

**POSICIÓN COMÚN (CE) Nº 3/2007**

**aprobada por el Consejo el 11 de diciembre de 2006**

**con vistas a la adopción del Reglamento (CE) nº .../2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de ... , sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 2320/2002**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2007/C 70 E/02)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 80, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo <sup>(1)</sup>,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado <sup>(2)</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) Con el fin de proteger a las personas y las mercancías en la Unión Europea, es preciso prevenir los actos de interferencia ilícita en aeronaves civiles mediante la introducción de normas comunes para la protección de la aviación civil. Este objetivo ha de alcanzarse estableciendo reglas y normas básicas comunes de seguridad aérea, así como mecanismos para supervisar su cumplimiento.
- (2) En aras de la seguridad de la aviación civil en general, es conveniente sentar las bases para interpretar de forma común el anexo XVII del Convenio de Chicago sobre aviación civil internacional, de 7 de diciembre de 1944.
- (3) El Reglamento (CE) nº 2320/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, por el que se establecen normas comunes para la seguridad de la aviación civil <sup>(3)</sup>, fue adoptado como consecuencia de los atentados ocurridos el 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos.
- (4) El Reglamento (CE) nº 2320/2002 debe revisarse a la luz de la experiencia adquirida, y el propio Reglamento debe derogarse y sustituirse por el presente Reglamento que tenga como objetivo simplificar, armonizar y aclarar las normas vigentes e incrementar los niveles de seguridad.

(5) Es necesaria mayor flexibilidad a la hora de adoptar medidas y procedimientos de seguridad a fin de seguir la evolución de las evaluaciones del riesgo y hacer posible la introducción de nuevas tecnologías, por lo que el presente Reglamento debe establecer los principios básicos de las medidas que se han de tomar para proteger a la aviación civil de actos de interferencia ilícita sin entrar en detalles técnicos o de procedimiento sobre la manera en que deben aplicarse.

(6) El presente Reglamento ha de ser aplicable a los aeropuertos utilizados por la aviación civil situados en el territorio de un Estado miembro, a los operadores que prestan servicios en dichos aeropuertos y a las entidades suministradoras de bienes y/o servicios a esos aeropuertos o a través de ellos.

(7) Sin perjuicio del Convenio sobre infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de aeronaves (Tokio, 1963), del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (La Haya, 1970) y del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil (Montreal, 1971), es conveniente que el presente Reglamento regule, asimismo, las medidas de seguridad aplicables a bordo de las aeronaves, o durante los vuelos, de las compañías aéreas comunitarias.

(8) Cada Estado miembro podrá decidir por sí mismo si dispone o no la presencia de agentes de seguridad durante los vuelos en las aeronaves en él matriculadas y en las aeronaves de compañías aéreas titulares de una licencia que él haya expedido.

(9) Los diversos tipos de aviación civil no presentan necesariamente el mismo nivel de riesgo. A la hora de elaborar normas básicas comunes de seguridad aérea deben tenerse en cuenta las dimensiones de la aeronave, el tipo de operación y la frecuencia de las operaciones en los aeropuertos con el fin de hacer posible la concesión de exenciones.

<sup>(1)</sup> DO C 185 de 8.8.2006, p. 17.

<sup>(2)</sup> Dictamen del Parlamento Europeo de 15 de junio de 2006 (no publicado aún en el Diario Oficial), Posición Común del Consejo de 11 de diciembre de 2006, y Posición del Parlamento Europeo de ... (no publicada aún en el Diario Oficial).

<sup>(3)</sup> DO L 355 de 30.12.2002, p. 1. Reglamento modificado por el Reglamento (CE) nº 849/2004 (DO L 158 de 30.4.2004, p. 1).

(10) Asimismo, procede autorizar a los Estados miembros, sobre la base de una evaluación del riesgo, a aplicar medidas más estrictas que las establecidas en el presente Reglamento.

