

Bruselas, 15.12.2017
COM(2017) 768 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

**INFORME ANUAL 2016 RELATIVO A LA APLICACIÓN DEL REGLAMENTO
(CE) N.º 300/2008 SOBRE NORMAS COMUNES PARA LA SEGURIDAD DE LA
AVIACIÓN CIVIL**

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

INFORME ANUAL 2016 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 2016

INTRODUCCIÓN

El año 2016 se caracterizó por un aumento de los niveles de amenaza terrorista, tanto en general como para la aviación civil, y estuvo marcado por los atentados terroristas que tuvieron lugar en los aeropuertos de Bruselas y Estambul. Inmediatamente después del atentado de Bruselas, la Comisión convocó a los Estados miembros en una sesión extraordinaria del Comité de Reglamentación de Seguridad de la Aviación, que llegó a la conclusión de que, aunque era necesario proteger las zonas públicas de los aeropuertos, donde se habían producido los atentados, las medidas destinadas a proteger las zonas restringidas de seguridad de los aeropuertos no eran adecuadas para los puntos de entrada de los edificios de las terminales. Estas zonas deben seguir siendo públicas y las medidas deben basarse en evaluaciones de riesgos a nivel local en las que participen todas las autoridades y partes interesadas pertinentes. Tal y como sucede siempre con la política de seguridad de la aviación de la UE, debe conservarse el equilibrio adecuado entre las necesidades de seguridad y otros factores importantes, como la comodidad, la privacidad y la protección de los datos personales en los viajes y la facilitación de los factores operativos. El intercambio de experiencias y mejores prácticas sería un elemento esencial para reforzar la seguridad de forma satisfactoria. La Comisión manifestó su intención de facilitar dicho intercambio y de determinar medidas adicionales, cuando proceda. En ese sentido, la Comisión organizó un taller sobre la seguridad de las zonas públicas del sector del transporte en noviembre y puso en marcha un estudio sobre la protección de las zonas del sector de tierra de los aeropuertos de la UE.

El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas aprobó la resolución 2309 (2016) sobre las amenazas terroristas que afectan a la aviación civil, en la que solicitaba una colaboración más estrecha para garantizar la seguridad de los servicios aéreos a nivel mundial y para prevenir los atentados terroristas. Esta resolución exhorta a todos los Estados a que colaboren en el seno de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para asegurar que sus normas internacionales de seguridad se revisen y adapten para hacer frente de manera efectiva a la amenaza que representa los ataques terroristas contra la aviación civil, fortalezcan y promuevan la aplicación efectiva de las normas y métodos recomendados de la OACI en el anexo 17 y ayuden a la OACI a seguir mejorando los programas de auditoría, desarrollo de la capacidad y formación a fin de apoyar su aplicación. La Comisión ya está contribuyendo a estos objetivos mediante la estrecha cooperación que mantiene desde hace tiempo con la OACI y, en particular, mediante su iniciativa para el fortalecimiento de la capacidad, el proyecto CASE, cuyo objetivo es mejorar la seguridad de la aviación en los países de África y Oriente Medio.

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.

La Comisión continuó supervisando la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación por parte de los Estados miembros, tanto mediante inspecciones a nivel de la UE en estrecha cooperación con los Estados miembros a lo largo del año como a través de la evaluación de los informes anuales de control de calidad de los Estados miembros. El nivel de cumplimiento de las normas se mantuvo estable, por lo que en 2016 no fue preciso excluir temporalmente a ningún aeropuerto de la UE del sistema de control único de seguridad para corregir deficiencias graves.

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.

La aplicación del acervo en materia 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 y 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 2016, la Comisión disponía de un equipo de ocho 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 también participan en este proceso como inspectores de pleno derecho desde 2016. 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 I se presenta un cuadro que resume todas las actividades de supervisión del cumplimiento realizadas en 2016 por la Comisión y por el Órgano de Vigilancia de la AELC.

Las inspecciones de la Comisión se basan en el Reglamento (UE) n.º 72/2010, en su versión modificada, que establece los procedimientos para llevar a cabo las inspecciones de 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 de 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.

Todas las inspecciones tuvieron lugar según lo previsto en un principio con una leve modificación de la fecha de una inspección de una autoridad competente.

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 noviembre 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 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 obtienen en un ciclo de cinco años mediante una selección aleatoria de aeropuertos de la UE que se rijan por 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 tienen la responsabilidad primordial 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 aleatoriamente 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 cumplimiento 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 %)¹. 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 porque, con el paso de los años, también se han incrementado los requisitos, 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 2016, la Comisión puso en marcha el quinto ciclo de inspecciones de las autoridades competentes. En total, se llevaron a cabo ocho 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.

