



Bruselas, 16.4.2019
COM(2019) 183 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

**INFORME ANUAL 2017 RELATIVO A LA APLICACIÓN DEL REGLAMENTO
(CE) N.º 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 2017.

INTRODUCCIÓN

El año 2017 se caracterizó por el surgimiento de nuevos problemas relacionados con la amenaza mundial que representan los artefactos explosivos improvisados hábilmente ocultos en aparatos electrónicos manipulados. Los Gobiernos de los Estados Unidos y el Reino Unido prohibieron todos los aparatos electrónicos personales de mayor tamaño que los teléfonos móviles en las cabinas de los vuelos procedentes de aeropuertos situados en algunos países de Oriente Medio y África del Norte. Gracias a la prolongada y estrecha cooperación entre la Unión Europea y los Estados Unidos, basada en el reconocimiento de sus respectivas medidas de seguridad aérea, se pudieron solucionar estos problemas relativos a la seguridad con medidas específicas que no hacían necesario ampliar a todo el mundo la prohibición de dichos aparatos, inclusive a bordo de aeronaves procedentes de Europa.

La Comisión continuó sus esfuerzos para mejorar la seguridad aérea en todo el planeta a través de su dilatada cooperación con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y del proyecto CASE de desarrollo de la capacidad para África y Oriente Medio.

La ciberseguridad y la protección de las zonas públicas de los aeropuertos han seguido siendo una prioridad.

Al igual que los años anteriores, la Comisión siguió aclarando, armonizando y simplificando la legislación en materia de seguridad de la aviación con arreglo a los objetivos de mejora de la legislación de la UE.

Concluyeron los trabajos preparatorios de un nuevo Acuerdo de control de seguridad único con Singapur en beneficio tanto de los pasajeros como del sector de la aviación, lo que permitió su adopción formal a comienzos de 2018.

PRIMERA PARTE

INSPECCIONES

1. GENERALIDADES

El Reglamento (CE) n.º 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2008, sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil tiene por objeto prevenir actos de interferencia ilícita con las aeronaves civiles para proteger a las personas y las mercancías.

A escala de la Unión, la aplicación de las normas de seguridad de la aviación se basa en un sistema de dos niveles de supervisión del cumplimiento, a saber, las inspecciones de la Comisión complementadas por la evaluación de los informes anuales de los Estados miembros sobre las actividades de supervisión nacionales (auditorías, inspecciones y pruebas de seguridad) llevadas a cabo por cada Estado miembro.

El artículo 15 del Reglamento (CE) n.º 300/2008 exige a la Comisión que lleve a cabo inspecciones, entre ellas inspecciones de aeropuertos, operadores y entidades que aplican normas de seguridad aérea, con objeto de supervisar la aplicación del Reglamento por parte de los Estados miembros y, en su caso, formular recomendaciones para mejorar la seguridad aérea. 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 en 2017, la Comisión disponía de un equipo de siete inspectores de seguridad aérea a tiempo completo. Esta labor de inspección cuenta con el respaldo de un grupo de alrededor de un centenar de 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. Los inspectores del Órgano de Vigilancia de la AELC y de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) también participan en este proceso como inspectores de pleno derecho desde 2016¹. El número considerable de auditores nacionales que participan en las inspecciones de la Comisión garantiza la revisión por pares y permite que se divulguen metodologías y mejores prácticas entre los Estados miembros. En el anexo 1 se presenta un cuadro que resume todas las actividades de supervisión del cumplimiento realizadas en 2017 por la Comisión y por el Órgano de Vigilancia de la AELC.

El Reglamento (UE) n.º 72/2010 de la Comisión, en su versión modificada, fija los procedimientos de las inspecciones que realiza la Comisión en el ámbito de la seguridad de la aviación. Esto incluye, entre otros aspectos, disposiciones relativas a la cualificación y competencias de los inspectores de la Comisión y la realización de inspecciones de seguimiento.

