COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 9.7.2013
COM(2013) 523 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

INFORME ANUAL DE 2012 SOBRE LA APLICACIÓN DEL REGLAMENTO (CE) Nº 300/2008, SOBRE NORMAS COMUNES PARA LA SEGURIDAD DE LA AVICIÓN CIVIL

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

Este informe abarca el período del 1 de enero al 31 diciembre de 2012

INTRODUCCIÓN

2012 fue el año en el que expiró el primer período transitorio establecido por el Reglamento (CE) nº 300/2008 y sus disposiciones de aplicación para las nuevas medidas de seguridad en el ámbito de la aviación. Estas consistían en la obligación de establecer una cadena de suministro segura de provisiones de a bordo y de suministros de aeropuerto, o bien de controlar un 100 % de tales provisiones y suministros al entrar en las zonas restringidas de los aeropuertos. En las inspecciones realizadas en 2012, la Comisión ha prestado especial atención a la comprobación del cumplimiento de estas nuevas obligaciones.

Paralelamente a ello, se han modificado considerablemente las disposiciones complementarias del Reglamento (CE) nº 300/2008. Por un lado, están las modificaciones destinadas a precisar o aclarar los procedimientos ya vigentes de determinadas medidas de seguridad. Por otro, se han implantado nuevas medidas complejas para el transporte aéreo de carga y correo con destino a la Unión Europea («ACC3»). Finalmente, el régimen de validación de seguridad aérea de la UE se ha fortalecido significativamente. Posteriormente se han introducido dos cambios para garantizar una cadena de suministro segura y un sistema de validación fiable en los aeropuertos de terceros países donde se embarca la carga o el correo aéreos con destino a la Unión; tales medidas deberán ser aplicables para mediados de 2014. Los cambios fueron una respuesta a las bombas encontradas en aviones de carga procedentes de Yemen en octubre de 2010.

Por lo que se refiere a los líquidos explosivos, un reexamen de los peligros con que se enfrenta la aviación civil ha confirmado que el riesgo debe seguir considerándose alto y debe ser objeto de medidas de seguridad. A lo largo del año se ha hecho evidente que no es factible suprimir las restricciones vigentes sobre el transporte de líquidos, aerosoles y geles (LAG) en los equipajes de mano para el 29 de abril de 2013 debido a dificultades operativas de los equipos de control que provocarían molestias considerables a los pasajeros. Se han elaborado unas propuestas legislativas que revisan el método de eliminación gradual de los controles, que empezaría a funcionar con los LAG libres de impuestos a partir del 31 de enero de 2014.

Finalmente, se han elaborado acuerdos entre la UE y los Estados Unidos en materia de reconocimiento mutuo de los regímenes de seguridad del transporte aéreo de carga y correo. Esto constituye un gran logro para las exportaciones de la UE y elimina la duplicación de las medidas de seguridad, lo que se traduce a su vez en un ahorro de tiempo y de costes para los operadores de estos transportes.

PRIMERA PARTE

INSPECCIONES

1. CONSIDERACIONES GENERALES

En virtud del Reglamento (CE) nº 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 diez inspectores –a dedicación parcial o completa– de seguridad de la aviación. Esta labor de inspección cuenta con el respaldo de un grupo de inspectores nacionales nombrados por los Estados miembros, Islandia, Noruega y Suiza, que recibieron la certificación de la Comisión con arreglo al nuevo marco jurídico. Cincuenta y siete de esos inspectores nacionales participaron en las inspecciones de 2012. En el anexo figura un cuadro que resume todas las inspecciones del cumplimiento de la normativa realizadas hasta la fecha por la Comisión y por el Órgano de Vigilancia de la AELC.

2. INSPECCIONES DE LAS AUTORIDADES NACIONALES COMPETENTES

La Comisión supervisó la labor de once (11) autoridades competentes en 2012; todas ellas habían sido objeto de inspección por parte de la Comisión anteriormente. En algunos Estados miembros, las inspecciones han indicado mejoras significativas respecto al pasado. Las deficiencias más frecuentes en 2012 eran similares a las constatadas en las inspecciones de 2011, y consistían en la conformidad aún imperfecta de los programas nacionales de seguridad de la aviación y de los programas nacionales de control de calidad con el nuevo marco jurídico constituido por el Reglamento (CE) nº 300/2008.

