



COMISIÓN EUROPEA

SECRETARÍA GENERAL

25. 01. 2019

Bruselas,
SG-Greffe(2019) D/

1390

ACCUSÉ DE RÉCEPTION

Nom [REDACTED]
(en caractères d'imprimerie)

REÇU LE [REDACTED]
SIGNATURE [REDACTED]
CAC [REDACTED]

REPR. PERMANENTE DE L'ESPAGNE
ANTE LA UNIÓN EUROPEA
25. 01. 2019

REPRESENTACIÓN
PERMANENTE DE ESPAÑA
ANTE LA UNIÓN EUROPEA
Boulevard du Régent, 52-54
1000 BRUXELLES
BELGIQUE

Asunto: Carta de emplazamiento — Infracción n.º 2018/2261

La Secretaría General le ruega tenga a bien dar traslado de la carta adjunta al Ministro de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación.

Por el Secretario General,



Anexo: C (2019) 459 final

ES



COMISIÓN EUROPEA

SECRETARÍA GENERAL

25. 01. 2019

Bruselas,
SG-Greffe(2019) D/

1390

REPRESENTACIÓN
PERMANENTE DE ESPAÑA
ANTE LA UNIÓN EUROPEA
Boulevard du Régent, 52-54
1000 BRUXELLES
BELGIQUE

Asunto: Carta de emplazamiento — Infracción n.º 2018/2261

La Secretaría General le ruega tenga a bien dar traslado de la carta adjunta al Ministro de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación.

Por el Secretario General,



Anexo: C (2019) 459 final

ES



COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 24.1.2019

2018/2261

C(2019) 459 final

Excelentísimo señor Ministro:

La Comisión Europea desea poner en su conocimiento una serie de cuestiones que considera **motivo de preocupación en relación con el cumplimiento de las obligaciones que se recogen en la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios** y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias y la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad¹ (en lo sucesivo, la «Directiva 2004/49/CE») y en el correspondiente Derecho derivado.

Las cuestiones motivo de preocupación que se indican a continuación tienen su origen en la información y las conclusiones del «Informe de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea sobre el estado de la aplicación de la legislación de la UE sobre seguridad e interoperabilidad ferroviarias en España» (en lo sucesivo, el «Informe sobre seguridad ferroviaria de la AFE») que la Comisión encargó el 30 de junio de 2017, de conformidad con el artículo 35, apartado 5, del Reglamento (UE) 2016/796², y que recibió de la Agencia el 18 de julio de 2018. Dicho informe, cuyas conclusiones, en opinión de la Comisión, **identifican con objetividad las deficiencias constatadas**, se adjunta como anexo I a la presente carta de emplazamiento. Esas deficiencias se analizan detalladamente a continuación.

¹ DO L 164 de 30.4.2004, p. 44.

² Reglamento (UE) 2016/796 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, relativo a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 881/2004 (DO L 138 de 26.5.2016, p. 1).

Excmo. Sr. D. Josep Borrell Fontelles
Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación
Sede Palacio de Santa Cruz
Plaza de la Provincia, 1
E-28071 Madrid

1. Ausencia de un análisis de las causas profundas de los accidentes e incidentes por parte del organismo nacional de investigación

En el anexo V, sección 4, punto 3, de la Directiva 2004/49/CE se exige que los organismos nacionales de investigación elaboren informes finales de investigación e identifiquen las causas directas e inmediatas de la incidencia, así como las causas subyacentes relacionadas con las cualificaciones, los procedimientos y el mantenimiento. Sobre esa base, el organismo nacional de investigación también debe identificar las causas profundas relacionadas con deficiencias en la aplicación de las condiciones fijadas por el marco reglamentario y en la aplicación del sistema certificado de gestión de la seguridad de la empresa.

En su Informe (anexo V del Informe sobre seguridad ferroviaria de la AFE), la Agencia ha analizado una serie de informes de investigación elaborados por la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF)³, que están a disposición del público, y ha llegado a la conclusión de que, como característica general, dichos informes no se ajustan a los requisitos de la legislación pertinente de la Unión, según se expone a continuación. En definitiva, en el Informe sobre seguridad ferroviaria de la AFE se han analizado los informes de las investigaciones, extrayéndose la conclusión de que no abordan la cuestión de las causas profundas de los accidentes, tal como se exige.