La metodología utilizada para llevar a cabo estas inspecciones se ha desarrollado en estrecha cooperación con las autoridades responsables de la seguridad de la aviación de los Estados miembros y se basa en el análisis de la aplicación eficaz de las medidas de seguridad. Con el fin de interpretar los requisitos y procedimientos necesarios para llevar a cabo inspecciones de forma armonizada, la unidad de seguridad de la Dirección General de Movilidad y Transportes (DG MOVE) redacta y mantiene manuales para la inspección de aeropuertos y cargas. Dichos manuales también contienen orientaciones y consejos detallados sobre todas las medidas de seguridad de la aviación que exige la legislación de la UE. Además, también incluyen información detallada sobre todos los aspectos prácticos y organizativos de las inspecciones de la Comisión. Los manuales constituyen información confidencial de la Unión y solo están disponibles para los inspectores de la Comisión y para la autoridad competente de cada Estado miembro.

La Comisión lleva a cabo inspecciones de las administraciones de seguridad de la aviación de los Estados miembros (las «autoridades competentes») e inspecciones de un número limitado de aeropuertos, operadores y entidades que aplican normas de seguridad de la aviación. Las inspecciones de las autoridades competentes tienen por objeto verificar si los Estados miembros disponen de las herramientas adecuadas —incluyendo un programa de control de calidad nacional, las competencias necesarias y los recursos adecuados— para poder aplicar correctamente la legislación de la Unión Europea en materia de seguridad de la aviación. Las inspecciones de los aeropuertos tienen por objeto comprobar si la autoridad competente supervisa adecuadamente la aplicación eficaz de las medidas de seguridad de la aviación y si es capaz de detectar y corregir rápidamente las posibles deficiencias. En ambos casos, todas las deficiencias detectadas por los inspectores de la Comisión deben ser corregidas en un plazo establecido y los informes de inspección se comparten con todos los Estados miembros.

Aunque la mayor parte de las inspecciones se realizó de acuerdo con el plan de inspección previsto inicialmente, cuatro inspecciones tuvieron que aplazarse por distintos motivos debidamente justificados.

Con el fin de proporcionar a los Estados miembros las observaciones de las inspecciones, promover la transparencia y armonizar las metodologías de supervisión del cumplimiento, en marzo la Comisión organizó un grupo de trabajo de inspección con los responsables de los departamentos de control de calidad de la seguridad de la aviación civil de los Estados miembros.

1.1. Supervisión del cumplimiento plurianual de la Comisión

Para proporcionar a la Comisión las garantías adecuadas por lo que respecta al nivel de cumplimiento de los Estados miembros, se utiliza un enfoque de supervisión plurianual. De esta forma, se obtienen pruebas de la aplicación del Reglamento (CE) n.º 300/2008 y de su legislación de aplicación por parte de todos los Estados

¹ Reglamento de Ejecución (UE) 2016/472 de la Comisión, de 31 de marzo de 2016 (DO L 85, p. 28).

miembros en un ciclo de dos años, ya sea mediante una inspección de su autoridad competente o mediante una inspección de al menos uno de sus aeropuertos. Además, las pruebas de la aplicación de las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación se recaban en un ciclo de cinco años mediante una selección impredecible de al menos el 15 % de todos los aeropuertos de la UE que se rigen de acuerdo con el Reglamento (UE) n.º 300/2008, incluido el aeropuerto de mayor tamaño en términos de volumen de pasajeros de cada Estado miembro.

Por lo que respecta a los requisitos del Reglamento marco, los Estados miembros son los principales responsables de supervisar el cumplimiento de la aplicación de las normas básicas comunes en los aeropuertos, las compañías aéreas y las entidades responsables de la seguridad. Las inspecciones llevadas a cabo por la Comisión en aeropuertos seleccionados constituyen un sólido indicador del nivel de cumplimiento general en cada Estado miembro.