- (11) Los terceros países pueden exigir la aplicación de medidas distintas de las establecidas en el presente Reglamento con respecto a los vuelos procedentes del aeropuerto de un Estado miembro que tengan como destino o sobrevuelen el territorio de dichos países. No obstante, sin perjuicio de los acuerdos bilaterales en los que sea Parte la Comunidad, la Comisión ha de poder examinar las medidas exigidas por el tercer país en cuestión.
- (12) Aun cuando en un solo Estado miembro pueda haber varios organismos que lleven a cabo tareas en el ámbito de la seguridad aérea, cada uno de los Estados miembros ha de designar a una única autoridad responsable de la coordinación y supervisión de la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea.
- (13) Con objeto de asignar responsabilidades para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea y de describir las medidas que deben tomar los operadores y otras entidades a tal fin, todos los Estados miembros han de elaborar un programa nacional de seguridad para la aviación civil. Por otra parte, todos los gestores de aeropuertos, compañías aéreas y entidades que apliquen normas de seguridad aérea deben elaborar, aplicar y mantener un programa de seguridad para dar cumplimiento a lo dispuesto en el presente Reglamento y en el programa nacional de seguridad para la aviación civil que sea aplicable.
- (14) A fin de supervisar la observancia del presente Reglamento y del programa nacional de seguridad para la aviación civil, cada Estado miembro deberá elaborar un programa nacional de control de la calidad de la seguridad de la aviación civil y velar por su aplicación.
- (15) Al objeto de supervisar la aplicación del presente Reglamento por parte de los Estados miembros, así como de formular recomendaciones para mejorar la seguridad aérea, es conveniente que la Comisión realice inspecciones, entre ellas, inspecciones sin previo aviso.
- (16) Los actos de aplicación que establezcan medidas y procedimientos comunes para aplicar las normas básicas comunes de seguridad aérea y contengan información delicada desde el punto de vista de la seguridad, así como los informes de inspección de la Comisión y las respuestas de las autoridades competentes, deben considerarse «información clasificada de la UE» con arreglo a la Decisión 2001/844/CE, CECA, Euratom de la Comisión, de 29 de noviembre de 2001, por la que se modifica su Reglamento interno <sup>(1)</sup>. Dichos elementos no deberán publicarse; solo deberán ponerse a disposición de los operadores y entidades legítimamente interesados.
- (17) Las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento deben aprobarse de conformidad con la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión <sup>(2)</sup>.
- (18) Conviene, en particular, habilitar a la Comisión para que establezca las condiciones en virtud de las cuales deben adoptarse las medidas contempladas en el artículo 4, apartado 3, y en el artículo 9, apartado 2. Estas medidas de alcance general, cuyo objeto consiste en modificar elementos no esenciales del presente Reglamento o completarlo mediante la adición de nuevos elementos no esenciales, deben adoptarse de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 5 bis de la Decisión 1999/468/CE.
- (19) Se debe potenciar el objetivo del «control de seguridad único» para todos los vuelos dentro de la Unión Europea.
- (20) El presente Reglamento se entiende sin perjuicio de la aplicación de las normas en materia de seguridad aérea, incluidas las que se refieren al transporte de mercancías peligrosas.
- (21) Los Estados miembros deben determinar las sanciones para los casos en que se infrinjan las disposiciones del presente Reglamento. Las sanciones previstas, que pueden ser de naturaleza civil o administrativa, deben ser efectivas, proporcionadas y disuasorias.
- (22) La Declaración ministerial sobre el aeropuerto de Gibraltar convenida el 18 de septiembre de 2006 en Córdoba con motivo de la primera reunión ministerial del Foro de Diálogo sobre Gibraltar sustituirá a la Declaración Conjunta sobre el Aeropuerto de Gibraltar hecha en Londres el 2 de diciembre de 1987, y su aplicación plena se entenderá como el cumplimiento de la Declaración de 1987.
- (23) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber, salvaguardar la aviación civil de actos de interferencia ilícita y sentar las bases para interpretar de forma común el anexo XVII del Convenio de Chicago sobre aviación civil internacional, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a las dimensiones y los efectos del presente Reglamento, pueden lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### Artículo 1

#### Objetivos

1. El presente Reglamento establece normas comunes para salvaguardar la aviación civil de actos de interferencia ilícita.

<sup>(1)</sup> DO L 317 de 3.12.2001, p. 1. Decisión modificada por la Decisión 2006/548/CE, Euratom (DO L 215 de 5.8.2006, p. 38).

<sup>(2)</sup> DO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisión modificada por la Decisión 2006/512/CE (DO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

Asimismo, sienta las bases para una interpretación común del anexo 17 del Convenio de Chicago sobre aviación civil internacional.

2. Los medios para lograr los objetivos mencionados en el apartado 1 serán los siguientes:

- a) establecimiento de reglas y normas básicas comunes de seguridad aérea;
- b) mecanismos para supervisar su cumplimiento.

#### Artículo 2

##### Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento será aplicable a:

- a) todos los aeropuertos o partes de los aeropuertos situados en el territorio de un Estado miembro que no se utilicen exclusivamente con fines militares;
- b) todos los operadores, entre ellos las compañías aéreas, que presten servicios en los aeropuertos mencionados en la letra a);
- c) todas las entidades que aplican normas de seguridad aérea que lleven a cabo sus actividades en locales situados dentro o fuera de las instalaciones del aeropuerto y suministren bienes y/o servicios a los aeropuertos mencionados en la letra a) o a través de ellos.

2. La aplicación del presente Reglamento al aeropuerto de Gibraltar se entiende sin perjuicio de las respectivas posiciones jurídicas del Reino de España y del Reino Unido en relación con el litigio acerca de la soberanía sobre el territorio en que está situado el aeropuerto.