En lo que se refiere a la aplicación de las medidas de seguridad en la aviación, en algunos Estados miembros sigue observándose una cierta incapacidad para detectar y corregir deficiencias con la celeridad suficiente. Algunos Estados miembros no supervisaron todos los aspectos impuestos por la legislación y, en algunos aeropuertos, las autoridades nacionales no realizaron inspección alguna durante períodos prolongados. En algunas ocasiones las actividades de seguimiento fueron inadecuadas o no se realizaron, y con relativa frecuencia se registraron demoras significativas antes de corregirse las deficiencias. Todos los Estados miembros disponen de un régimen de sanciones, pero estas no siempre son lo suficientemente estrictas, ni se aplican de manera que se consiga un efecto disuasorio.

La crisis financiera, con la presión sobre los presupuestos que conlleva, ha afectado negativamente a los recursos disponibles en algunos Estados miembros para actividades de supervisión del cumplimiento de la normativa a nivel nacional.

3. INSPECCIONES INICIALES EN LOS AEROPUERTOS

En 2012 se llevaron a cabo veintitrés (23) inspecciones iniciales en aeropuertos, un aumento del 4 % en comparación con 2011 debido en gran parte a que se visitó un cierto número de

aeropuertos pequeños que requerían equipos de inspectores menos numerosos. Se cubrieron todos los capítulos (aunque no en cada inspección). El porcentaje global de medidas básicas que en 2012 cumplieron los requisitos aumentó a un 83 %.

En el ámbito de las medidas tradicionales[1], las deficiencias observadas se deben esencialmente a factores humanos, a menudo atribuibles a la calidad de los controles efectuados por el personal y a determinados requisitos de la seguridad del transporte de carga. Es de mencionar, en particular, la inadecuación de los registros manuales, que siguen constituyendo un problema. En el ámbito del transporte de carga la mayoría de las situaciones de no conformidad estaban ligadas a las normas de aplicación de los controles. Estos problemas, fundamentalmente relacionados con factores humanos, deberían resolverse mejorando la formación y la supervisión.

Además, algunas medidas adicionales introducidas por el nuevo marco normativo del Reglamento (CE) nº 300/2008 no habían sido aplicadas satisfactoriamente por los aeropuertos inspeccionados en 2012. Se observaron incumplimientos relacionados con los métodos y las normas de control de las provisiones de a bordo y, en particular, de los suministros de aeropuerto (al no haberse conseguido plenamente una cadena de suministro segura), con la falta de evaluaciones de riesgo en relación con la frecuencia de las patrullas de vigilancia en los aeropuertos, con la recertificación de los controladores que utilizan sistemas de rayos X o de detección de explosivos y con el trasporte de carga y correo de alto riesgo. Las autoridades competentes de los Estados miembros deberán tomar medidas para conseguir la plena aplicación de estas nuevas disposiciones.

4. INSPECCIONES DE SEGUIMIENTO

De conformidad con el artículo 13 del Reglamento (UE) nº 72/2010[2], la Comisión realiza de forma sistemática un número limitado de inspecciones de seguimiento. Pero cuando en la inspección inicial de un aeropuerto se han detectado varias deficiencias graves, y también, en menor medida y de forma aleatoria, para verificar la exactitud de las medidas nacionales de supervisión del cumplimiento, se organiza una visita adicional. En 2012 se han efectuado tres actividades de este tipo y la mayoría de las veces constataron una rectificación de las deficiencias.

5. 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 2012 se archivaron veinticuatro expedientes (catorce aeropuertos y diez autoridades competentes). A finales del año quedaron abiertos un total de catorce expedientes de inspección de autoridades competentes y veintisiete de aeropuertos.

Si las deficiencias observadas en un aeropuerto se consideran de tal gravedad que suponen una amenaza significativa para el nivel general de seguridad de la aviación civil en la Unión, la Comisión activa el artículo 15 del Reglamento (UE) nº 72/2010. Como resultas de ello, se da a conocer la situación a todas las demás autoridades competentes y se considera la

[1] Se entiende por medidas «tradicionales» las medidas que ya se aplicaban en virtud del marco jurídico del Reglamento (CE) nº 2320/2002.