La frecuencia y el alcance de las inspecciones de la Comisión se establecen en la estrategia de la DG MOVE para la supervisión de la aplicación de las normas de seguridad de la aviación de la UE. Esta tiene en cuenta el tamaño del sector de la aviación de cada Estado miembro, una muestra representativa del tipo de operaciones aeroportuarias, el grado de aplicación de los reglamentos sobre la seguridad de la aviación, los resultados de las inspecciones anteriores de la Comisión, las evaluaciones de los informes anuales de control de calidad nacionales, las incidencias de seguridad (actos de interferencia ilícita), los niveles de amenaza y otros factores y evaluaciones que afectan a la frecuencia de supervisión.

Desde 2010, el índice de cumplimiento² determinado durante las inspecciones de la Comisión se sitúa en torno al 80 % (2010: 80 %, 2011: 80 %, 2012: 83 %, 2013: 80 %, 2014: 81 %, 2015: 80 %, 2016: 79 %, 2017: 81 %). Sin embargo, esta cifra relativamente estable no implica que los Estados miembros no hayan intensificado sus esfuerzos; al contrario, los esfuerzos de los Estados miembros en el ámbito de la seguridad de la aviación han aumentado considerablemente debido a que los requisitos también se han incrementado con el paso de los años, en particular en campos como la seguridad de la carga, el control de líquidos y geles o el uso de la detección de rastros de explosivos.

2. INSPECCIONES DE LAS AUTORIDADES NACIONALES COMPETENTES

En 2017, la Comisión continuó su quinto ciclo de inspecciones de las autoridades competentes. En total, se llevaron a cabo nueve inspecciones de autoridades competentes a lo largo del año. En la mayoría de los Estados miembros, las inspecciones pusieron de manifiesto mejoras significativas respecto de inspecciones anteriores.

² Con el fin de garantizar la comparabilidad y permitir una evaluación de los niveles de cumplimiento a lo largo del tiempo, la Comisión utiliza un método de cálculo para su indicador de cumplimiento en el cual solo se incluyen los requisitos principales de seguridad que se inspeccionan con mayor frecuencia. Estos abarcan los requisitos relativos a la seguridad de los aeropuertos, la seguridad de las aeronaves, la seguridad de los pasajeros y del equipaje de mano y la seguridad del equipaje facturado. Las medidas de seguridad se agrupan en conjuntos de requisitos de seguridad directamente relacionados y se evalúan en conjunto. A continuación, se aplica un factor de ponderación fijo que refleja el nivel de aplicación de cada grupo de la siguiente manera:

- un conjunto de requisitos directamente relacionados clasificado como «plenamente conforme» se pondera con un 100 %;
- un conjunto de requisitos directamente relacionados clasificado como «conforme pero mejorable» se pondera con un 75 %;
- un conjunto de requisitos directamente relacionados clasificado como «no conforme» se pondera con un 50 %;
- un conjunto de requisitos directamente relacionados clasificado como «no conforme, con deficiencias graves» se pondera con un 25 %.

El indicador de cumplimiento general para un año concreto representa, por tanto, la suma de los factores ponderados dividida por el número de conjuntos clasificados de requisitos directamente relacionados.

Las deficiencias más detectadas en 2017 estaban relacionadas con defectos en la aplicación de los programas nacionales de control de calidad. Se detectaron dificultades a la hora de garantizar que los aeropuertos, las compañías aéreas y las entidades reguladas con responsabilidades en materia de seguridad actualizaran y mantuvieran programas de seguridad armonizados con los reglamentos de ejecución y las decisiones de la Comisión. Asimismo, algunos Estados miembros no controlaron con la regularidad prevista las compañías aéreas extranjeras y no aplicaron plenamente algunas de las metodologías de supervisión del cumplimiento requeridas por el Reglamento. Esto se debió a los recursos limitados y a un aumento del número de entidades afectadas. No obstante, la mayoría de los Estados miembros sometidos a inspecciones ajustó los programas nacionales de seguridad de la aviación a la legislación de la UE, aplicó principalmente los requisitos relativos a la formación en materia de seguridad, alcanzó la frecuencia mínima de inspección de las medidas de seguridad en los aeropuertos y garantizó que las deficiencias detectadas se corrigieran en los plazos establecidos.