#### Artículo 3

##### Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «aviación civil»: toda operación aérea llevada a cabo por aeronaves civiles, con exclusión de las operaciones llevadas a cabo por las aeronaves de Estado a que hace referencia el artículo 3 del Convenio de Chicago sobre aviación civil internacional;
- 2) «seguridad aérea»: el conjunto de medidas y de recursos humanos y materiales destinados a salvaguardar la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita;
- 3) «operador»: la persona, organización o empresa que efectúa una operación de transporte aéreo u ofrece sus servicios para efectuarla;
- 4) «compañía aérea»: toda empresa de transporte aéreo titular de una licencia de explotación válida o su equivalente;
- 5) «compañía aérea comunitaria»: la compañía aérea titular de una licencia de explotación válida concedida por un Estado miembro de conformidad con el Reglamento (CEE) nº 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas <sup>(1)</sup>;

<sup>(1)</sup> DOL 240 de 24.8.1992, p. 1.

- 6) «entidad»: una persona, organización o empresa distinta de un operador;
- 7) «artículos prohibidos»: las armas, los explosivos u otros instrumentos, sustancias u objetos peligrosos que pueden utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita;
- 8) «control»: la utilización de medios técnicos o de otra índole cuyo fin es identificar y/o detectar artículos prohibidos;
- 9) «control de seguridad»: la utilización de medios que pueden impedir la introducción de artículos prohibidos;
- 10) «control de acceso»: la utilización de medios para poder impedir la entrada de personas o vehículos no autorizados, o de ambos;
- 11) «sector de operaciones»: la zona de circulación de los aeropuertos, terrenos y edificios adyacentes o partes de ellos a la que está restringido el acceso;
- 12) «sector de tierra»: la zona de los aeropuertos, terrenos y edificios adyacentes o partes de ellos que no es un sector de operaciones;
- 13) «zona restringida de seguridad»: la parte del sector de operaciones en la que, además de estar restringido el acceso, se aplican otras normas de seguridad aérea;
- 14) «zona demarcada»: una zona que está separada, mediante control de acceso, de las zonas restringidas de seguridad o, si la propia zona demarcada es una zona restringida de seguridad, de otras zonas restringidas de seguridad de un aeropuerto;
- 15) «comprobación de antecedentes personales»: una comprobación registrada de la identidad de una persona, incluidos los antecedentes penales, como parte de la evaluación de la idoneidad de un individuo para tener libre acceso a las zonas restringidas de seguridad;
- 16) «pasajeros, equipajes, carga o correo en transferencia»: los pasajeros, los equipajes, la carga o el correo en espera de embarcar en una aeronave distinta de aquella en que llegaron;
- 17) «pasajeros, equipajes, carga o correo en tránsito»: los pasajeros, los equipajes, la carga o el correo en espera de embarcar en la misma aeronave en que llegaron;
- 18) «pasajero potencialmente problemático»: el pasajero que bien ha sido expulsado de un país, bien es considerado inadmisibles a efectos de inmigración, bien viaja custodiado;
- 19) «equipaje de mano»: el equipaje destinado a ser transportado en la cabina de una aeronave;
- 20) «equipaje de bodega»: el equipaje destinado a ser transportado en la bodega de una aeronave;
- 21) «equipaje de bodega acompañado»: el equipaje, transportado en la bodega de una aeronave, que ha facturado para un vuelo un pasajero que viaja en ese mismo vuelo;

