niveles generales de seguridad. Desde el punto de vista jurídico, el término no se aplica si un Estado miembro o entidad procede a evaluar un nuevo control de seguridad que se esté aplicando además de uno o varios de los controles regulados por la normativa.

A lo largo de 2014, se llevaron a cabo en Francia, Suecia y los Países Bajos ensayos y evaluaciones centrados en la utilización de detectores de metales para zapatos en combinación con arcos detectores de metales, el uso de equipos de control de equipaje de mano de nueva generación gracias a los que no es preciso sacar ordenadores portátiles, aparatos eléctricos de gran tamaño y líquidos antes de pasar el control, así como el uso en los equipos de control de programas informáticos que permiten autorizar automáticamente los bultos que no contienen artículos peligrosos. Todos los ensayos arrojaron resultados positivos y representaron una valiosa aportación a futuras modificaciones legislativas.

2. ESTUDIOS E INFORMES

En mayo de 2014, la Comisión recibió un estudio⁹ que evaluaba el impacto de la primera fase de aplicación del control de líquidos, que se inició el 31 de enero de 2014. Desde esa fecha, los

⁸ Reglamento de Ejecución (UE) nº 1116/2013 de la Comisión, de 6 de noviembre de 2013, que modifica el Reglamento (UE) nº 185/2010 en lo que atañe a la aclaración, armonización y simplificación de determinadas medidas de seguridad aérea (DO L 299 de 9.11.2013, p. 1).

⁹ Estudio efectuado por el consultor Leigh Fisher.

pasajeros pueden llevar líquidos que hayan comprado libres de impuestos, medicamentos líquidos y líquidos necesarios para necesidades dietéticas especiales, siempre que sean sometidos a control con equipos específicos. El estudio analizaba datos operativos, como el número de pasajeros controlados y el número de líquidos transportados por pasajero, para determinar si existía alguna incidencia en las operaciones. El estudio llegaba a la conclusión de que esta primera fase de suspensión de las restricciones relativas a los líquidos no tenía impacto operativo alguno y de que la normativa se aplicaba con éxito.

A finales de noviembre de 2014, la Comisión recibió los resultados de un estudio complementario que evaluaba una posible segunda fase de suspensión de las restricciones aplicables a los líquidos. Este estudio, realizado por el consultor ICF International, evaluaba la posibilidad de autorizar a los pasajeros a transportar agua embotellada a través de una serie de ensayos en aeropuertos y también verificaba las conclusiones del anterior estudio en relación con el impacto operativo de la primera fase. El estudio llegaba además a la conclusión de que la primera fase no había tenido ningún impacto operativo negativo en los aeropuertos de la UE ni siquiera durante el verano, período de punta de las operaciones en los aeropuertos de la UE que participaban en el estudio. Concluía asimismo que sí podía existir, sin embargo, un impacto significativo en términos de actividades y coste para los aeropuertos de la UE si se ampliaba la suspensión de las restricciones y se autorizaba también a los pasajeros a llevar agua embotellada. Ello se debe principalmente al elevado número de botellas que tendrían que controlarse y que requeriría un aumento significativo del número de equipos de control de líquidos. Los resultados de este estudio llevaron a la Comisión, en concertación con los Estados miembros, las partes interesadas y los socios internacionales, a aplazar la introducción de la segunda fase de suspensión de las restricciones de líquidos.

3. NUEVAS INICIATIVAS

Se lograron avances considerables en una de las cuestiones más importantes y espinosas, a saber, el plan para el desarrollo de tecnologías en el ámbito de la seguridad aérea. El plan presenta diversas actividades que abarcan todos los aspectos de la tecnología y los métodos de seguridad y sirve de referencia para todos los agentes europeos que intervienen en las actividades de investigación en materia de seguridad de la aviación.

En relación con la carga, la Comisión sigue colaborando estrechamente con los Estados miembros para negociar la aplicación de un sistema de análisis de la información anticipada sobre la carga (ACI). En este ámbito prosiguió la cooperación con las aduanas por lo que se refiere a la información anticipada sobre transporte de mercancías previa a la carga (PLACI), campo en el que se están llevando a cabo actividades internacionales en el marco de un grupo de trabajo mixto OACI/OMA sobre la ACI en el que la Comisión desempeña un activo papel. Dichas actividades, en las que participan los Estados miembros y las partes interesadas, tienen como objetivo acordar principios comunes y las posibles normas y prácticas recomendadas que se deberán adoptar y aplicar si un Estado o una región decide aplicar ese concepto en uno o todos los modelos empresariales existentes en el sector de la carga y el correo aéreos.

CUARTA PARTE

DIÁLOGO CON ORGANISMOS INTERNACIONALES Y TERCEROS PAÍSES

1. OBSERVACIONES GENERALES

La Comisión colabora plenamente con los organismos internacionales y con los socios clave de los terceros países y está representada periódicamente en las reuniones internacionales, en las que suele coordinar la posición de la UE, intervenir o presentar documentos. La Comisión también mantiene diálogos, cuando procede, con diversos terceros países y organizaciones regionales sobre problemas locales o temas de interés común. Esos contactos permiten a la UE mantenerse al tanto de las mejores prácticas y difundirlas, así como influir en la toma de decisiones a escala mundial.

2. ORGANISMOS INTERNACIONALES

La Comisión participó en la reunión anual del Grupo sobre Seguridad de la Aviación de la OACI, celebrada en Montreal del 17 al 21 de marzo de 2014. Con respecto a los informes sobre la evolución de la situación en materia de seguridad aérea, la Comisión presentó tres documentos con los puntos de vista de la UE (dos de ellos abordaban las medidas de seguridad relativas a los líquidos y el tercero examinaba las medidas de seguridad relativas a la carga aérea). Estos documentos fueron favorablemente acogidos y obtuvieron un amplio apoyo.