3. INSPECCIONES INICIALES EN LOS AEROPUERTOS

Durante 2017, se llevaron a cabo dieciocho inspecciones iniciales de aeropuertos. Todos los capítulos se cubrieron con arreglo a las áreas de seguridad aplicables en cada aeropuerto. El porcentaje global de medidas básicas que en 2017 cumplieron los requisitos fue de un 81 %, aproximadamente el mismo porcentaje que en años anteriores.³

Tras el octavo año de aplicación del Reglamento (CE) n.º 300/2008, los resultados de las inspecciones reflejan los esfuerzos realizados por las autoridades competentes y el sector. La mayoría de los requisitos de seguridad derivados de este ambicioso acto legislativo se aplicaron correctamente, ya que el nivel de cumplimiento para los ámbitos más importantes de la seguridad de la aviación se mantuvo estable, en torno al 80 %. Sin embargo, por lo que respecta a la eficacia de la aplicación de algunas medidas, aún existe margen de mejora.

La mayor parte de las deficiencias detectadas seguían debiéndose a factores humanos. Estas aparecieron principalmente en la aplicación práctica de determinados ámbitos en los que las disposiciones legales son nuevas o han sido modificadas de forma significativa recientemente. En particular, algunas disposiciones relativas al control de acceso, el control del personal y del equipaje de mano requerirán esfuerzos constantes por parte de las autoridades competentes, las partes interesadas del sector y la Comisión Europea. Las inspecciones de seguridad de aeronaves son otro ámbito en el que resultan necesarios nuevos esfuerzos. Estas cuestiones deben abordarse mediante el refuerzo de las actividades de control de calidad nacionales en las áreas afectadas.

En 2017, volvieron a registrarse niveles elevados de cumplimiento por lo que respecta al control del equipaje facturado, las provisiones de a bordo, la formación y el equipamiento de seguridad tras los resultados relativamente positivos de 2015 y 2016, gracias a una mayor sensibilización y experiencia práctica con la legislación de aplicación revisada que mejoró la claridad y la coherencia de las medidas.

4. INSPECCIONES DE SEGUIMIENTO

De conformidad con el artículo 13 del Reglamento (UE) n.º 72/2010 de la Comisión, en su versión modificada, esta debe realizar de forma sistemática un número limitado de inspecciones de seguimiento. Estas inspecciones se programarán cuando se hayan detectado varias deficiencias graves en el transcurso de la inspección inicial, pero también de manera aleatoria, con el fin de verificar que las autoridades competentes tienen la potestad necesaria para requerir que se rectifique cualquier deficiencia detectada en un

³ Véase el capítulo 1.1.

plazo determinado. En 2017 se efectuaron cuatro actividades de este tipo que confirmaron que se habían corregido la mayor parte de las deficiencias detectadas.

5. EVALUACIONES DE LOS INFORMES ANUALES DE CONTROL DE CALIDAD DE LOS ESTADOS MIEMBROS

El Reglamento (UE) n.º 18/2010 de la Comisión, de 8 de enero de 2010, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a las especificaciones de los programas nacionales de control de calidad en el campo de la seguridad de la aviación civil, exige a los Estados miembros, con arreglo al punto 18, que una vez al año envíen un informe a la Comisión sobre las medidas adoptadas para dar cumplimiento a sus obligaciones en virtud de dicho Reglamento y sobre la situación de la seguridad de la aviación en los aeropuertos situados en su territorio. El contenido del informe se atenderá a lo dispuesto en el apéndice III y se ajustará a una plantilla facilitada por la Comisión.

La evaluación de estos informes, además de las inspecciones periódicas de la Comisión, constituye una herramienta para que la Comisión siga de cerca la aplicación de medidas sólidas de control de calidad a nivel nacional que permitan detectar y corregir rápidamente las deficiencias en cada Estado miembro.

La evaluación incluye el análisis de la supervisión periódica de los aeropuertos, las compañías aéreas y otras entidades con responsabilidades en materia de seguridad de la aviación, los niveles de inspección en jornadas de trabajo de los inspectores sobre el terreno, el alcance y la frecuencia de una mezcla adecuada de actividades de supervisión del cumplimiento, los niveles de cumplimiento nacionales, las actividades de seguimiento y el uso de competencias de ejecución.

Los resultados de la evaluación de los informes anuales de 2017 mostraron mejoras significativas con respecto a 2016 en los ámbitos de las supervisiones periódicas, los niveles de inspección en jornadas de trabajo de los inspectores sobre el terreno y las frecuencias mínimas. Ámbitos como el alcance de las actividades de supervisión y las medidas de ejecución utilizadas para garantizar que se corrigen las deficiencias detectadas y que no vuelven a ocurrir parecen firmemente implantados, ya que las mejoras verificadas en años anteriores se han mantenido en la mayor parte de los Estados miembros. No obstante, los informes revelaron que los Estados miembros aún experimentan dificultades a la hora de llevar a cabo comprobaciones de algunos de los ámbitos de seguridad que deben incluirse con arreglo al Reglamento.

La Comisión envió una evaluación oficial completa individual a cada Estado miembro en la que se señalaban las deficiencias o defectos y solicitó al Estado miembro que presentara medidas correctoras adecuadas. La Comisión seguirá de cerca la ejecución de estos planes de acción y, en caso de que un Estado miembro confirme la existencia de las deficiencias o defectos señalados y no proponga medidas correctoras adecuadas, se tomarán medidas oficiales.

6. EVALUACIONES DE AEROPUERTOS DE TERCEROS PAÍSES

En el transcurso del año, se llevó a cabo la evaluación de un aeropuerto de los Estados Unidos (aeropuerto internacional de Charlotte-Douglas) en el marco del acuerdo de colaboración con la Administración de Seguridad en el Transporte de EE. UU., establecido en virtud del Acuerdo de transporte aéreo entre la UE y Estados Unidos⁴. Tales evaluaciones se llevan a cabo periódicamente en el marco del control de seguridad único y dicha evaluación confirmó que la aplicación de las medidas de seguridad en EE. UU. siguen reflejando un nivel similar al de la aplicación de las que contempla la legislación de la UE en materia de seguridad de la aviación.

⁴ DO L 134 de 25.5.2007, p. 4.

De conformidad con los principios recogidos en la Estrategia de aviación para Europa de 2015, la DG MOVE y el Ministerio de Transporte de Singapur colaboraron estrechamente para establecer un control de seguridad único entre la UE y Singapur. Con el fin de determinar si las medidas de seguridad de la aviación de la República de Singapur son equivalentes a las requeridas por la legislación de la UE, el equipo de inspección de la UE realizó una visita de evaluación al aeropuerto Changi de Singapur (octubre de 2017). La formalización del control de seguridad único debería tener lugar a partir de comienzos de 2018.

7. 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. La duración de un expediente depende, por tanto, de la buena cooperación del Estado miembro en cuestión. Pudieron cerrarse treinta y dos expedientes de inspección: veinte relativos a inspecciones de aeropuertos y doce sobre inspecciones de autoridades competentes. En total, a finales de año permanecían abiertos diez expedientes de autoridades competentes y diecisiete de aeropuertos.

Si las deficiencias detectadas en la aplicación de las medidas de seguridad en un aeropuerto se consideran lo suficientemente graves como para tener un impacto significativo en el nivel general de seguridad de la aviación civil en la Unión, la Comisión activa el artículo 15 del Reglamento (UE) n.º 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 2017 no fue necesario activar el artículo 15.

Independientemente de que se aplique el artículo 15 o no, otra medida disponible, especialmente en caso de que se postergue la corrección o reaparezcan las deficiencias, consiste en que la Comisión incoe un procedimiento de infracción. En 2017, se iniciaron procedimientos de infracción contra dos Estados miembros debido a que el programa nacional de control de calidad no se aplicaba de manera suficiente y a que no se habían adoptado oficialmente las versiones revisadas del programa de seguridad nacional y del programa nacional de control de calidad.

SEGUNDA PARTE

LEGISLACIÓN Y HERRAMIENTAS COMPLEMENTARIAS

1. LEGISLACIÓN

La aviación civil sigue siendo un objetivo atractivo para los grupos terroristas, y para hacer frente a esta amenaza es preciso aplicar medidas de protección proporcionadas 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.

En mayo de 2017, la Comisión adoptó el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/815 de la Comisión, de 12 de mayo de 2017, que modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 en lo que atañe a la aclaración, armonización y simplificación de determinadas medidas de seguridad aérea. Se introdujeron disposiciones no públicas sujetas al principio de la «necesidad de conocer» mediante la adopción de la Decisión de Ejecución C(2017)3030 de la Comisión, de 15 de mayo de 2017, que modifica la Decisión C(2015)8005 en lo que atañe a la aclaración, armonización y simplificación de determinadas medidas de seguridad aérea.

La Comisión también adoptó el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/837 de la Comisión, de 17 de mayo de 2017, que corrige las versiones en lenguas polaca y sueca del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea.

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

La base de datos de agentes acreditados y expedidores conocidos⁵ 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 hacia 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 suministro»⁶ para reflejar con mayor exactitud su ámbito de utilización ampliado. A finales de 2017, la base de datos contenía 14 000 registros de agentes acreditados, expedidores conocidos, validadores independientes, entidades ACC3, proveedores acreditados, así como agentes acreditados y expedidores conocidos de terceros países. Su índice de disponibilidad previsto, que era de un 99,5 %, se cumplió de forma constante también en 2017.

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.

En el transcurso de 2017 se concluyeron dos ensayos realizados en los Países Bajos y en Francia. Estos tenían que ver con el uso de una nueva generación de equipos de control de equipaje de mano gracias a los que no es preciso retirar los ordenadores portátiles antes de pasar el control y con el uso de equipos de análisis del calzado que detectan tanto el metal como los materiales explosivos, junto con arcos detectores de metales y escáneres de seguridad. Ambos ensayos arrojaron resultados positivos, y se considerará la inclusión del estudio relacionado con el uso de equipos de análisis del calzado en una modificación de la legislación en 2018. En 2017 no se realizó ni se inició ningún otro ensayo.

2. ESTUDIOS E INFORMES

En octubre de 2017, la Comisión recibió un estudio⁷ relativo a la protección de las zonas del sector de tierra de los aeropuertos de la UE. El estudio analizaba las medidas adoptadas por once aeropuertos europeos para

⁵ La Comisión creó esta base de datos de uso obligatorio para los operadores de la cadena de suministro a través del Reglamento (UE) n.º 185/2010 y la Decisión C(2010) 774.

⁶ Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1116/2013 de la Comisión, de 6 de noviembre de 2013, que modifica el Reglamento (UE) n.º 185/2010 (DO L 299 de 9.11.2013, p. 1).

⁷ Estudio efectuado por el consultor o&i.

proteger las zonas públicas, evaluaba su eficacia y formulaba recomendaciones, en particular sobre orientación, evaluaciones de riesgo e intercambio de información.

A finales de 2017, la DG MOVE encargó un estudio sobre los beneficios económicos (y de otro tipo) del control de seguridad único, con el fin de analizar los beneficios económicos y de otra naturaleza en el marco de los acuerdos sobre el control de seguridad único entre la UE y los Estados Unidos de América, la UE y Canadá, y la UE y Montenegro. Si el estudio confirma la importancia de los beneficios económicos (y/o de otro tipo) que conlleva el control de seguridad único, podría ser un incentivo más para continuar la labor encaminada a una sostenibilidad mundial de la seguridad de la aviación y para entablar conversaciones sobre el control de seguridad único con nuestros socios principales. El estudio finalizará en septiembre de 2018.