- 22) «correo de las compañías aéreas»: el correo que tiene como remitente y destinatario a una compañía aérea;
- 23) «material de las compañías aéreas»: el material cuyo origen y destino es una compañía aérea o que es utilizado por una compañía aérea;
- 24) «correo»: el envío de correspondencia y demás objetos, que no sea el correo de las compañías aéreas, realizado por los servicios postales y destinado a los mismos, de conformidad con las normas de la Unión Postal Universal;
- 25) «carga»: todos los bienes destinados al transporte en una aeronave, excepto los equipajes, el correo, el correo de las compañías aéreas, y el material de las compañías aéreas, y las provisiones de a bordo;
- 26) «agente acreditado»: la compañía aérea, el agente, el transitario o cualquier otra entidad que realiza los controles de seguridad de la carga o del correo;
- 27) «expedidor conocido»: el expedidor que origina la carga o el correo por cuenta propia y cuyos procedimientos cumplen suficientemente las reglas y normas comunes de seguridad para que dicha carga o dicho correo se puedan transportar en cualquier aeronave;
- 28) «expedidor cliente»: el expedidor que origina la carga o el correo por cuenta propia y cuyos procedimientos cumplen suficientemente las reglas y normas comunes de seguridad para que dicha carga se pueda transportar en aeronaves exclusivamente de carga o el correo en aeronaves exclusivamente de correo;
- 29) «control de seguridad de la aeronave»: la inspección de las partes del interior de una aeronave a las que puedan haber tenido acceso los pasajeros, así como de la bodega de la aeronave, con el fin de detectar artículos prohibidos y actos de interferencia ilícita;
- 30) «registro de seguridad de la aeronave»: la inspección del interior y de las zonas accesibles del exterior de la aeronave encaminada a detectar artículos prohibidos y actos de interferencia ilícita;
- 31) «agente de seguridad a bordo»: la persona empleada por un Estado para que viaje a bordo de una aeronave de una compañía aérea titular de una licencia expedida por dicho Estado miembro con el propósito de proteger la aeronave y sus ocupantes de actos de interferencia ilícita.
- a) métodos de control, control de acceso y otros controles de seguridad;
- b) métodos de realización de controles de seguridad y registros de seguridad de aeronaves;
- c) artículos prohibidos;
- d) criterios de eficacia y pruebas de aceptación de equipos;
- e) contratación de personal y requisitos de formación;
- f) definición de las zonas críticas de las zonas restringidas de seguridad;
- g) obligaciones y procedimientos de validación de agentes acreditados, expedidores conocidos y expedidores clientes;
- h) categorías de personas, bienes y aeronaves que por razones objetivas se someterán a procedimientos especiales de seguridad o quedarán exentos de controles, controles de acceso u otros controles de seguridad.
3. La Comisión, mediante la modificación del presente Reglamento en virtud de una decisión de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 15, apartado 3, fijará criterios que permitan a los Estados miembros no aplicar las normas básicas comunes mencionadas en el apartado 1 y adoptar medidas de seguridad alternativas que proporcionen un nivel adecuado de protección sobre la base de una evaluación local de riesgos. Estas medidas alternativas se justificarán por motivos relacionados con el tamaño de la aeronave, o por motivos relacionados con la naturaleza, alcance o frecuencia de las operaciones u otras actividades pertinentes.
- Por imperiosas razones de urgencia, la Comisión puede utilizar el procedimiento de urgencia contemplado en el artículo 15, apartado 4.
- Los Estados miembros informarán de tales medidas a la Comisión.
4. Los Estados miembros garantizarán la aplicación de las normas básicas comunes a que se refiere el apartado 1 en sus respectivos territorios. Cuando un Estado miembro tenga motivos para creer que el nivel de la seguridad aérea se ha visto comprometido a consecuencia de una infracción de la seguridad, velará por que se tomen inmediatamente las medidas adecuadas para poner fin a dicha infracción y garantizar la seguridad continua de la aviación civil.

#### Artículo 4

##### Normas básicas comunes

- Las normas básicas comunes para proteger la aviación civil de actos de interferencia ilícita se establecen en el anexo.
- Las medidas detalladas de aplicación de las normas básicas comunes mencionadas en el apartado 1 se establecerán de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 15, apartado 2.

Tales medidas se refieren, en particular, a los siguientes aspectos:

#### Artículo 5

##### Medidas más estrictas aplicadas por los Estados miembros

- Los Estados miembros podrán aplicar medidas más estrictas que las normas básicas comunes mencionadas en el artículo 4. En este caso, deberán actuar sobre la base de una evaluación del riesgo y de conformidad con el Derecho comunitario. Esas medidas más estrictas serán pertinentes, objetivas, no discriminatorias y proporcionales al riesgo que se plantee.

2. Los Estados miembros informarán a la Comisión de tales medidas lo antes posible tras su aplicación. Una vez recibida dicha información, la Comisión la hará llegar a los demás Estados miembros.

3. Los Estados miembros no estarán obligados a informar a la Comisión cuando las medidas solo se refieran a un vuelo determinado en una fecha concreta.

#### Artículo 6

##### Medidas de seguridad exigidas por terceros países

1. Sin perjuicio de los acuerdos bilaterales en los que la Comunidad sea Parte, el Estado miembro interesado informará a la Comisión de las medidas de seguridad exigidas por un tercer país cuando estas difieran de las normas básicas comunes mencionadas en el artículo 4 respecto de los vuelos con origen en un aeropuerto del Estado miembro que tengan como destino o sobrevuelen el territorio de ese tercer país.

2. A petición del Estado miembro interesado o por propia iniciativa, la Comisión examinará la aplicación de todas las medidas notificadas al amparo del apartado 1, y podrá elaborar, de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 15, apartado 2, una respuesta adecuada destinada al tercer país interesado.

3. Los apartados 1 y 2 no serán de aplicación cuando:

- a) el Estado miembro interesado aplique las medidas en cuestión de conformidad con el artículo 5, o
- b) las exigencias impuestas por el tercer país estén limitadas a un vuelo determinado en una fecha concreta.

#### Artículo 7

##### Autoridad competente

En caso de que un Estado miembro cuente con varios organismos que lleven a cabo tareas en el ámbito de la seguridad de la aviación civil, dicho Estado miembro designará a una única autoridad (denominada en lo sucesivo «la autoridad competente») como responsable de la coordinación y supervisión de la aplicación de las normas básicas comunes contempladas en el artículo 4.

#### Artículo 8

##### Programa nacional de seguridad para la aviación civil

1. Todos los Estados miembros elaborarán, aplicarán y mantendrán un programa nacional de seguridad para la aviación civil.

Dicho programa determinará responsabilidades para la aplicación de las normas básicas comunes contempladas en el artículo 4 y describirá las medidas exigidas a los operadores y entidades a tal fin.