Asimismo, la Comisión se esforzó por facilitar información sobre la validación de la seguridad de la aviación de la UE en el ámbito del transporte de carga y correo hacia la UE. Este objetivo se logró gracias a la participación activa en varios foros internacionales, algunos de ellos bajo los auspicios de la OACI, y en otras organizaciones internacionales y regionales. En particular, en marzo de 2014 se organizó en Dakar (Senegal) un seminario conjunto UE-CAFAC (Comisión Africana de Aviación Civil) sobre seguridad de la carga y el correo aéreos. En dicho seminario la Comisión tuvo la oportunidad de explicar y aclarar a las administraciones y operadores de los Estados africanos todos los aspectos relacionados con las normas de la UE sobre carga y correo entrantes (ACC3). Además, en la reunión se impulsó el diálogo y la cooperación entre las dos regiones y se presentó una importante iniciativa de la Comisión sobre el desarrollo de capacidades y la asistencia en el ámbito de la seguridad de la aviación civil en África y Oriente Próximo, que se llevará a la práctica en el período 2015-2018.

La Comisión también participa periódicamente en las reuniones del Foro de Seguridad CEAC y de los grupos operativos correspondientes. Las conclusiones de cada uno de estos grupos han servido de base para debates posteriores en las reuniones del Comité de Reglamentación de Seguridad de la Aviación Civil y en sus grupos de trabajo asociados. En el contexto de un convenio de cooperación firmado en 2012, la CEAC y la Comisión intensificaron sus actividades en el ámbito de la seguridad de la aviación civil.

En el marco del memorando de entendimiento firmado en 2013 entre la Comisión y el Órgano de Vigilancia de la AELC, al que incumbe la supervisión del cumplimiento de las normas en materia de seguridad de la aviación en Islandia, Liechtenstein y Noruega, dicho Órgano y la Comisión siguieron intercambiando sus respectivos informes sobre las inspecciones.

Por último, se creó una interfaz entre la plataforma de TI de Eurocontrol y la «Base de datos de la UE de seguridad de la cadena de suministro». Esta interfaz hace posible el funcionamiento de un sistema de alerta para informar con tiempo a los Estados miembros de las aeronaves procedentes de

aeropuertos ubicados en terceros países en los que la compañía aérea no ha sido designada como ACC3.

3. TERCEROS PAÍSES

La Comisión prosiguió en varios foros un diálogo activo con los Estados Unidos sobre temas relacionados con la seguridad de la aviación, especialmente en el Grupo sobre cooperación en materia de seguridad del transporte UE-EE.UU. El objetivo de dicho Grupo es potenciar la cooperación en una serie de ámbitos de interés mutuo y garantizar la aplicación continuada de las disposiciones en materia de control único de seguridad¹⁰ y el reconocimiento mutuo de los regímenes respectivos en materia de carga y correo aéreos de la UE y los EE.UU.

Asimismo, la Comisión intervino en varias ocasiones tras manifestar algunos Estados miembros su preocupación por las exigencias planteadas a sus compañías aéreas con miras a la aplicación de medidas de seguridad adicionales en los vuelos a determinados terceros países. La Comisión y los Estados miembros colaboraron para asegurar que en la aplicación de dichas medidas se tuvieran en cuenta las medidas vigentes de seguridad aérea de la UE con el objetivo de minimizar el impacto operativo. Como ejemplo de ello, cabe citar las medidas adicionales de seguridad adoptadas por los Estados Unidos y Canadá en relación con la amenaza que representan para la aviación civil los artefactos explosivos improvisados con apariencia de aparatos electrónicos, que los transportistas aéreos tuvieron que aplicar a corto plazo y sin consulta previa, lo cual ocasionó a menudo importantes dificultades operativas.

CONCLUSIÓN

En la UE sigue garantizándose un elevado nivel de seguridad de la aviación con objeto de proteger la aviación civil contra actos de interferencia ilícita.

Las inspecciones de la Comisión han confirmado un nivel de conformidad estable con las disposiciones de la UE en materia de seguridad de la aviación. Las deficiencias detectadas siguen obedeciendo a factores humanos. En términos generales, se siguieron de forma satisfactoria las recomendaciones de la Comisión en materia de medidas correctoras, pero las conclusiones de las inspecciones confirman la importancia de un régimen sólido de inspección de la UE y de un control de calidad adecuado a escala nacional. La Comisión mantendrá sus esfuerzos para garantizar que se cumplan íntegramente y de forma correcta todos los requisitos legales e incoará procedimientos formales de infracción si procede.

En el ámbito legislativo, se ha comprobado que la adopción y la aplicación de actos legislativos de ejecución, incluidos los que tienen por objeto mejorar la claridad y la coherencia de los requisitos de la UE, potenciar las medidas sobre detección de explosivos y facilitar el transporte de determinadas categorías de líquidos, han resultado beneficiosas tanto para garantizar que las medidas de seguridad de la UE siguen garantizando el nivel de seguridad más elevado posible frente a la evolución de las amenazas que se ciernen sobre la aviación civil, como para ofrecer mayor comodidad a los viajeros y minimizar los efectos adversos en las operaciones de los aeropuertos y las compañías aéreas.

¹⁰

Aplicable a partir del 1 de abril de 2011 a aeronaves, pasajeros y su equipaje de mano y facturado procedentes de los EE.UU. - Reglamento (UE) n° 983/2010 de la Comisión, de 3 de noviembre 2010, que modifica el Reglamento (UE) n° 185/2010, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (DO L 286 de 4.11.2010, p. 1).