En los informes de investigación se considera sistemáticamente que el error humano es el principal factor coadyuvante de los accidentes. No se profundiza en la investigación de elementos relativos a la aplicación del sistema certificado de gestión de la seguridad de la empresa ni se evalúan otras responsabilidades en materia de seguridad que son obligatorias de conformidad con el marco jurídico aplicable. El Informe sobre seguridad ferroviaria de la AFE destaca que, en la mayoría de los casos, el equipo de investigación no tiene competencias en lo que se refiere a los factores humanos y organizativos, los sistemas de gestión de la seguridad y el marco reglamentario, lo cual es contrario a la obligación de disponer de recursos suficientes para llevar a cabo las investigaciones, tal como establece el artículo 21, apartado 2, de la Directiva 2004/49/CE.

Por estas razones, los informes del organismo de investigación español desembocan en unas conclusiones de la investigación y unas recomendaciones de seguridad de carácter excesivamente general. Como consecuencia de estas evaluaciones superficiales, todo el proceso de investigación de accidentes resulta ineficaz en lo que se refiere a determinar las causas fundamentales [profundas] de un accidente y, por lo tanto, se menoscaba su finalidad, a saber, identificar los elementos del sistema ferroviario que entrañan un riesgo para la seguridad (prácticas, procedimientos, equipos, etc.) y los cambios que redundarían en la mejora de la seguridad ferroviaria en la totalidad del sistema ferroviario y en la prevención de accidentes similares.

Por consiguiente, la Comisión considera que España, al no haber garantizado que en los informes sobre accidentes e incidentes del organismo nacional de investigación se analicen también las causas profundas, ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del anexo V, sección 4, punto 3, de la Directiva 2004/49/CE.

³ <https://era.ilera.europa.eu/>, 0005/2015, 0010/2015, 0012/2015, 0015/2015, 0017/2015, 0023/2015, 0028/2015, 0030/2015, 0039/2015, 0043/2015, 0052/2015, 0058/2015 y 0049/2015.

2. Ausencia de supervisión por parte de la autoridad nacional de seguridad de los sistemas de gestión de la seguridad

El artículo 9, apartado 1, de la Directiva 2004/49/CE exige que cada administrador de la infraestructura y cada empresa ferroviaria establezcan un sistema de gestión de la seguridad. Según el apartado 2 del mismo artículo, el sistema de gestión de la seguridad debe garantizar el control de todos los riesgos creados por la actividad del administrador de la infraestructura o de la empresa ferroviaria. Los sistemas de gestión de la seguridad de las empresas ferroviarias y los administradores de la infraestructura tienen que ser aprobados por la autoridad nacional de seguridad en el momento de la expedición del certificado de seguridad o de la autorización de seguridad, de conformidad con el artículo 10 o el artículo 11 de la Directiva 2004/49/CE, y están sujetos a su supervisión.

El sistema de gestión de la seguridad forma parte integral de la organización de los administradores de la infraestructura y de las empresas ferroviaria y tiene que acreditar que las operaciones se gestionan de forma segura, para garantizar así que, conforme al marco reglamentario, la organización controla y reduce constantemente los riesgos. El sistema de gestión de la seguridad no se centra únicamente en la organización de la empresa, haciendo abstracción de cualquier otro elemento, sino que, como exige el artículo 9, apartado 2, de la Directiva 2004/49/CE, debe asimismo garantizar la seguridad de las interfaces con otros agentes del sistema ferroviario que pueden influir en la seguridad de las operaciones de una organización determinada, por ejemplo, las empresas de mantenimiento.

El anexo III, sección 2, letra d), de la Directiva 2004/49/CE dispone que el sistema de gestión de la seguridad debe incluir procedimientos y métodos para llevar a cabo la evaluación de riesgos y para aplicar las medidas de control del riesgo siempre que un cambio en las condiciones de funcionamiento o un nuevo material suponga nuevos riesgos en la infraestructura o en los servicios.