Las deficiencias más detectadas en 2016 estaban relacionadas con defectos en la aplicación de los programas nacionales de control de calidad. Algunos Estados miembros no controlaron suficientemente la idoneidad y la aplicación de los programas de seguridad de los aeropuertos, compañías aéreas y entidades reguladas, no supervisaron a las compañías aéreas extranjeras con la periodicidad esperada y no aplicaron plenamente algunas de las metodologías de vigilancia del cumplimiento que exige 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.

¹ 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. Los requisitos de seguridad se agrupan y evalúan en conjunto y 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 clasificados como «plenamente conforme» se pondera como un 100 %;
- un conjunto de requisitos directamente relacionados clasificados como «conforme pero mejorable» se pondera como un 75 %;
- un conjunto de requisitos directamente relacionados clasificados como «no conforme» se pondera como un 50 %;
- un conjunto de requisitos directamente relacionados clasificados como «no conforme, con deficiencias graves» se pondera como 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 medidas directamente relacionadas.

3. INSPECCIONES INICIALES EN LOS AEROPUERTOS

Durante 2016 se llevaron a cabo veintiséis 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 2016 cumplieron los requisitos fue de un 79 %, porcentaje prácticamente igual al de años anteriores².

Tras el séptimo año de aplicación del Reglamento (CE) n.º 300/2008, los resultados de las inspecciones reflejan los esfuerzos realizados por las entidades y autoridades competentes. La mayoría de los requisitos de seguridad derivados de estos exigentes actos legislativos se aplicaron correctamente, ya que el nivel del índice de cumplimiento para las áreas 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 áreas en las que las disposiciones legales son nuevas o han sido modificadas de forma significativa por los actos de ejecución del Reglamento. 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 eran otro ámbito en el que resultaban necesarios nuevos esfuerzos. Estas cuestiones deben abordarse mediante el refuerzo de las actividades de control de calidad nacionales en las áreas afectadas.

En 2016 volvieron a registrarse niveles elevados de cumplimiento por lo que respecta al control del equipaje facturado, los suministros de aeropuerto y las provisiones de a bordo, la formación y el equipamiento de seguridad tras los resultados relativamente positivos de 2014 y 2015, 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. Dichas inspecciones deben organizarse cuando en la inspección inicial de un aeropuerto se hayan detectado varias deficiencias graves, y también de forma aleatoria, para verificar la precisión de las actividades nacionales de supervisión del cumplimiento y de la presentación de informes. En 2016 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 del anexo II, que una vez al año envíen un informe a la Comisión sobre las medidas adoptadas para cumplir con sus

² Véase la nota 1.

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 a partir de 2016 mostraron mejoras significativas en comparación con 2015 en los ámbitos del alcance, los niveles de cumplimiento, las actividades de seguimiento y las medidas de ejecución utilizadas para garantizar que se corrigieran las deficiencias detectadas y que estas no volvieran a aparecer en la mayoría de los Estados miembros. Sin embargo, los informes revelaron que algunos Estados miembros aún experimentan dificultades para llevar a cabo supervisiones periódicas de las compañías aéreas y otras entidades, con la frecuencia de las inspecciones en los aeropuertos que cuentan con volúmenes de tránsito de pasajeros considerables y con la realización de pruebas en algunas de las zonas que deben abarcarse con arreglo al Reglamento.

En el futuro, la Comisión enviará una evaluación oficial completa individual a cada Estado miembro, en la que hará hincapié en las deficiencias o debilidades y solicitará al Estado miembro que presente medidas correctoras adecuadas. La Comisión seguirá de cerca la ejecución de estos planes de acción y, si los Estados miembros confirman la existencia de las deficiencias o defectos destacados y no proponen medidas correctoras adecuadas, se tomarán medidas oficiales. También se tendrán en cuenta los resultados de la evaluación a la hora de planificar las inspecciones en un Estado miembro en concreto y estos pueden conllevar un aumento de la frecuencia de inspección.

6. EVALUACIONES DE AEROPUERTOS DE TERCEROS PAÍSES

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-UE³. 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.

También se llevó a cabo una evaluación de la ejecución de los controles de seguridad de la carga en el aeropuerto de Yakarta sobre la base de un acuerdo bilateral.

³ DO L 134 de 25.5.2007, p. 4.

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 veintiocho expedientes de inspección (dieciséis relativos a inspecciones de aeropuertos y doce sobre inspecciones de autoridades competentes). En total, a finales de año permanecían abiertos ocho expedientes de autoridades competentes y veintiuno de aeropuertos.