2. La autoridad competente facilitará, por escrito y siguiendo el principio de «necesidad de conocer», las partes adecuadas de su programa nacional de seguridad para la aviación civil a los operadores y entidades que a su juicio tengan un interés legítimo.

#### Artículo 9

##### Programa nacional de control de calidad

1. Todos los Estados miembros elaborarán, aplicarán y mantendrán un programa nacional de control de calidad.

Dicho programa permitirá a los Estados miembros verificar la calidad de sus sistemas de seguridad de la aviación civil a fin de cerciorarse del cumplimiento tanto del presente Reglamento como de su programa nacional de seguridad para la aviación civil.

2. Las especificaciones del programa nacional de control de calidad se adoptarán modificando el presente Reglamento mediante la inclusión de un anexo de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 15, apartado 3.

Por imperiosas razones de urgencia, la Comisión puede utilizar el procedimiento de urgencia contemplado en el artículo 15, apartado 4.

El programa hará posible una rápida detección y corrección de las deficiencias. Asimismo, establecerá que todos los aeropuertos, operadores y entidades responsables de la aplicación de normas de seguridad aérea situados en el territorio del Estado miembro interesado sean periódicamente controlados directamente por la autoridad competente, o bajo la supervisión de esta.

#### Artículo 10

##### Programa de seguridad aeroportuaria

1. Todos los gestores de aeropuertos elaborarán, aplicarán y mantendrán un programa de seguridad aeroportuaria.

Dicho programa describirá los métodos y procedimientos que ha de seguir el gestor del aeropuerto para dar cumplimiento tanto al presente Reglamento como al programa nacional de seguridad para la aviación civil del Estado miembro en que esté situado el aeropuerto.

El programa incluirá disposiciones en materia de control interno de la calidad que describan de qué modo comprueba el gestor del aeropuerto la correcta aplicación de dichos métodos y procedimientos.

2. El programa de seguridad aeroportuaria se presentará a la autoridad competente, la cual podrá adoptar otras medidas en caso necesario.

### Artículo 11

#### Programa de seguridad de las compañías aéreas

1. Todas las compañías aéreas elaborarán, aplicarán y mantendrán un programa de seguridad.

Dicho programa describirá los métodos y procedimientos que ha de seguir la compañía aérea para dar cumplimiento tanto al presente Reglamento como al programa nacional de seguridad para la aviación civil del Estado miembro en que preste sus servicios.

El programa incluirá disposiciones en materia de control interno de la calidad que describan de qué modo comprueba la compañía aérea la correcta aplicación de dichos métodos y procedimientos.

2. El programa de seguridad de la compañía aérea se presentará a la autoridad competente si esta así lo solicita. La autoridad competente podrá adoptar otras medidas en caso necesario.

3. Cuando el programa de seguridad de una compañía aérea comunitaria haya sido validado por la autoridad competente del Estado miembro que haya concedido la licencia de explotación, los demás Estados miembros deberán considerar que dicha compañía aérea cumple los requisitos del apartado 1. Esta disposición se entenderá sin perjuicio del derecho de un Estado miembro a solicitar a una compañía aérea que explique con detalle la aplicación de:

- a) las medidas de seguridad aplicadas por dicho Estado miembro en virtud de lo dispuesto en el artículo 5, y/o
- b) los procedimientos locales aplicables en los aeropuertos en los que opera.

### Artículo 12

#### Programa de seguridad de las entidades

1. Todas las entidades obligadas a aplicar normas de seguridad aérea en virtud de un programa nacional de seguridad para la aviación civil a que se refiere el artículo 8 elaborarán, aplicarán y mantendrán un programa de seguridad de las entidades.

Dicho programa describirá los métodos y procedimientos que ha de seguir la entidad para dar cumplimiento al programa nacional de seguridad para la aviación civil del Estado miembro con respecto a las operaciones en dicho Estado miembro.

El programa incluirá disposiciones en materia de control interno de la calidad que describan de qué modo la entidad ha de comprobar la correcta aplicación de dichos métodos y procedimientos.

2. Previa petición, el programa se presentará a la autoridad competente del Estado miembro de que se trate, que podrá adoptar medidas al respecto si procede.

### Artículo 13

#### Inspecciones de la Comisión

1. La Comisión, en cooperación con la autoridad competente del Estado miembro interesado, realizará inspecciones, entre

ellas inspecciones de aeropuertos, operadores y entidades que aplican normas de seguridad aérea, con objeto de supervisar la aplicación del presente Reglamento por parte de los Estados miembros y, en su caso, formular recomendaciones para mejorar la seguridad aérea. Con este fin, la autoridad competente notificará por escrito a la Comisión todos los aeropuertos de su territorio que presten servicios a la aviación civil, con excepción de los contemplados en el artículo 4, apartado 3.

Los procedimientos de realización de las inspecciones de la Comisión se adoptarán de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 15, apartado 2.

2. Las inspecciones de la Comisión de que sean objeto aeropuertos, operadores y entidades que apliquen normas de seguridad aérea se efectuarán sin previo aviso. La Comisión informará al Estado miembro interesado con tiempo suficiente antes de la inspección.