3. NUEVAS INICIATIVAS

Se han logrado nuevos avances en cuanto a la hoja de ruta para el desarrollo de tecnologías de seguridad de la aviación. 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 sobre seguridad aérea.

En relación con la carga, la Comisión siguió colaborando estrechamente con los Estados miembros para preparar la aplicación de un sistema de análisis de la información anticipada sobre las mercancías previa a la carga (PLACI). En este contexto, continuó la cooperación con la comunidad aduanera en el marco del ejercicio internacional en curso emprendido junto con el Grupo de Trabajo sobre la información anticipada sobre la carga de la OACI/OMA, en el que la Comisión desempeña un papel activo al participar junto con la DG MOVE y la DG TAXUD. 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 aéreo.

CUARTA PARTE

DÍALOGO CON ORGANISMOS INTERNACIONALES Y TERCEROS PAÍSES

1. GENERALIDADES

La Comisión colabora con los organismos internacionales y los principales socios comerciales, y su participación en las correspondientes reuniones internacionales, como la reunión anual del Grupo sobre Seguridad de la Aviación de la OACI, garantiza la coordinación de las posiciones de la UE. Se mantiene un diálogo bilateral con determinados terceros países, como los Estados Unidos, Canadá, Australia, Singapur, etc., que permite a la Comisión consolidar un buen entendimiento y un elevado nivel de confianza con los países de enfoques afines en materia de seguridad aérea.

2. ORGANISMOS INTERNACIONALES

La Comisión participó en la reunión anual del Grupo sobre Seguridad de la Aviación de la OACI (AVSECP/28) celebrada en Montreal del 29 de mayo al 2 de junio de 2017, en la que se presentó y refrendó para su presentación ante Consejo de la OACI el Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP, por sus siglas en inglés), un hito en las políticas del AVSEC.

De conformidad con la Resolución de la Asamblea de la OACI A39-19 de 2016 sobre ciberseguridad, la Comisión participó en la Cumbre y exhibición sobre ciberseguridad de la OACI, un acto conjunto sobre seguridad con el tema «Making sense of cyber» [Comprender la cibernética] (Dubái, EAU, abril de 2017). La DG MOVE presentó el enfoque holístico de la UE sobre la creación de una ciberestrategia con un planteamiento multidisciplinar en mente, con el fin de abordar y combatir la ciberamenaza en la aviación. Se ha invitado a la OACI a aceptar el reto y abordar la ciberseguridad en la aviación a escala mundial.

3. TERCEROS PAÍSES

El 21 de marzo de 2017, Estados Unidos emitió una serie de mejoras de la seguridad de la aviación en lo que se conoce como una modificación de emergencia / directiva sobre seguridad [Emergency Amendment (EA) / Security Directive (SD)], en virtud de las cuales se ordenaba a las compañías aéreas que operasen vuelos procedentes de determinados países con destino a los Estados Unidos que no transportaran aparatos electrónicos de mayor tamaño que un teléfono móvil / teléfono inteligente en el equipaje de mano. El Reino Unido introdujo normas similares para los vuelos con destino al Reino Unido procedentes de un reducido número de países.

El 29 de marzo de 2017, los Estados miembros y los servicios competentes de la Comisión Europea y el Servicio Europeo de Acción Exterior (SEAE) (incluido el Centro de Inteligencia y de Situación) se reunieron para tratar la situación de riesgo teniendo en cuenta las restricciones introducidas por las autoridades del Reino Unido y los Estados Unidos. La Comisión entabló contacto directo con las autoridades estadounidenses, tras lo cual se celebraron una serie de reuniones técnicas para tratar la amenaza, la vulnerabilidad y el riesgo. Las partes convinieron en la necesidad de trabajar conjuntamente para mejorar la seguridad de la aviación y abordar de manera conjunta la amenaza a medio/largo plazo.