Si las deficiencias detectadas en la aplicación de las medidas de seguridad en un aeropuerto se consideran lo suficientemente graves como para 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) 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 2016 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 2016, pudo cerrarse un procedimiento de infracción, incoado en 2014 a raíz de la inspección de una administración nacional y remitido al Tribunal de Justicia de la Unión Europea. El Estado miembro afectado no había garantizado la supervisión regular del cumplimiento de determinadas medidas de seguridad en una serie de aeropuertos situados en su territorio. Una vez que el Estado miembro presentó pruebas satisfactorias de que ya no infringía la legislación de la UE, la Comisión pudo cerrar el asunto pendiente ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

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 noviembre de 2016 la Comisión adoptó el Reglamento (UE) 2016/2096 de la Comisión, de 30 de noviembre de 2016, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1254/2009 respecto a determinados criterios que permiten a los Estados miembros no aplicar las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil y adoptar medidas de seguridad alternativas. Mediante dicho Reglamento, la Comisión aclaró los requisitos de las evaluaciones de riesgo y especificó en mayor medida los tipos de operaciones de determinadas categorías de tráfico aéreo que figuran en este Reglamento con el fin de mejorar la claridad jurídica.

Con objeto de abordar, al menos parcialmente, el problema crónico de falta de personal por lo que respecta a los inspectores de seguridad de la aviación y de fomentar el intercambio mutuo, la Comisión adoptó el Reglamento de Ejecución (UE) 2016/472 de la Comisión, de 31 de marzo de

2016, que modifica el Reglamento (UE) n.º 72/2010 en lo que respecta a la definición del término «inspector de la Comisión» (Texto pertinente a efectos del EEE). Este Reglamento ahora incluye en el grupo de «inspectores de la Comisión» a los inspectores procedentes de Estados miembros de la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC), del Órgano de Vigilancia de la AELC y de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC).

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

La base de datos de agentes acreditados y expedidores conocidos⁴ 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»⁵ para reflejar con mayor exactitud su ámbito de utilización ampliado. A finales de 2016, la base de datos recogía unos 14 000 registros 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 2016.

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 2016, se llevaron a cabo ensayos y evaluaciones en Francia y los Países Bajos. Estos tenían que ver con el uso 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. En ambos ensayos se obtuvieron resultados positivos durante 2016 y está previsto que los períodos de evaluación finalicen en 2017.

⁴ 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.

⁵ 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).

2. ESTUDIOS E INFORMES

En octubre de 2016, la Comisión recibió un estudio⁶ relativo a la optimización del control de líquidos en los aeropuertos para permitir la supresión de las restricciones en el futuro. La trama terrorista transatlántica de 2006 basada en el uso de explosivos líquidos para hacer estallar aeronaves ha conllevado una década de medidas de seguridad reforzadas en los aeropuertos de todo el mundo, así como molestias para los pasajeros que intentan viajar con líquidos, aerosoles y geles (LAG) de uso cotidiano. El estudio analizó los niveles de transporte de LAG y el impacto de la tecnología y el desarrollo futuro de las capacidades de control de los aeropuertos y, por tanto, la perspectiva de la supresión gradual o total de las restricciones en el futuro.

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 negociar la aplicación de un sistema de análisis de la información anticipada sobre transporte de 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 aéreos.

Los validadores de seguridad aérea de la UE desempeñan una función esencial en el la creación y mantenimiento de una cadena de suministro sólida en el sector de la carga y el correo aéreos entrantes. En el marco de su política de estrecha cooperación con las partes interesadas, el 17 y el 18 de octubre de 2016, la Comisión celebró un taller para los validadores de seguridad aérea de la UE en el que proporcionó información actualizada a los participantes acerca de la evolución de la política de seguridad de la carga aérea y fomentó el intercambio de mejores prácticas con vistas a normalizar las metodologías y a mejorar de la eficacia y la efectividad del proceso de validación.

Tras los atentados de 2016, la protección de las zonas públicas del sector del transporte, como las áreas públicas de los aeropuertos, se convirtió en el principal objetivo de la seguridad del transporte⁷. Por ese motivo, el 7 y el 8 de noviembre de 2016, la Comisión celebró un taller para abordar esta cuestión, habida cuenta de las conclusiones de los Estados miembros tras el atentado en el aeropuerto de Bruselas que hacían hincapié en que las zonas públicas debían seguir siendo públicas y que debían tomarse medidas con arreglo a las evaluaciones de los riesgos a nivel local, logrando un equilibrio entre las necesidades de seguridad, las actividades y la conveniencia para los pasajeros. Dado que la seguridad de estas zonas a menudo es competencia de diversas autoridades y partes interesadas, el objetivo era fomentar el intercambio de información entre los

⁶ Estudio efectuado por el consultor Steer Davies Gleave.