[2] Reglamento (UE) nº 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).

posibilidad de adoptar medidas adicionales para los vuelos procedentes del aeropuerto en cuestión. En mayo de 2012 se incoó un asunto en virtud del artículo 15, que se archivó un mes después, al haberse resuelto de forma satisfactoria las deficiencias observadas.

La otra posible medida aplicable en los casos más graves, o a falta de corrección o de observarse una recurrencia prolongada de las deficiencias, consiste en incoar un procedimiento de infracción. En 2012, y de resultas de las inspecciones efectuadas en una administración nacional, se incoó un procedimiento de infracción. El Estado miembro en cuestión dejó de aplicar su programa nacional de seguridad de la aviación. Durante el año pudieron archivarse tres (3) procedimientos de infracción tras la rectificación de las deficiencias detectadas. A finales de 2012 no estaba en curso ningún procedimiento de infracción.

6. EVALUACIONES DE LOS PROPIOS ESTADOS MIEMBROS

En virtud del punto 18.1 del anexo II del Reglamento (CE) nº 18/2010 de la Comisión[3], los Estados miembros están obligados a presentar a la Comisión anualmente para finales de marzo un informe sobre las medidas adoptadas a escala nacional al objeto de dar cumplimiento a sus obligaciones de supervisión del cumplimiento entre enero y diciembre del año anterior. Las contribuciones de los Estados miembros sobre el período de informe de enero a diciembre de 2011 se enviaron en el plazo estipulado y se ajustaron al modelo de la Comisión. Las principales deficiencias constatadas consistían en que algunos Estados miembros seguían sin aplicar todas las medidas de seguridad, no realizaban suficientes controles encubiertos y no desarrollaban plenamente sus actividades de seguimiento y su régimen de garantía de la conformidad. Por otro lado, se constató una falta de control de la calidad a nivel nacional de los agentes o proveedores acreditados y de los expedidores o proveedores conocidos, salvo a efectos de validación, en su caso.

SEGUNDA PARTE

LEGISLACIÓN Y HERRAMIENTAS COMPLEMENTARIAS

1. CONSIDERACIONES GENERALES

El incidente del terrorista que llevaba ocultos explosivos en su ropa interior (Navidades de 2009), el de las bombas en aviones de carga procedentes de Yemen (finales de 2010), las amenazas relacionadas con los punteros de láser (comienzos de 2012), los potenciales ataques cibernéticos, y la aún imperante vulnerabilidad ante explosivos líquidos, han servido para recordar que la aviación civil sigue estando amenazada con métodos nuevos e innovadores que deben ser contrapesados por medidas de protección adecuadas y basadas en el riesgo.

Los nuevos actos legislativos del ámbito de la aviación adoptados en 2012 se proponen, en primer lugar, perfeccionar el marco legislativo del Reglamento (CE) nº 300/2008 y, en segundo lugar, determinar las nuevas normas básicas comunes para la validación de la seguridad de la aviación en la UE.

[3] Reglamento (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).

2. LEGISLACIÓN COMPLEMENTARIA ADOPTADA

Los nuevos textos legislativos adoptados en 2012 fueron los siguientes:

- Reglamento (UE) nº 173/2012[4], relativo a la aclaración y simplificación de determinadas medidas de seguridad aérea;
- Reglamento (UE) n° 711/2012[5], relativo a los métodos utilizados para la inspección de personas que no sean pasajeros y de los objetos transportados por esas personas;
- Reglamento (UE) n° 1082/2012[6], relativo a la validación de seguridad aérea de la UE;
- Decisión C(2012)1228[7], relativa a la aclaración y simplificación de determinadas medidas de seguridad aérea;
- Decisión C(2012)5672[8], por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (carga y correo aéreos);
- Decisión C(2012)5880[9], relativa a los métodos utilizados para la inspección de personas que no sean pasajeros y de los objetos transportados por esas personas.

Estos textos se concretaron en seis reuniones ordinarias del Comité de Reglamentación de Seguridad de la Aviación, seis 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.