A fin de aplicar los requisitos antes mencionados de la Directiva 2004/49/CE, la Comisión ha adoptado actos que aportan instrumentos jurídicos en forma de métodos comunes de seguridad (MCS). Los métodos comunes de seguridad describen la forma de evaluar los niveles de seguridad, la consecución de los objetivos de seguridad y el cumplimiento de otros requisitos de seguridad; establecen un marco para que las autoridades nacionales de seguridad armonicen sus criterios decisorios en toda la Unión y permiten a las empresas ferroviarias y los administradores de la infraestructura garantizar la gestión del control del riesgo e implantar mejoras de seguridad.

Los procedimientos y criterios para evaluar las solicitudes de certificados de seguridad presentadas por las empresas ferroviarias y las solicitudes de autorizaciones de seguridad presentadas por los administradores de la infraestructura se establecen en el Reglamento (UE) n.º 1158/2010 de la Comisión, de 9 de diciembre de 2010, sobre un método común de seguridad para evaluar la conformidad con los requisitos para la obtención de un certificado de seguridad ferroviaria⁴ (MCS para la evaluación de la conformidad).

La finalidad del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 402/2013 de la Comisión, de 30 de abril de 2013, relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 352/2009⁵, es establecer métodos armonizados para identificar y gestionar los riesgos

⁴ DO L 326 de 10.12.2010, p. 11.

⁵ DO L 121 de 3.5.2013, p. 8.

y acreditar que el sistema ferroviario del territorio de la Unión cumple los requisitos de seguridad.

La Comisión adoptó el Reglamento (UE) n.º 1078/2012, de 16 de noviembre de 2012, sobre un método común de seguridad en materia de vigilancia que deberán aplicar las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras que hayan obtenido un certificado de seguridad o una autorización de seguridad, así como las entidades encargadas del mantenimiento⁶ (MCS en materia de vigilancia), que describe las obligaciones de las empresas ferroviarias y de los administradores de la infraestructura en materia de vigilancia de la aplicación de sus sistemas de gestión de la seguridad, con vistas a permitir la gestión efectiva de la seguridad del sistema ferroviario durante su explotación y mantenimiento y, en su caso, la mejora del sistema de gestión.

A la vista de las conclusiones del Informe sobre seguridad ferroviaria de la AFE, la Comisión considera motivo de preocupación el hecho de que los sistemas de gestión de la seguridad de diversas empresas del sector ferroviario en España no se empleen como principal instrumento para el control de riesgos y la mejora permanente de la seguridad del sistema ferroviario, como exige el artículo 4, apartado 2, de la Directiva 2004/49/CE. Por el contrario, el Informe pone de relieve que, si bien los sistemas de gestión de la seguridad de las empresas existen efectivamente sobre el papel, el personal no comprende en qué consisten ni los aplica correctamente en las rutinas diarias. Las siguientes conclusiones del Informe sobre seguridad ferroviaria de la AFE (idénticas para todas las empresas visitadas y entrevistadas por la AFE) constituyen motivo de preocupación para la Comisión:

1. Tal como se explica en el punto 3, sección 4.2, del Informe sobre la actividad 1 (anexo I del Informe sobre seguridad ferroviaria de la AFE), no parece que exista una distinción entre la documentación de los análisis de seguridad que se efectúan para llevar a cabo la evaluación del riesgo y la documentación del proceso de gestión de los peligros (registros de peligros). Esta distinción se deriva de lo establecido en el anexo I, punto 4.1 y punto 5, subpunto 2, letra b), del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 402/2013 de la Comisión (MCS para la evaluación del riesgo). Según el punto 4.1, dicho registro dará cuenta de los progresos logrados en la supervisión de los riesgos asociados a los peligros determinados. El punto 4.1.2 dispone que en el registro de peligros se consignarán todos los peligros, así como todas las medidas de seguridad asociadas y las hipótesis del sistema indicadas durante el proceso de evaluación del riesgo. Dado que debe mantenerse un registro de peligros como parte integrante del sistema de gestión de la seguridad, al no existir esta distinción se corre el riesgo de que pierda globalmente visibilidad el hecho de que los registros de peligros se nutren de los resultados de las diferentes etapas del proceso de evaluación del riesgo.
2. Tal como se explica en el punto 3, sección 4.2, del Informe sobre la actividad 2 (anexo II del Informe sobre seguridad ferroviaria de la AFE), no parece existir nexo alguno entre la evaluación del riesgo y la vigilancia, tal como exige el proceso de vigilancia definido en el anexo del Reglamento (UE) n.º 1078/2012 (MCS en materia de vigilancia), en particular en sus secciones 1.1, 2.2 y 3.2. La falta de integración entre la evaluación del riesgo y la vigilancia supone una deficiencia fundamental en la gestión de los riesgos. Sin vigilancia, es imposible