⁷ Otros tipos de zonas públicas del sector del transporte son las estaciones de ferrocarril y metro y las plataformas multimodales.

delegados de los ministerios de transporte y del interior, las fuerzas del orden y otras partes interesadas, como las asociaciones de aeropuertos, operadores y pasajeros. Quedó claro que no existe una solución uniforme para este problema que pueda aplicarse a todos los aeropuertos de la misma manera. Los participantes destacaron la importancia de realizar evaluaciones de riesgos a nivel local y de abordar en cada caso las vulnerabilidades detectadas mediante una mezcla específica de soluciones tecnológicas, procesales y metodológicas. A finales de año la Comisión puso en marcha un estudio con objeto de recopilar las mejores prácticas entre los aeropuertos europeos y, en la medida de lo posible, evaluarlos en función de cuestiones de rentabilidad.

PARTE 4

DIÁLOGO 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, 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, que tuvo lugar en Montreal del 14 al 18 de marzo de 2016 y en el que se presentaron dos documentos informativos sobre la evolución de la seguridad de la aviación en la Unión Europea y sobre el proyecto europeo de seguridad de la aviación civil en África y la Península Arábiga (proyecto CASE). El primer documento presentó los avances en la mejora de la seguridad de la aviación civil en la Unión Europea y las últimas iniciativas para establecer acuerdos en materia de control único de seguridad. Actualmente, existen acuerdos de control único de seguridad en EE.UU., Canadá y Montenegro. El segundo documento proporcionó una descripción del proyecto CASE, que se puso en marcha oficialmente el 1 de noviembre de 2015. Este proyecto de cuatro años de duración (2015-2019) consiste en actividades de desarrollo de las capacidades que se organizarán en beneficio de los países socios de África y la Península Arábiga. El proyecto está financiado por la Unión Europea y lo ejecuta la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC).

La Comisión participó en la reunión trienal de la Asamblea de la OACI que tuvo lugar en Montreal del 27 de septiembre al 7 de octubre de 2016 y presentó tres documentos de trabajo. Uno de ellos, que presentó propuestas, trataba de las prioridades de la seguridad de la aviación basadas en las lecciones aprendidas a partir de la aplicación de la Resolución A38-15 de la Asamblea y del programa de trabajo de la OACI para el período 2014-2016. Otro de los documentos versaba sobre la ciberresiliencia en la aviación civil y fue copatrocinado por los Estados Unidos. Este documento afirmaba que el sistema de la aviación civil consiste en un conjunto de componentes, sistemas y redes interconectados. El potencial de incidentes cibernéticos que pueden poner en peligro la

comunicación y los intercambios de información entre las diversas partes interesadas del sector de la aviación, afectar a la seguridad y dañar la continuidad empresarial de la aviación ha aumentado con el paso de los años. A pesar de que la OACI ha reconocido la importancia de definir un enfoque de ciberseguridad adecuado en la aviación, aún es necesario realizar esfuerzos adicionales para aumentar la sensibilización a nivel internacional y seguir desarrollando enfoques de ciberresiliencia coherentes a escala mundial para el sistema de la aviación. El último documento hablaba sobre la gestión de desafíos en el ámbito del desarrollo de las capacidades. El documento alegaba que las actividades de desarrollo de las capacidades, ya sean organizadas por la OACI, por Estados individuales, por organizaciones regionales o por el sector, desempeñan una función crucial a la hora de respaldar los esfuerzos de los Estados miembros para conseguir el cumplimiento eficaz y sostenible de las normas y métodos recomendados de la OACI. Por consiguiente, la gestión eficaz de las actividades de desarrollo de las capacidades es fundamental para garantizar resultados tangibles.

3. TERCEROS PAÍSES

Al igual que los 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 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 seguridad y del reconocimiento mutuo de los regímenes respectivos en materia de carga y correo aéreos de la UE y EE.UU.

El Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2426 de la Comisión, de 18 de diciembre de 2015, entró en vigor el 29 de febrero de 2016, y amplió de forma efectiva el control único de seguridad a Canadá y Montenegro desde dicha fecha. Dicho Reglamento de Ejecución reconoce que ambos países aplican normas de seguridad equivalentes a las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil.