



COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 19.10.2011
COM(2011) 649 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

**INFORME ANUAL 2010 RELATIVO A LA APLICACIÓN DEL REGLAMENTO
(CE) N° 300/2008, SOBRE NORMAS COMUNES PARA LA SEGURIDAD DE LA
AVIACIÓN CIVIL**

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

INFORME ANUAL 2010 RELATIVO A LA APLICACIÓN DEL REGLAMENTO (CE) N° 300/2008, SOBRE NORMAS COMUNES PARA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

Este informe abarca el período del 1 de enero al 31 de diciembre de 2010

INTRODUCCIÓN

El Reglamento (CE) n° 300/2008 y sus disposiciones de aplicación entraron en vigor el 29 de abril de 2010. Este nuevo marco regulador consolidó y derogó, para mayor claridad, los actos jurídicos europeos adoptados en virtud del marco anterior, el Reglamento (CE) n° 2320/2002. Además, tuvo en cuenta la evolución técnica y procedimental y proporcionó más detalles al respecto, en respuesta a actos ilícitos recientes en el ámbito de la seguridad de la aviación civil. En el proceso se mejoraron las normas correspondientes a determinados tipos de equipos y procedimientos de control, y se adoptaron nuevos métodos de control complementarios basados en las normas comunes. Además, se completaron las normas y las condiciones para los pasajeros que transportan líquidos en los aviones.

Durante el año, la Comisión trabajó sin pausa con los Estados miembros y el sector para armonizar una aplicación correcta y homogénea del nuevo marco jurídico mencionado. La comunidad científica y los fabricantes se centraron en la puesta a punto de tecnologías que permitan a los pasajeros transportar líquidos en los aviones. Se realizaron en aeropuertos europeos los primeros ensayos para estos equipos. También se llevaron a cabo ensayos sobre el uso de los escáneres de seguridad. En un plano más general, prosiguieron los contactos periódicos con las organizaciones internacionales para hallar soluciones mundiales a los problemas comunes.

Con los incidentes del avión de carga de Yemen y de los paquetes postales de la UE a finales de octubre de 2010, la atención se centró una vez más, inevitablemente, en una nueva amenaza. Este suceso nos recordó, menos de un año después del incidente del vuelo 253 de Northwest Airlines, de Amsterdam (Schiphol) a Detroit, en la Navidad de 2009, que los grupos extremistas siguen considerando la aviación una diana atractiva y continúan investigando a fin de evitar la detección con las técnicas de control actuales. Asimismo, esos hechos permitieron subrayar el carácter vital de la labor realizada por la Comisión y sus socios a fin de proteger a los viajeros y al sector europeo de la aviación en su conjunto, e impulsaron la elaboración de un informe y un plan de acción para reforzar la seguridad de la carga aérea, respaldados por el Consejo de Transporte y por el Consejo JAI de diciembre de 2010. Dado que la seguridad interna y externa son inseparables, responder a las amenazas incluso lejos de nuestro continente resulta fundamental para proteger a Europa y a sus ciudadanos. A tal fin, la Comisión está trabajando en estrecha colaboración con el Servicio Europeo de Acción Exterior, de creación reciente.

PRIMERA PARTE

LAS INSPECCIONES

1. CONSIDERACIONES GENERALES

En virtud del Reglamento (CE) n° 300/2008, la Comisión tiene la obligación de realizar inspecciones de las administraciones de seguridad aérea de los Estados miembros (las «autoridades competentes») y de los aeropuertos de la UE. Suiza también está incluida en el programa de la Unión, mientras que Noruega e Islandia (y Liechtenstein) 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 once inspectores 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 una nueva certificación de la Comisión en el transcurso de 2010 con arreglo al nuevo marco jurídico. Cuarenta y seis de esos inspectores nacionales participaron en las inspecciones de 2010. En el anexo figura un cuadro que resume todas las supervisiones del cumplimiento realizadas hasta la fecha por la Comisión y por el Órgano de Vigilancia de la AELC.

2. INSPECCIONES DE LAS AUTORIDADES NACIONALES COMPETENTES

La Comisión supervisó la labor de cinco autoridades competentes en 2010; todas ellas habían sido objeto de una inspección previa de la Comisión. Las deficiencias más frecuentes en 2010 están relacionadas con la plena adaptación pendiente al nuevo marco jurídico que brinda el Reglamento (CE) n° 300/2008, tanto de los programas nacionales de seguridad de la aviación como de los programas nacionales de control de calidad.

En lo que se refiere a la aplicación de las medidas, en algunos Estados miembros sigue observándose una falta de capacidad para detectar y corregir los incumplimientos con prontitud. Algunos Estados miembros no supervisaron todos los aspectos de la legislación, y en algunos aeropuertos no se realizó inspección alguna durante períodos largos. En algunas ocasiones las actividades de seguimiento fueron inadecuadas o no se realizaron, y se registraron con relativa frecuencia 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; además, no siempre se aplican, con lo que no se consigue el efecto disuasorio.

3. INSPECCIONES INICIALES EN LOS AEROPUERTOS

En 2010 se realizaron diecinueve inspecciones iniciales de aeropuertos, al igual que en 2009. Se cubrieron todos los capítulos (aunque no en cada inspección). El porcentaje global de medidas básicas que en 2010 cumplieron los requisitos fue de casi un 80 %.

En el ámbito de las medidas tradicionales¹, las deficiencias observadas se deben esencialmente a factores humanos. Los incumplimientos observados en el ámbito de las medidas tradicionales en los aeropuertos inspeccionados en 2010 se refirieron sobre todo a la calidad del control del personal y de los pasajeros, así como a los requisitos en materia de

¹ Se entiende por medidas «tradicionales» las medidas que ya se aplicaban en virtud del marco jurídico del Reglamento (CE) n° 2320/2002.

seguridad de la carga. En particular, los registros manuales del personal y de los pasajeros no siempre se ajustaron a las normas básicas comunes, que, para mayor claridad, se expusieron en detalle en el nuevo marco reglamentario. En el ámbito de la carga, la mayor parte de los incumplimientos se refiere a la selección de los métodos más adecuados de control, habida cuenta de la naturaleza del envío, y a las normas aplicables. Estos problemas relacionados con factores humanos deberían resolverse mejorando la formación y la supervisión.

Además, algunas medidas adicionales introducidas en el nuevo marco reglamentario no habían sido plenamente aplicadas por los aeropuertos inspeccionados en el período de junio a diciembre de 2010. Se observaron incumplimientos relacionados con los métodos y las normas de control de las provisiones de a bordo y de los suministros de aeropuerto (al no haberse conseguido plenamente una cadena de suministro segura), los procedimientos de acreditación del personal exento de control y la falta de evaluaciones de riesgo en relación con la frecuencia de las patrullas en los aeropuertos. Las autoridades competentes de los Estados miembros deberán tomar medidas para conseguir la plena aplicación de estas nuevas disposiciones.

Por último, se observaron algunos problemas en los aeropuertos inspeccionados en el transcurso de 2010 en materia de control de acceso a las zonas restringidas de seguridad, la vinculación de pasajero y equipaje de bodega, los métodos de control para el equipaje no acompañado y las normas que han de cumplir los equipos de control de la seguridad.

4. INSPECCIONES DE SEGUIMIENTO

De conformidad con el artículo 13 del Reglamento (UE) nº 72/2010, la Comisión realiza de forma sistemática un número limitado de inspecciones de seguimiento. Si en la inspección inicial en un aeropuerto se han detectado varias deficiencias graves, con toda probabilidad se organizará una visita adicional. En 2010 se consideraron necesarias dos actividades de ese tipo y la conclusión en ambos casos fue que casi todas las deficiencias notificadas, aunque no todas, habían sido rectificadas.

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

Los expedientes de inspección permanecen abiertos hasta que la Comisión considera que se han adoptado las medidas correctoras adecuadas. Durante el año 2010 se archivaron veintisiete expedientes (veintiún aeropuertos y seis autoridades competentes). En total, a finales de año, permanecían abiertos once expedientes de autoridades competentes y diecisiete de inspección 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 activará el artículo 15 del Reglamento (UE) nº 72/2010². A resultas de ello, se avisará de la situación a todas las demás autoridades competentes y deberá considerarse la posibilidad de adoptar medidas adicionales para los vuelos procedentes del aeropuerto en cuestión. A mediados de julio de 2010 se incoó un asunto en virtud del artículo 15, que se archivó cuatro meses después, al haberse resuelto de forma satisfactoria las deficiencias observadas.

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).

La otra solución posible 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 o un procedimiento EU-Pilot contra los Estados miembros que hayan notificado a los servicios de la Comisión que participan en dicho procedimiento. En 2010, se incoaron dos procedimientos de infracción y un procedimiento EU-Pilot a raíz de inspecciones de las administraciones nacionales. En un caso, el Estado miembro en cuestión dejó de aplicar su programa nacional de seguridad de la aviación. El segundo caso se refería a la aplicación de las normas de la UE en pequeños aeropuertos. En el tercer caso, se trataba de una falta de recursos humanos para la supervisión del cumplimiento. Durante el año pudieron archivarse dos procedimientos de infracción y un procedimiento EU-Pilot tras la rectificación de las deficiencias detectadas. A finales de 2010 seguían su curso, en total, cinco casos de infracción.

6. EVALUACIONES DE LOS PROPIOS ESTADOS MIEMBROS

En virtud del artículo 6 del Reglamento (CE) nº 1217/2003³ de la Comisión, los Estados miembros tienen que presentar a la Comisión cada año, antes de finalizar el mes de febrero, un informe sobre los resultados de la supervisión del cumplimiento a escala nacional entre enero y diciembre del año anterior. Las contribuciones de los Estados miembros para el período de informe de enero a diciembre de 2009 se enviaron en el plazo estipulado y se ajustaron al modelo de la Comisión. Las deficiencias detectadas se refirieron principalmente a un número demasiado escaso de días-persona sobre el terreno, al incumplimiento de alguno de los requisitos, a la insuficiencia de las actividades de seguimiento y a la inaplicación de las medidas disponibles para imponer el cumplimiento.

En realidad, la armonización de estos regímenes de supervisión del cumplimiento en la UE ha resultado difícil desde que se inició el programa en 2003. En efecto, la interpretación de los términos, la elaboración de los métodos y los requisitos en materia de información difieren según los Estados miembros. La situación ha mejorado mucho con el tiempo, pero podría mejorar aún más. Varias discrepancias entre los resultados de las supervisiones del cumplimiento nacionales y las conclusiones de las inspecciones de la Comisión se deben a la falta de armonización de la metodología aplicada a estas inspecciones, de tal modo que las conclusiones de la Comisión suelen indicar un nivel de cumplimiento inferior al que podría deducirse de los informes nacionales.

SEGUNDA PARTE

LEGISLACIÓN Y HERRAMIENTAS COMPLEMENTARIAS

1. CONSIDERACIONES GENERALES

El objetivo principal de los nuevos actos legislativos en materia de seguridad de la aviación publicados en 2010 es completar y afinar el nuevo marco jurídico en virtud del Reglamento

³ Reglamento (CE) nº 1217/2003 de la Comisión, de 4 de julio de 2003, por el que se establecen especificaciones comunes para los programas nacionales de control de calidad de la seguridad de la aviación civil (DO L 169 de 8.7.2003, p. 44). Reglamento derogado y sustituido por el 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).

(CE) n° 300/2008, aplicable desde el 29 de abril de 2010. Además, se han definido las normas básicas comunes para dos nuevos métodos de control en materia de seguridad de la aviación:

- Perros detectores de explosivos para un control primario del equipaje facturado, de la carga y del correo (y como método de control complementario para otros capítulos).
- Detectores de metales para un control primario de determinados tipos específicos de carga y de correo.

Por otra parte, se ha introducido el fundamento jurídico para la aplicación de un acuerdo de seguridad de control único con los Estados Unidos de América.

2. LEGISLACIÓN COMPLEMENTARIA ADOPTADA

He aquí los nuevos textos legislativos adoptados en 2010:

- Reglamento (UE) n° 18/2010⁴, sobre las especificaciones de los programas nacionales de control de calidad en el campo de la seguridad de la aviación civil.
- Reglamento (UE) n° 72/2010⁵, por el que se fijan los procedimientos de las inspecciones que realice la Comisión en el ámbito de la seguridad de la aviación.
- Reglamento (UE) n° 185/2010⁶, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea.
- Reglamento (UE) n° 357/2010⁷, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (bolsas a prueba de manipulaciones).
- Reglamento (UE) n° 358/2010⁸, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (líquidos, aerosoles y geles; excepciones del control aplicado a los líquidos, aerosoles y geles obtenidos en determinados aeropuertos de terceros países).
- Reglamento (UE) n° 573/2010⁹, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (perros detectores de explosivos);
- Reglamento (UE) n° 983/2010¹⁰, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (control de seguridad único para aeronaves, pasajeros, equipaje de mano y facturado, procedentes de los Estados Unidos de América).

⁴ Reglamento (UE) n° 18/2010 de la Comisión, de 8 de enero de 2010, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 300/2008 (DO L 7 de 12.1.2010, p. 3).

⁵ Reglamento (UE) n° 72/2010 de la Comisión, de 26 de enero de 2010 (DO L 23 de 27.1.2010, p. 1).

⁶ Reglamento (UE) n° 185/2010 de la Comisión, de 4 de marzo de 2010 (DO L 55 de 5.3.2010, p. 1).

⁷ Reglamento (UE) n° 357/2010 de la Comisión, de 23 de abril de 2010, por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 185/2010 (DO L 105 de 27.4.2010, p. 10).

⁸ Reglamento (UE) n° 358/2010 de la Comisión, de 23 de abril de 2010, por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 185/2010 (DO L 105 de 27.4.2010, p. 12).

⁹ Reglamento (UE) n° 573/2010 de la Comisión, de 30 de junio de 2010, por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 185/2010 (DO L 166 de 1.7.2010, p. 1).

¹⁰ Reglamento (UE) n° 983/2010 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2010, por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 185/2010 (DO L 286 de 4.11.2010, p. 1).

- Decisión C(2010)774¹¹, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (decisión de ejecución).
- Decisión C(2010)2604¹², por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (suministros).
- Decisión C(2010) 3572¹³, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (perros detectores de explosivos).
- Decisión C(2010)9139¹⁴, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (detector de metales).

Estos textos se concretaron en seis reuniones ordinarias y dos reuniones especiales 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

Para reforzar la cadena de suministro segura en la carga aérea y el correo aéreo, así como para facilitar su aplicación homogénea en la UE, se creó la base de datos de agentes acreditados y expedidores conocidos (RAKC, por sus siglas en inglés) y se viene manteniendo desde su pleno despliegue el 1 de junio de 2010 con arreglo a un contrato marco de la Comisión. La base de datos RAKC contenía a finales de 2010 unas 7 500 entradas de agentes acreditados y expedidores conocidos (estos últimos, validados de forma independiente). Se trata del único instrumento jurídico importante que consultan los agentes acreditados para aceptar los envíos de otro agente acreditado o de un expedidor conocido (validado de forma independiente). Desde su entrada en servicio, siempre ha alcanzado el índice de 99,5% de disponibilidad, determinado por contrato.

4. INSPECCIONES EN LOS AEROPUERTOS DE LA UE – MANUALES

Los Reglamentos (CE) n° 300/2008 y (UE) n° 72/2010 exigen que las supervisiones de cumplimiento efectuadas por los servicios de la Comisión en materia de requisitos de seguridad de la aviación civil sean objetivos y se ajusten 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. El primero se elaboró para todos los capítulos distintos de la carga aérea y el correo aéreo, mientras que el segundo se refiere exclusivamente a esos dos temas, habida cuenta de la complejidad de la supervisión del cumplimiento en esos ámbitos.

¹¹ Decisión C(2010)774 final, comunicada a todos los Estados miembros el 13 de abril de 2010. No publicada en el DO (material restringido y confidencial).

¹² Decisión C(2010)2604 final, comunicada a todos los Estados miembros el 23 de abril de 2010. No publicada en el DO (material restringido y confidencial).