Sobre la base del sólido régimen de seguridad existente en la UE, varias medidas resultantes de la enmienda de emergencia / directiva sobre seguridad quedaron absorbidas por las medidas en vigor de la UE, como resultado de lo cual la enmienda de emergencia tuvo un impacto reducido en la UE. La UE y los Estados Unidos están celebrando consultas y trabajando conjuntamente al respecto, y la cuestión de los aparatos electrónicos portátiles en su conjunto ha brindado la oportunidad de reforzar el diálogo y el compromiso de cooperación entre las partes.

En el ámbito de la OACI, se constituyó un grupo de trabajo para tratar la cuestión del transporte de aparatos electrónicos portátiles a bordo de las aeronaves con el firme respaldo de los Estados miembros y de la Comisión. Este grupo de trabajo se reunió en el mes de julio en París y estableció una serie de recomendaciones acerca de cómo mitigar la amenaza de los explosivos ocultos sin tener que prohibir artículos como los aparatos electrónicos portátiles. Por otra parte, la OACI constituyó un grupo multidisciplinario sobre la seguridad de la carga para analizar los aspectos combinados de seguridad, protección y facilitación de esta cuestión.

Al igual que en años anteriores, la Comisión colaboró activamente con los Estados Unidos sobre temas relacionados con la seguridad de la aviación en varios foros, especialmente el Grupo sobre cooperación en materia de seguridad del transporte entre la UE y 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 de seguridad único y del reconocimiento mutuo de los regímenes respectivos en materia de carga y correo aéreos de la UE y EE. UU. Ambas iniciativas suponen un ahorro en términos de tiempo y costes para los transportistas aéreos, y reducen, asimismo, la complejidad operativa.

Por lo que al desarrollo de la capacidad respecta, se adaptó el proyecto CASE⁸ mediante la oferta de nuevas actividades con el objetivo de abordar mejor las necesidades expresadas por los Estados socios y la evolución de la situación de amenaza. Además, se iniciaron varias actividades nacionales —dentro de la parte relativa a la formación— de carácter subregional. Las principales cuestiones se referían al uso de equipos de seguridad, la formación de los auditores nacionales y un taller sobre evaluaciones de la vulnerabilidad.

Con motivo del Diálogo sobre transporte con Singapur (junio de 2017), se firmó un acuerdo administrativo destinado a mostrar el compromiso continuado para que el control de seguridad único entre la UE y Singapur sea una realidad. Tras un proceso exhaustivo que incluyó un ejercicio de simulación que analizaba la legislación de Singapur sobre seguridad de la aviación y de una positiva visita de evaluación al aeropuerto Changi de Singapur (octubre de 2017), se elaboró un proyecto de propuesta legislativa, debatida con los Estados miembros en el Comité de Seguridad de la Aviación y presentada al Colegio de Comisarios (diciembre de 2017)⁹.

⁸ El proyecto de seguridad de la aviación civil en África y la Península Arábiga (CASE) financiado por la UE y ejecutado por la Conferencia Europea de Aviación Civil se puso en marcha a comienzos de 2016, con una duración de cuatro años. Su objetivo consiste en respaldar los esfuerzos de los Estados socios, en África y en la Península Arábiga, a fin de mitigar las amenazas contra la aviación civil y mejorar los niveles de cumplimiento con los requisitos internacionales, haciendo especial hincapié en las medidas de control de la calidad.

⁹ El acto adoptado finalmente es el siguiente: DO L 10 de 13.1.2018, p. 5; Reglamento de Ejecución (UE) 2018/55 de la Comisión, de 9 de enero de 2018, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2015/1998 en lo que respecta a la inclusión de la República de Singapur entre los terceros países a los que se reconoce la aplicación de normas de seguridad equivalentes a las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil (Texto pertinente a efectos del EEE).