3. BASE DE DATOS DE AGENTES ACREDITADOS Y EXPEDIDORES CONOCIDOS

La «base de datos de agentes acreditados y expedidores conocidos» RAKCdb[10] 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 (validado a efectos de la seguridad de la aviación en la UE); desde el 1 de febrero de 2012 contiene la lista de compañías aéreas autorizadas a transportar carga y correo a la UE procedente de aeropuertos de terceros países. Su funcionamiento responde a lo estipulado en un contrato marco de la Comisión. A finales de 2012 la RAKCdb recogía unos 16 000 ficheros de agentes acreditados, expedidores conocidos (validados a efectos de la seguridad de la aviación en la UE) y entidades ACC3. Su índice de disponibilidad estipulado contractualmente del 99,5 % se cumplió de forma constante también en 2012.

---

4 Reglamento (UE) nº 173/2012 de la Comisión, de 3 de agosto de 2012, por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 185/2010 (DO L 59 de 1.3.2012, p. 1).

5 Reglamento (UE) nº 711/2012 de la Comisión, de 29 febrero 2012, por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 185/2010 (DO L 209 de 4.8.2012, p. 1).

6 Reglamento (UE) nº 1082/2012 de la Comisión, de 9 de noviembre de 2012, por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 185/2010 (DO L 324 de 22.11.2012, p. 1).

7 Decisión C(2012)1228 final, comunicada a todos los Estados miembros el 29.2.2012. No ha sido publicada en el Diario Oficial.

8 Decisión C(2012)5672 final, comunicada a todos los Estados miembros el 10.8.2012. No ha sido publicada en el Diario Oficial.

9 Decisión C(2012)5880 final, comunicada a todos los Estados miembros el 23.8.2012. No ha sido publicada en el Diario Oficial.

10 La Comisión constituyó esta base de datos de uso obligatorio para los operadores de la cadena de suministro de conformidad con el Reglamento (UE) nº 185/2010 y con la Decisión (2010) 774.

4. INSPECCIONES EN LOS AEROPUERTOS DE LA UE – MANUALES

Los Reglamentos (CE) nº 300/2008 y (UE) nº 72/2010 exigen que la supervisión del cumplimiento efectuada por los servicios de la Comisión en materia de requisitos de seguridad de la aviación civil sea objetiva y se ajuste a una metodología estándar.

Para contribuir a este objetivo, la Comisión ha elaborado y actualiza dos manuales completos con sugerencias detalladas y asesoramiento para los inspectores de la UE en el terreno. Un manual aborda las inspecciones en el ámbito de la seguridad del transporte aéreo de carga y el otro las inspecciones en aeropuertos. En abril de 2012 ambos manuales fueron revisados para dar cuentas de las últimas modificaciones introducidas en las normas de aplicación y para añadir algunos consejos y orientaciones para los inspectores.

TERCERA PARTE

ENSAYOS, ESTUDIOS Y NUEVAS INICIATIVAS

5. ENSAYOS

Se realiza un «ensayo», a efectos de lo dispuesto en la legislación 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 legislación vigente para sustituir uno de los controles de seguridad reconocidos, siempre que dicho ensayo no influya negativamente en los niveles generales de seguridad. Desde un 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 legislación.

A lo largo de 2012, se llevaron a cabo ensayos y evaluaciones en Luxemburgo, España, Francia, los Países Bajos y el Reino Unido. El objeto de tales ensayos y evaluaciones fueron la detección de rastros en cámara de simulación (carga y correo), la detección de metales en el calzado, el escáner corporal por retrodifusión de rayos X, diferentes algoritmos para los escáneres de seguridad, el escaneado «Autoclear» del equipaje de cabina, y la utilización combinada de dispositivos manuales de detección de metales y de detección de rastros de explosivos para el escaneado puntual de pasajeros en casos concretos.

6. ESTUDIOS E INFORMES

A mediados de 2012 la empresa consultora Booz&Co presentó su informe final sobre Threat Image Projection (TIP), la tecnología de proyección de imágenes para la detección de artículos peligrosos utilizada para el control del equipaje de cabina, los artículos de mano y el equipaje facturado. En él se confirmó que, si se pone en práctica correctamente, la tecnología TIP tiene un efecto potencial positivo en la eficacia del escaneado. Sin embargo, concluyó también que, aplicando el marco legislativo de despliegue actualmente vigente, no se constatan diferencias de eficacia en la detección de artículos prohibidos entre aeropuertos con tecnología TIP o sin ella. Por ello, el consultor hizo una serie de recomendaciones para mejorar el actual marco de despliegue.

Por otro lado, el mismo consultor trabajó en un estudio que examinaba el impacto de los controles de líquidos, aerosoles y geles (LAG) en los aeropuertos ante la perspectiva de la eliminación de estas restricciones para el 29 de abril de 2013 (hay que señalar que esta fecha

no está ya vigente). El estudio se completaba con un reexamen de la Comisión acerca del riesgo y el peligro que presentan los explosivos líquidos; se llegaba a la conclusión que el riesgo sigue siendo alto, por lo que es preciso continuar efectuando controles. Finalmente, de los datos obtenidos en encuestas y consultas efectuadas en el sector y de las reuniones de grupos de trabajo celebradas con los Estados miembros se desprende que, si se mantuviera la citada fecha límite, la demanda de sistemas de detección de explosivos líquidos (LED) superaría a la oferta con la aplicación plena de los controles sobre los LAG, lo que conllevaría como escenario probable dificultades en los aeropuertos europeos y grandes molestias para los pasajeros[11].

La Comisión ha debatido intensamente con los Estados miembros tres opciones principales procedentes del informe sobre los efectos de los escáneres de rayos X sobre la salud, realizado por el Comité independiente SCENIHIR (Scientific Committee on Emerging and Newly Identified Health Risks)[12]: a) dejar sin cambiar la legislación vigente; b) añadir el escáner corporal por retrodifusión de rayos X a los métodos de control de pasajeros y c) modificar la legislación vigente de forma que se puedan usar hasta el final de su vida útil los escáner de seguridad por rayos X ya existentes que emitan radiación por debajo de un cierto límite. El informe constituía para la Comisión un compromiso de seguimiento para una propuesta legislativa en el ámbito de la seguridad aérea y fue aprobado el 26 de abril de 2012.

7. NUEVAS INICIATIVAS

Uno de los principales expedientes abiertos en relación con la promulgación de legislación en materia de seguridad en la aviación es la modificación de la normativa actualmente vigente sobre la restricción del transporte de líquidos, geles y aerosoles. Suprimir estas restricciones lleva años en el orden del día, y varias veces ha sido objeto de revisión de la normativa. En 2012 la Comisión, conjuntamente con los Estados miembros, los aeropuertos y los fabricantes de equipos de detección efectuaron pruebas y dedicaron a ellas un estudio. Este llegó a la conclusión de que para abril de 2013 no era viable efectuar un control completo de los líquidos, ya que en los aeropuertos de la UE no ha comenzado a desplegarse el equipo necesario. El julio de 2012 la Comisión remitió al Consejo y al Parlamento Europeo un informe que recogía estas conclusiones y proponía medidas para el futuro.

En noviembre de 2012 el Comité de Reglamentación de Seguridad de la Aviación Civil de la UE emitió un dictamen positivo acerca de la propuesta de la Comisión de poner en práctica la primera fase del control de líquidos para el 31 de enero de 2014 como máximo; la Comisión adoptó finalmente la medida en marzo de 2013.

Como se le encargaba en el plan de acción para reforzar la seguridad del transporte aéreo de carga, la Comisión ha ampliado su acción en este ámbito estableciendo un marco reglamentario para la carga y el correo procedentes de terceros países y con destino a la Unión Europea, así como una importante iniciativa sobre validación de la seguridad de la aviación en la UE que se aplica también fuera de la jurisdicción de la Unión Europea. Su primera fase entró en vigor el 1 de febrero de 2012. Desde esa fecha, las compañías aéreas que se propongan transportar carga y correo procedentes de terceros países a la Unión tienen que registrarse como operadores «ACC3»[13]. Para armonizar y facilitar el correspondiente

---

[11] La fecha límite para el despliegue completo de controles sobre los LAG se ha pospuesto hasta el 31.1.2014. Reglamento (UE) nº 246/2013 de la Comisión, de 19 de marzo de 2012, por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 185/2010 (DO L 77 de 20 de marzo de 2013, p. 8).

[12] http://ec.europa.eu/health/scientific_committees/emerging/docs/scenihr_o_036.pdf

[13] Reglamento (UE) nº 859/2011 de la Comisión, de 25 de agosto de 2011, por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 185/2010 (DO L 220 de 26.8.2011, p. 9).

mecanismo de registro y consulta, tanto en beneficio de los Estados miembros como de la Comisión, en el último trimestre de 2012 se desplegaron nuevas funcionalidades en materia de ACC3 en la «base de datos de agentes acreditados y expedidores conocidos» (RAKCdb).

La cooperación estrecha con las autoridades aduaneras ha continuado en lo referente a la posible armonización del concepto de Operador Económico Autorizado, utilizable para los agentes acreditados y expedidores conocidos de carga y correo en los regímenes de validación de la seguridad en la aviación. El objetivo de todo ello es evitar la doble validación de los operadores económicos cuando sus actividades principales se solapan en los dos marcos reglamentarios, así como identificar posibles lagunas que pudieran debilitar la seguridad del transporte aéreo de carga, y proponer posibles medidas para subsanarlas.

Como parte del programa de trabajo de la Comisión sobre la protección de las infraestructuras críticas, y dentro del marco de la Red de referencia para la protección de infraestructuras críticas (ERNCIP), a comienzos de 2012 se lanzó un nuevo subgrupo temático en materia de tecnología de seguridad en la aviación.

Por otro lado, en el marco de la «Agenda de futuro» se ha establecido un grupo de trabajo compuesto por los Estados miembros interesados y el sector. El grupo estableció un plan de acción para analizar la posibilidad de aumentar la eficiencia en la seguridad de la aviación. En 2012 se comenzó a trabajar en dos acciones concretas: a) una evaluación del riesgo aplicable a los pasajeros y b) un estudio externo destinado a analizar diferentes conceptos relativos a la diferenciación entre pasajeros. Podría contemplarse la posibilidad de que el propio Comíte de Seguridad de la Aviación (AVSEC) dirigiera la ejecución futura de los planes de acción incluyendo un punto obligado en su orden del día.

CUARTA PARTE

DIÁLOGO CON ORGANISMOS INTERNACIONALES Y TERCEROS PAÍSES

8. CONSIDERACIONES 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 con abundantes intervenciones y presentación de documentos. La Comisión también entabla diálogos, si procede, con algunos terceros países sobre problemas locales o temas de interés común, como por ejemplo las exenciones a los requisitos habituales que regulan el transporte de líquidos comprados en tiendas libres de impuestos. 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. Debe garantizarse el vínculo y la coherencia entre las necesidades de seguridad internas y externas. De conformidad con el nuevo marco jurídico creado por el Tratado de Lisboa, se consultará plenamente al Servicio Europeo de Acción Exterior sobre los compromisos con organismos internacionales y terceros países, a fin de garantizar tanto la coherencia como la complementariedad con los diálogos políticos específicos que entable dicho Servicio.

9. ORGANISMOS INTERNACIONALES

La Comisión participa en las reuniones anuales del Grupo sobre Seguridad de la Aviación de la OACI; en la ronda de 2012, celebrada los días 26-30 de marzo de 2012, presentó cuatro documentos de trabajo, uno sobre líquidos, dos sobre carga y uno sobre la transparencia de las medidas de seguridad). Todos obtuvieron la aceptación del Grupo.

La Comisión también participa periódicamente en las reuniones del Grupo Operativo Técnico y del Grupo Operativo de Formación de la CEAC. Las conclusiones de cada uno de estos Grupos han servido de base para debates posteriores en las reuniones del Comité de Reglamentación y en sus grupos de trabajo asociados. Para evitar solapamientos y duplicaciones del trabajo, la Comisión y la CEAC firmaron un Protocolo de Acuerdo en el segundo semestre de 2012.
Por otro lado, con posterioridad a la celebración del seminario de Eurocontrol sobre los peligros derivados de los rayos láser, se ha tratado de la posibilidad de establecer medidas armonizadas. El objetivo perseguido era el de reunir a las partes con intereses establecidos en estos aspectos para que se plantearan la posibilidad de adoptar un enfoque común para reducir el peligro de interferencias no autorizadas de rayos láser en la aviación.

10. TERCEROS PAÍSES

La Comisión mantuvo en varios foros un diálogo activo con los Estados Unidos sobre los temas relacionados con la seguridad de la aviación, especialmente en el Grupo sobre cooperación en materia de seguridad del transporte UE-EE.UU., dentro del marco del establecimiento de un control de seguridad único[14].

El siguiente hito en la historia de la cooperación transatlántica en materia de seguridad de la aviación tuvo lugar a mediados de 2012, con el reconocimiento mutuo de los regímenes de transporte aéreo de carga y correo de la Unión Europea y los Estados Unidos.

La Comisión ha debido intervenir asímismo en varias ocasiones tras manifestar algunos Estados miembros su preocupación por las exigencias adicionales planteadas por terceros países en materia de seguridad, que parecían subestimar la solidez de los sistemas establecidos en la UE. El problema se debió en ocasiones a la práctica continuada de los Estados Unidos de emitir, sin consulta previa, «excepciones de emergencia» para las compañías aéreas con sede en la UE, ocasionando muchas veces dificultades importantes a las partes interesadas de la UE.

La Comisión participó en una inspección realizada en un aeropuerto de los Estados Unidos de América a fin de evaluar la conformidad, en el marco del acuerdo de control único, de determinadas medidas de seguridad.

La Comisión ha iniciado también negociaciones con Canadá e Israel con el fin de celebrar un acuerdo de control único con estos países.

[14] Aplicable a partir del 1 de abril de 2011 a aeronaves, pasajeros, equipaje de mano y facturado, procedentes de EE.UU.; Reglamento (UE) nº 983/2010 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2010, por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 185/2010 (DO L 286 de 4.11.2010, p. 1.

CONCLUSIÓN

En la Unión Europea sigue imperando un alto nivel de seguridad. Las inspecciones de la Comisión han arrojado un nivel de conformidad con las principales disposiciones ligeramente superior. Tratándose de medidas tradicionales, las deficiencias constatadas en el cumplimiento de los requisitos relativos al personal y la carga han resultado derivarse, en gran medida, de factores humanos. Otros ejemplos de no conformidad con las medidas adicionales impuestas por el nuevo marco legislativo del Reglamento (CE) nº 300/2008 han sido los relativos al control de suministros de aeropuerto (todavía no se había desplegado una cadena de suministro segura), al patrullado de los aeropuertos, a la recertificación de los controladores de determinados equipos de seguridad y a las cargas y correos de alto riesgo. En general se siguieron de forma satisfactoria las recomendaciones de la Comisión en materia de medidas correctoras, pero las conclusiones de los inspectores 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 jurídicos e incoará procedimientos formales de infracción si procede.

En el frente legislativo, en 2012 se adoptaron nuevas normas de aplicación detalladas para garantizar la aplicación armonizada del nuevo Reglamento básico, el Reglamento (CE) nº 300/2008, así como para hacer frente a las nuevas amenazas o minimizar las existentes.

Anexo

Inspecciones de la Comisión a 31.12.2012

Estado	Número de inspecciones 1.2012 -12.2012 (incluidas las inspecciones de seguimiento)	Número total de inspecciones de 2004 a 2012 (incluidas las inspecciones de seguimiento)
Austria	0	9
Bélgica	1	11
Bulgaria	1	7
Chipre	1	7
Chequia	1	8
Dinamarca	1	10
Estonia	1	6
Finlandia	2	10
Francia	2	17
Alemania	2	19
Grecia	1	14
Hungría	1	8
Irlanda	1	9
Italia	2	17
Letonia	2	7
Lituania	1	5
Luxemburgo	1	7
Malta	0	3
Países Bajos	3	10
Polonia	1	10
Portugal	2	10
Rumanía	3	6
Eslovaquia	1	5
Eslovenia	1	5
España	1	15
Suecia	1	12
Reino Unido	3	20
Estados no miembros de la UE		
Suiza	0	5

TOTAL	**37**	**272**

Inspecciones del Órgano de Vigilancia de la AELC a 31.12.2012

Estado	Número de inspecciones 1.2012 -12.2012 (incluidas las inspecciones de seguimiento)	Número total de inspecciones de 2004 a 2012 (incluidas las inspecciones de seguimiento)
Islandia	0	9
Noruega	5	40
TOTAL	**5**	**49**