¹³ Decisión C(2010)3572 final, comunicada a todos los Estados miembros el 30 de junio de 2010. No publicada en el DO (material restringido y confidencial).

¹⁴ Decisión C(2010)9139 final, comunicada a todos los Estados miembros el 20 de diciembre de 2010. No publicada en el DO (material restringido y confidencial).

TERCERA PARTE

INFORMES, ENSAYOS Y ESTUDIOS

1. INFORMES

En respuesta a los incidentes de carga aérea registrados a finales de octubre de 2010 (cartuchos bomba en Yemen y dispositivos incendiarios enviados por medio de servicios de mensajería de la UE) y tras una reunión especial del Comité de Reglamentación de Seguridad de la Aviación celebrada el 5 de noviembre de 2010, la reunión del Consejo de 8 de noviembre de 2010 solicitó de la Presidencia de la UE, en representación del Consejo de la UE y de la Comisión, la creación de un grupo de trabajo de alto nivel que estudie soluciones para reforzar la seguridad de la carga aérea. Dicho grupo presentó su informe y su plan de acción al Consejo de Transporte y al Consejo JAI de 2 de diciembre de 2010, que respaldaron ambos documentos.

Tradicionalmente, la transferencia en aeropuertos de la UE de correo y carga en transferencia se ha asociado con un nivel bajo de riesgo, ya que la carga y el correo aéreos ya deberían haber estado sujetos a medidas de seguridad en el aeropuerto de origen, de conformidad con el principio de la OACI¹⁵ de la responsabilidad del Estado de acogida en materia de seguridad.

Este principio también quedó reflejado en la versión actual del nuevo marco jurídico, en el que están exentos de control la carga en transferencia y el correo en transferencia que lleguen por vía aérea (siempre que estén protegidos de interferencias no autorizadas desde su llegada hasta la salida de la aeronave en la que hayan de ser transportados).

A la luz de los incidentes ocurridos en Yemen, el informe recomendó acelerar la adopción de medidas que mejoren la seguridad de la carga y el correo aéreos procedentes de terceros países, favoreciendo un enfoque basado en los riesgos y teniendo en cuenta la seguridad de la cadena de suministro tal como se regula en la legislación de la UE y que constituye un principio global con arreglo a las normas de la OACI.

En reacción a los incidentes mencionados con dispositivos incendiarios enviados por medio de servicios de mensajería de la UE, el informe recomendó asimismo reforzar y armonizar mejor el régimen de seguridad vigente en la UE para la carga y el correo.

Las dos acciones propuestas deberían completarse del modo siguiente: a) examinando las posibilidades de ampliar el régimen de la UE sobre agentes acreditados y expedidores conocidos, incluyendo la posibilidad de una aprobación o validación independiente de este sector en terceros países; b) analizando mejor y, si procede, perfeccionando las tecnologías y los métodos de control; c) movilizand la cooperación en materia de inteligencia y aplicación del Derecho, que desemboque en una evaluación común de la UE en materia de amenazas para la seguridad de la aviación; y d) mejorando las normas globales sobre los marcos jurídicos y la capacitación.

2. 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

¹⁵

Organización de Aviación Civil Internacional.

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 perjudique a 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.

En 2010 se realizaron varios ensayos (en los dos últimos sentidos mencionados) en Alemania, España, Francia, Italia, Países Bajos, Suecia, Reino Unido, Suiza y Noruega. Se refirieron al uso de los escáneres de seguridad para los pasajeros y al control del personal (incluidos los equipos con ondas milimétricas), el uso de sistemas de detección de explosivos líquidos para el control del equipaje de cabina y el uso de equipos de detección de rastros de explosivos para controlar los sombreros y demás tocados que lleven los pasajeros.

3. ESTUDIOS

A finales de 2010 se presentó el informe correspondiente a un estudio sobre la situación jurídica en materia de seguridad de los vuelos procedentes de terceros países y con destino a la UE. En él se proponen varias recomendaciones a fin de mejorar la capacidad de la UE para controlar y reforzar las normas de seguridad en cuanto a los vuelos de terceros países. Además, la Comisión inició a finales de 2010 dos estudios: uno sobre el uso de la base de datos de la UE de agentes acreditados y expedidores conocidos y otro sobre la tecnología de proyección de imágenes para la detección de artículos peligrosos, utilizada para el control del equipaje de cabina y facturado.

CUARTA PARTE

DIÁLOGO CON ORGANISMOS INTERNACIONALES Y TERCEROS PAÍSES

1. 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 terceros países determinados 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.

2. ORGANISMOS INTERNACIONALES

La Comisión asiste a las reuniones anuales del Grupo sobre seguridad de la aviación de la OACI, y en 2010 presentó documentos sobre el control de los líquidos y la seguridad de la carga aérea. Sus intervenciones fueron bien acogidas.

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.

3. 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., avanzando en la labor de establecimiento de un control de seguridad único¹⁶. La Comisión también intervino en varias ocasiones tras manifestar los Estados miembros su preocupación por las peticiones adicionales de los Estados Unidos 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, «enmiendas de emergencia» para las compañías aéreas con sede en la UE, lo que en algunas ocasiones supone dificultades importantes para 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 posibilidad de alcanzar un acuerdo para un control único.

CONCLUSIÓN

Si bien es cierto que, en general, sigue garantizándose en la UE un alto nivel de seguridad, las inspecciones de la Comisión han puesto de manifiesto algunas deficiencias. En lo que se refiere a las medidas tradicionales, las deficiencias detectadas en materia de control del personal y de los pasajeros, así como de tratamiento de la carga y requisitos de control, se deben esencialmente a factores humanos. En las medidas adicionales aplicadas en virtud del nuevo marco jurídico del Reglamento (CE) n° 300/2008, los demás incumplimientos detectados se refirieron a las patrullas en los aeropuertos, a la evaluación de riesgos y al control de las provisiones de a bordo y de los suministros de aeropuerto. 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, se adoptaron nuevas normas de aplicación detalladas en 2010 para garantizar la aplicación armonizada del nuevo acto jurídico de base, el Reglamento (CE) n° 300/2008. Los incidentes del avión de carga de Yemen y de los paquetes de correo de la UE a finales de octubre de 2010 nos recuerdan que la aviación civil sigue siendo objeto de

¹⁶

Aplicable a partir del 1 de abril de 2011 a aeronaves, pasajeros, equipaje de mano y facturado, procedentes de EE.UU.; Reglamento (UE) n° 983/2010 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2010, por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 185/2010 (DO L 286 de 4.11.2010, p. 1).

ataques con métodos nuevos e innovadores, por lo que se requieren medidas de protección adecuadas, basadas en los riesgos. Tal como encomienda el plan de acción sobre la seguridad de la carga aérea, la Comisión ha ampliado su actuación en este ámbito.

Anexo

Inspecciones de la Comisión a 31 de diciembre de 2010

Estado	Número de inspecciones entre enero y diciembre de 2010 (incluidas las inspecciones de seguimiento)	Número total de inspecciones de 2004 a 2010 (incluidas las inspecciones de seguimiento)
Austria	1	9
Bélgica	2	9
Bulgaria	2	5
Chipre	0	5
República Checa	0	5
Dinamarca	1	7
Estonia	0	4
Finlandia	0	7
Francia	2	12
Alemania	2	14
Grecia	1	12
Hungría	1	5
Irlanda	2	8
Italia	1	12
Letonia	0	4
Lituania	1	4
Luxemburgo	0	5
Malta	0	3
Países Bajos	1	7
Polonia	1	7
Portugal	1	8
Rumanía	1	3
Eslovaquia	0	4
Eslovenia	0	4
España	2	12
Suecia	2	9
Reino Unido	2	13
Suiza	0	4
TOTAL	26	202

Inspecciones del Órgano de Vigilancia de la AELC a 31.12.2010

Estado	Número de inspecciones entre enero y diciembre de 2010 (incluidas las inspecciones de seguimiento)	Número total de inspecciones de 2004 a 2010 (incluidas las inspecciones de seguimiento)
Islandia	1	7
Noruega	3	31
TOTAL	4	38