⁶ DO L 320 de 17.11.2012, p. 8.

saber si el riesgo se encuentra efectivamente bajo control. En otras palabras, no se puede evaluar la eficacia de la medida adoptada para reducir la probabilidad de que se produzca una situación peligrosa o sus consecuencias. Además, otro efecto de la falta de integración es que no se establecen prioridades en el proceso de vigilancia. Dado que los recursos son finitos, los agentes deben poder identificar los procesos que resultan críticos para la seguridad y diseñar una actividad de vigilancia apropiada. Si la información sobre el nivel de riesgo no se transfiere al proceso de vigilancia, no es posible establecer prioridades.

3. Tal como se explica en el punto 11, sección 4.2, del Informe sobre la actividad 1 (anexo I del Informe sobre seguridad ferroviaria de la AFE), la documentación relativa al control de los cambios, exigida en el artículo 4, apartado 3, del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 402/2013 de la Comisión (MCS para la evaluación del riesgo), no siempre se formaliza con una firma y se pone a disposición de todo el personal afectado de manera visible. La Comisión desea recordar que, para garantizar la trazabilidad de las decisiones, los expedientes de la evaluación del riesgo forman parte de la documentación del sistema de gestión de la seguridad.
4. Tal como se explica en el punto 5, sección 4.2, del Informe sobre la actividad 2 (anexo II del Informe sobre seguridad ferroviaria de la AFE), parece que no se emplea ningún planteamiento global basado en el riesgo para mejorar la seguridad ferroviaria. Antes bien, las mejoras en materia de seguridad son el resultado de iniciativas individuales y de un descenso del número de accidentes/incidentes/precursores sin que se observe ninguna relación obvia entre causa y efecto. Las conclusiones de la Agencia demuestran que las actuaciones de mejora se producen a instancias de terceros o como consecuencia de los análisis de accidentes/incidentes reales, pero no a raíz de actuaciones de seguimiento enmarcadas en el proceso de vigilancia permanente que se exige en las secciones 3.2, 4 y 6.2 del anexo del Reglamento (UE) n.º 1078/2012 (MCS en materia de vigilancia).
5. Tal como se explica en el punto 1, sección 4.2, del Informe sobre la actividad 1 (anexo I del Informe sobre seguridad ferroviaria de la AFE), en lo que concierne a la evaluación y la gestión del riesgo las empresas examinadas parecen no cumplir en su integridad lo establecido en el anexo II, punto A.5, del Reglamento (UE) n.º 1158/2010 de la Comisión (MCS para la evaluación de la conformidad) y en el anexo I, sección 5.2, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 402/2013 de la Comisión (MCS para la evaluación del riesgo). De resultados de ello, no se describe claramente la atribución de funciones y responsabilidades en materia de evaluación y gestión del riesgo a lo largo de la estructura organizativa de las empresas, lo cual impide realizar el seguimiento y la evaluación de la forma en que se utilizan y se documentan los procesos. Al parecer, durante las operaciones las empresas examinadas incumplen el requisito de mantener un registro de peligros como parte de los sistemas de gestión de la seguridad, establecido en el anexo I, sección 4.1.1, del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 402/2013 de la Comisión (MCS para la evaluación del riesgo).
6. La Comisión considera preocupante la tendencia puesta de manifiesto por el Informe sobre seguridad ferroviaria de la AFE (punto 8, sección 4.2, del Informe sobre la actividad 1 y punto 1, sección 4.2, del Informe sobre la actividad 2; anexos I y II del Informe sobre seguridad ferroviaria de la AFE), a saber, que los

procedimientos de evaluación y gestión del riesgo de los sistemas de gestión de la seguridad de las empresas examinadas no abordan con claridad la identificación y la gestión de los riesgos compartidos en las interfaces con otras partes internas o externas, según se exige en el anexo I, secciones 1.1.6 y 1.2.1, del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 402/2013 de la Comisión (MCS para la evaluación del riesgo). De manera más general, la inexistencia de una gestión metódica de las interfaces con otras empresas, contratistas, proveedores y, en particular, proveedores de servicios de mantenimiento, tal como se exige en el artículo 9, apartado 2, de la Directiva 2004/49/CE y en los puntos A.4 y O.3 del anexo II del Reglamento (UE) n.º 1158/2010 de la Comisión (MCS para la evaluación de la conformidad), confirma esta tendencia. La consecuencia negativa a que ello da lugar es la reducción del alcance de la definición del sistema, lo que en la práctica se traduce en una identificación incompleta de los peligros, un conocimiento deficiente de la realidad y, en consecuencia, el desconocimiento o la subestimación de los riesgos. En el improbable supuesto de que sí se produzca la identificación de los peligros y de que los riesgos se estimen correctamente, la gestión inapropiada de los riesgos en las interfaces puede desembocar en una atribución errónea de las responsabilidades y la consiguiente falta de control sobre si se han establecido realmente medidas de mitigación.

7. La Comisión considera que las conclusiones de la AFE recogidas en el punto 2, sección 4.2, del Informe sobre la actividad 1 (anexo I del Informe sobre seguridad ferroviaria de la AFE) y en los puntos 2, 3, 6, sección 4.2, del Informe sobre la actividad 2 (anexo II del Informe sobre seguridad ferroviaria de la AFE) suscitan dudas respecto de si el proceso de vigilancia de los sistemas de gestión de la seguridad de las empresas se realiza de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1078/2012 (MSC en materia de vigilancia). Al parecer, los requisitos establecidos en el artículo 3, apartado 2, y en la sección 2 del anexo del citado Reglamento relativos a la definición de los procesos y la estrategia de vigilancia no se aplican correctamente dentro de las empresas examinadas. Los planes de actuación facilitados por las empresas se centran en los elementos objeto de vigilancia, pero no abordan el análisis y la evaluación de los incumplimientos, tal como exige el artículo 1, apartado 2, letra c), del Reglamento (UE) n.º 1078/2012 (MSC en materia de vigilancia).

Para vigilar el cumplimiento de las obligaciones legales relativas a la utilización de sistemas de gestión de la seguridad, el artículo 16, letra f), de la Directiva 2004/49/CE establece que las autoridades nacionales de seguridad deben supervisar la manera en que los administradores de la infraestructura, las empresas ferroviarias y otras entidades aplican el marco normativo en materia de seguridad. Ello también incluye la supervisión de la aplicación de los métodos comunes de seguridad que se mencionan y explican más arriba.

Las funciones de supervisión de las autoridades nacionales de seguridad se especifican en mayor medida en las obligaciones derivadas de los reglamentos por los que se establecen métodos comunes de seguridad. El artículo 4 del Reglamento (UE) n.º 1158/2010 de la Comisión (MCS para la evaluación de la conformidad) obliga a dichas autoridades, cuando conceden un certificado de seguridad, a vigilar si las empresas ferroviarias aplican permanentemente sus sistemas de gestión de la seguridad.

El artículo 1, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 1077/2012 de la Comisión, de 16 de noviembre de 2012, sobre un método común de seguridad para la supervisión por parte de las autoridades nacionales de seguridad tras la expedición de certificados de seguridad

o autorizaciones de seguridad⁷, establece lo siguiente: «Las autoridades nacionales de seguridad aplicarán el método común de seguridad para vigilar el cumplimiento de la obligación legal de las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras de utilizar un sistema de gestión de la seguridad que garantice el control de todos los riesgos asociados a sus actividades, incluidos los relacionados con el suministro de mantenimiento y de material y con el empleo de contratistas (...)».

A la labor de supervisión que desempeña la autoridad nacional de seguridad se añaden los requisitos establecidos en el artículo 18, apartado 2, del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 402/2013 de la Comisión (MCS para la evaluación del riesgo) y en el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 1078/2012 (MSC en materia de vigilancia), que obligan a las autoridades nacionales de seguridad a informar sobre su aplicación en los informes anuales.

A la vista de las conclusiones de la AFE indicadas anteriormente, la Comisión alberga dudas acerca del cumplimiento por parte de la autoridad nacional de seguridad de todas las obligaciones de supervisión derivadas del artículo 4 del Reglamento (UE) n.º 1158/2010 de la Comisión, de 9 de diciembre de 2010, sobre un método común de seguridad para evaluar la conformidad con los requisitos para la obtención de un certificado de seguridad ferroviaria, y del artículo 1 del Reglamento (UE) n.º 1077/2012 de la Comisión, de 16 de noviembre de 2012, sobre un método común de seguridad para la supervisión por parte de las autoridades nacionales de seguridad tras la expedición de un certificado de seguridad o de autorización de seguridad.

Además, la Comisión estima que las notables deficiencias, expuestas anteriormente, que se han constatado en todas las empresas visitadas por la AFE constituyen un incumplimiento por parte de España de las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 9, apartado 2, y del anexo III, sección 2, letra d), de la Directiva 2004/49/CE.

La Comisión no tiene constancia de que la autoridad nacional de seguridad haya adoptado de hecho ninguna medida para garantizar su correcta aplicación.

3. Ausencia de aplicación por parte de la autoridad nacional de seguridad de las técnicas de supervisión obligatorias

El artículo 16, apartado 2, letra f), de la Directiva 2004/49/CE encomienda a las autoridades nacionales de seguridad llevar a cabo la tarea de supervisión. A tal fin, las autoridades nacionales de seguridad deben aplicar el Reglamento (UE) n.º 1077/2012 de la Comisión para vigilar el cumplimiento de la obligación legal de la empresa ferroviaria o el administrador de la infraestructura de utilizar un sistema de gestión de la seguridad que garantice el control de todos los riesgos asociados a sus actividades (artículo 1, apartados 2 y 3). El artículo 4 de dicho Reglamento menciona las técnicas que deben adoptar las autoridades nacionales de seguridad para llevar a cabo las actividades de supervisión, a saber, la realización de entrevistas a personas situadas en distintos niveles de una organización, la revisión de documentos y registros relacionados con el sistema de gestión de la seguridad y el análisis de los resultados del sistema de gestión en materia de seguridad obtenidos mediante inspecciones o actividades afines.

A la vista de lo señalado en el punto 2, sección 4.2, del Informe sobre la actividad 4 (anexo 4 del Informe sobre seguridad ferroviaria de la AFE), la Comisión constata que las actividades de supervisión de la autoridad de seguridad española no consisten en

⁷ DO L 320 de 17.11.2012, p. 3.

investigaciones detalladas para dilucidar los hechos, están respaldadas solamente por un número limitado de inspecciones *in situ* y no incorporan una verificación exhaustiva para determinar si los procesos y sistemas descritos en los sistemas de gestión de la seguridad son eficaces y se aplican correctamente. Contrariamente a las técnicas de supervisión establecidas en el marco jurídico, la autoridad de seguridad española no parece seguir la metodología obligatoria exigida por la legislación y centra sus tareas de supervisión únicamente en los elementos documentados del proceso. Como consecuencia de ello, la autoridad responsable de la seguridad no puede tener la certeza de que los sistemas de gestión de la seguridad están en condiciones de cumplir los objetivos fijados en la legislación y, en particular, que su aplicación garantiza el control de riesgos exigido.

Por consiguiente, la Comisión considera que España ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 1, apartados 2 y 3, así como del artículo 4 del Reglamento (UE) n.º 1077/2012 de la Comisión, de 16 de noviembre de 2012, sobre un método común de seguridad para la supervisión por parte de las autoridades nacionales de seguridad tras la expedición de certificados de seguridad o autorizaciones de seguridad.

La Comisión invita a su Gobierno, de conformidad con el artículo 258 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, a remitirle sus observaciones sobre lo que precede en un plazo de dos meses a partir de la recepción de la presente.

Una vez conocidas esas observaciones, o si no se envían observaciones en el plazo prescrito, la Comisión se reserva el derecho de emitir, si procede, el dictamen motivado previsto en ese mismo artículo.

Reciba el testimonio de mi mayor consideración.

Por la Comisión

Violeta BULC

Miembro de la Comisión