3. Los informes de inspección de la Comisión se darán a conocer a la autoridad competente del Estado miembro interesado, que expondrá en su respuesta las medidas adoptadas para corregir todas las deficiencias detectadas.

El informe y la respuesta de la autoridad competente se comunicarán posteriormente a la autoridad competente de los demás Estados miembros.

### Artículo 14

#### Divulgación de la información

Los siguientes documentos se considerarán «información clasificada de la UE» a los efectos de la Decisión 2001/844/CE, CECA, Euratom, y no se harán públicos:

- a) medidas y procedimientos a que hacen referencia el artículo 4, apartados 2 y 3, el artículo 5, apartado 1, y el artículo 6, apartado 1, cuando contengan información delicada desde el punto de vista de la seguridad;
- b) informes de inspección de la Comisión y respuestas de las autoridades competentes a los que se hace referencia en el artículo 13, apartado 3.

### Artículo 15

#### Comité

1. La Comisión estará asistida por un Comité.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

El plazo contemplado en el artículo 5, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en un mes.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

4. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 *bis*, apartados 1, 2 y 6, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

#### Artículo 16

##### **Sanciones**

Los Estados miembros determinarán las normas relativas a las sanciones que deberán imponerse en caso de infracción de las disposiciones del presente Reglamento y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su cumplimiento. Las sanciones establecidas deberán ser efectivas, proporcionadas y disuasorias.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas,

*Por el Parlamento Europeo*

*El Presidente*

...

#### Artículo 17

##### **Derogación**

Queda derogado el Reglamento (CE) n° 2320/2002.

#### Artículo 18

##### **Entrada en vigor**

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del ... (\*), con excepción del artículo 4, apartados 2 y 3, del artículo 9, apartado 2, del artículo 13, apartado 1, y del artículo 15, que serán de aplicación a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento

*Por el Consejo*

*El Presidente*

...

---

(\*) Dos años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

## ANEXO

**NORMAS BÁSICAS COMUNES (ARTÍCULO 4)****1. SEGURIDAD AEROPORTUARIA****1.1. Requisitos de planificación aeroportuaria**

1. A la hora de diseñar o construir nuevas instalaciones aeroportuarias o de modificar las ya existentes, se tomarán plenamente en consideración los requisitos previstos para la aplicación de las normas básicas comunes contempladas en el presente anexo y los correspondientes actos de aplicación.
2. Se deberán crear las siguientes zonas en los aeropuertos:
  - a) sector de tierra;
  - b) sector de operaciones;
  - c) zonas restringidas de seguridad, y
  - d) zonas críticas de las zonas restringidas de seguridad.

**1.2. Control de accesos**

1. El acceso al sector de operaciones estará restringido para impedir la entrada en él de personas y vehículos no autorizados.
2. El acceso a las zonas restringidas de seguridad estará controlado para garantizar que no entren en ellas personas y vehículos no autorizados.
3. Solamente se permitirá acceder al sector de operaciones y a las zonas restringidas de seguridad a las personas y vehículos que cumplan los requisitos previstos en materia de seguridad.
4. Todas las personas, incluidos los miembros de la tripulación de cabina, deberán haber superado una comprobación de antecedentes personales antes de que les sea expedida una tarjeta de identificación, como miembro de la tripulación o como personal del aeropuerto, que autorice el libre acceso a las zonas restringidas de seguridad.

**1.3. Control de personas que no sean pasajeros y de los objetos que lleven consigo**

1. Las personas que no sean pasajeros y los objetos que lleven consigo serán controlados mediante comprobaciones aleatorias continuas al entrar en las zonas restringidas de seguridad con el fin de impedir que se introduzcan artículos prohibidos en dichas zonas.
2. Todas las personas que no sean pasajeros y los objetos que lleven consigo serán controlados al entrar en las zonas críticas de las zonas restringidas de seguridad con el fin de impedir que se introduzcan artículos prohibidos en dichas zonas.

**1.4. Inspección de vehículos**

Los vehículos que entren en una zona restringida de seguridad serán inspeccionados con el fin de impedir que se introduzcan artículos prohibidos en dicha zona.

**1.5. Vigilancia, patrullas y otros controles físicos**

Los aeropuertos y, cuando proceda, las zonas adyacentes de acceso público, se someterán a vigilancia, patrullas y otros controles físicos a fin de detectar comportamientos sospechosos de personas, descubrir puntos vulnerables que puedan ser aprovechados para cometer actos de interferencia ilícita y disuadir a las personas de cometerlos.

**2. ZONAS DEMARCADAS DE LOS AEROPUERTOS**

Las aeronaves estacionadas en las zonas demarcadas de los aeropuertos en las que sean aplicables las medidas alternativas contempladas en el artículo 4, apartado 3, estarán separadas de las aeronaves a las que se apliquen plenamente las normas básicas comunes, a fin de garantizar que no queden comprometidas las normas de seguridad aplicables a la aeronave, los pasajeros, los equipajes, la carga y el correo de estas últimas.

### 3. SEGURIDAD DE LAS AERONAVES

1. Antes de la salida, la aeronave será sometida a un control o registro de seguridad de la aeronave para garantizar que no hay ningún artículo prohibido a bordo. Cuando se trate de una aeronave en tránsito, podrán aplicarse otras medidas apropiadas.
2. Todas las aeronaves estarán protegidas de interferencias no autorizadas.

### 4. PASAJEROS Y EQUIPAJE DE MANO

#### 4.1. Control de pasajeros y equipaje de mano

1. Todos los pasajeros de un vuelo inicial, los pasajeros en transferencia y los pasajeros en tránsito, así como su equipaje de mano, se someterán a control para evitar que se introduzcan artículos prohibidos en las zonas restringidas de seguridad y a bordo de una aeronave.
2. Los pasajeros en transferencia y su equipaje de mano podrán quedar exentos de controles cuando:
  - a) procedan de un Estado miembro, a menos que la Comisión o ese Estado miembro hayan informado de que dichos pasajeros y su equipaje de mano no pueden considerarse controlados de acuerdo con las normas básicas comunes, o
  - b) procedan de un tercer país en el que las normas de seguridad aplicadas han sido reconocidas como equivalentes a las normas básicas comunes de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 15, apartado 2.
3. Los pasajeros en tránsito y su equipaje de mano podrán quedar exentos de controles cuando:
  - a) permanezcan a bordo de la aeronave, o
  - b) no se mezclen con los pasajeros en espera de embarcar ya controlados, salvo aquellos que embarquen en la misma aeronave, o
  - c) procedan de un Estado miembro, a menos que la Comisión o ese Estado miembro hayan informado de que dichos pasajeros y su equipaje de mano no pueden considerarse controlados de acuerdo con las normas básicas comunes, o
  - d) procedan de un tercer país en el que las normas de seguridad aplicadas han sido reconocidas como equivalentes a las normas básicas comunes de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 15, apartado 2.

#### 4.2. Protección de los pasajeros y el equipaje de mano

1. Los pasajeros y su equipaje de mano quedarán protegidos de interferencias no autorizadas desde el punto en que pasen el control hasta el despegue de la aeronave que los transporta.
2. Los pasajeros en espera de embarcar que ya hayan pasado el control no se mezclarán con los pasajeros de llegada, a menos que:
  - a) los pasajeros procedan de un Estado miembro, siempre que la Comisión o ese Estado miembro no hayan informado de que los pasajeros de llegada y su equipaje de mano no pueden considerarse controlados de acuerdo con las normas básicas comunes, o
  - b) los pasajeros procedan de un tercer país en el que las normas de seguridad aplicadas han sido reconocidas como equivalentes a las normas básicas comunes de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 15, apartado 2.

#### 4.3. Pasajeros potencialmente problemáticos

Antes de la salida, los pasajeros potencialmente problemáticos serán objeto de las medidas de seguridad adecuadas.

### 5. EQUIPAJE DE BODEGA

#### 5.1. Control del equipaje de bodega

1. Todos los equipajes de bodega serán objeto de control antes de ser embarcados en una aeronave con el fin de impedir que se introduzcan artículos prohibidos en las zonas restringidas de seguridad o a bordo de la aeronave.
2. El equipaje de bodega en transferencia podrá quedar exento de controles cuando:
  - a) proceda de un Estado miembro, a menos que la Comisión o ese Estado miembro hayan informado de que dicho equipaje no puede considerarse controlado de acuerdo con las normas básicas comunes, o
  - b) proceda de un tercer país en el que las normas de seguridad aplicadas han sido reconocidas como equivalentes a las normas básicas comunes de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 15, apartado 2.
3. El equipaje de bodega en tránsito podrá quedar exento de controles cuando permanezca a bordo de la aeronave.

## 5.2. Protección del equipaje de bodega

El equipaje de bodega que vaya a transportarse en una aeronave quedará protegido de interferencias no autorizadas desde el punto en que pase el control o en que la compañía aérea se haga cargo de él, según el hecho que ocurra en primer lugar, hasta el despegue de la aeronave que debe transportarlo.

## 5.3. Vinculación de pasajero y equipaje

1. Todos los bultos del equipaje de bodega se identificarán como acompañados o no acompañados.
2. El equipaje de bodega no acompañado no se transportará, a menos que haya quedado separado por motivos ajenos a la voluntad del pasajero o haya sido sometido a más controles de seguridad adicionales.

## 6. CARGA Y CORREO

### 6.1. Controles de seguridad de la carga y el correo

1. Todos los tipos de carga y de correo serán objeto de controles de seguridad antes de ser embarcados en una aeronave. Las compañías aéreas no aceptarán transportar una carga o correo en una aeronave a menos que ellas mismas hayan realizado los controles de seguridad o que un agente acreditado, un expedidor conocido o un expedidor cliente haya confirmado y justificado que se ha realizado dichos controles.
2. La carga en transferencia y el correo en transferencia podrán someterse a controles de seguridad alternativos del modo indicado en un acto de aplicación.
3. La carga en tránsito y el correo en tránsito podrán quedar exentos de controles de seguridad si permanecen a bordo de la aeronave.

### 6.2. Protección de la carga y el correo

1. La carga y el correo que deban transportarse en una aeronave estarán protegidos de interferencias no autorizadas desde el punto en que se practiquen los controles de seguridad hasta el despegue de la aeronave.
2. La carga y el correo que no estén debidamente protegidos de interferencias no autorizadas tras la realización de los controles de seguridad deberán ser controlados.

## 7. CORREO Y MATERIAL DE LA COMPAÑÍA AÉREA

El correo y el material de una compañía aérea estarán sujetos a controles de seguridad, tras los que quedarán protegidos hasta ser embarcados en la aeronave a fin de evitar la introducción de artículos prohibidos a bordo.

## 8. PROVISIONES DE A BORDO

Las provisiones de a bordo, entre ellas los productos de restauración, destinadas al transporte o al uso a bordo de una aeronave estarán sujetas a controles de seguridad, tras los que quedarán protegidas hasta ser embarcadas en la aeronave a fin de evitar la introducción de artículos prohibidos a bordo.

## 9. SUMINISTROS DE AEROPUERTO

Los suministros que vayan a ser vendidos o utilizados en las zonas restringidas de seguridad de los aeropuertos, entre ellos los destinados a tiendas libres de impuestos y restaurantes, estarán sujetos a controles de seguridad a fin de evitar la introducción de artículos prohibidos en tales zonas.

## 10. MEDIDAS DE SEGURIDAD DURANTE EL VUELO

1. Sin perjuicio de las normas de seguridad aérea aplicables:
  - a) se impedirá que personas no autorizadas entren en el compartimento de la tripulación de vuelo durante el vuelo;
  - b) los pasajeros potencialmente problemáticos serán objeto de las medidas de seguridad adecuadas durante el vuelo.
2. Se tomarán medidas de seguridad adecuadas, tales como acciones de formación de la tripulación de vuelo y de cabina de pasajeros, para impedir los actos de interferencia ilícita durante el vuelo.
3. No se permitirá llevar armas a bordo de la cabina de vuelo ni del compartimento de la tripulación de vuelo de una aeronave, a menos que los Estados interesados lo hayan autorizado de conformidad con sus respectivas legislaciones nacionales.
4. El apartado 4 también será aplicable a los agentes de seguridad a bordo que vayan armados.

---

**11. CONTRATACIÓN Y FORMACIÓN DE PERSONAL**

1. Las personas que practiquen controles, controles de acceso u otros controles de seguridad o sean responsables de ellos serán contratadas, formadas y, cuando proceda, certificadas de modo que quede garantizada su idoneidad para el puesto y su capacidad para llevar a cabo las tareas que se les asignen.
2. Las personas, excepto los pasajeros, que necesiten acceder a las zonas restringidas de seguridad deben recibir formación en materia de seguridad para que puedan expedírseles tarjetas de identificación como personal del aeropuerto o como miembros de la tripulación.
3. La formación mencionada en los puntos 1 y 2 tendrá carácter inicial y permanente.
4. Los instructores dedicados a la formación de las personas mencionadas en los puntos 1 y 2 tendrán las cualificaciones necesarias.

**12. EQUIPO DE SEGURIDAD**

El equipo utilizado en los controles, controles de acceso y otros controles de seguridad deberá ser capaz de efectuar los controles de seguridad de que se trate.

---

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

### I. INTRODUCCIÓN

En septiembre de 2005, la Comisión presentó una propuesta de Reglamento del Consejo por el que se sustituye el Reglamento (CE) n° 2320/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, por el que se establecen normas comunes para la seguridad de la aviación civil <sup>(1)</sup>, redactado y adoptado en respuesta a los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos y en vigor desde enero de 2003. Se considera necesario sustituir el Reglamento (CE) n° 2320/2002 por un nuevo texto ya que su aplicación ha originado una serie de problemas.

El 15 de junio de 2006, el Parlamento Europeo adoptó, en primera lectura, un dictamen con 85 enmiendas.

El Consejo consideró la posibilidad de alcanzar un acuerdo en primera lectura con el Parlamento Europeo sobre el texto del proyecto de Reglamento. Sin embargo, con ocasión de una serie de contactos informales con representantes del Parlamento Europeo, quedó en evidencia que, para poder conseguir un texto aceptable para todas las partes, habría que estudiar con mayor detalle el tema de la financiación de las medidas de seguridad. Así, el Consejo decidió adoptar una posición común que tuviera en cuenta en la medida de lo posible las enmiendas del Parlamento Europeo en primera lectura, y tratar de conseguir un acuerdo con el Parlamento Europeo en una fase posterior.

Tras la revisión el texto por parte de los juristas lingüistas, el Consejo adoptó su Posición Común el 11 de diciembre de 2006. Al hacerlo, tomó buena nota del dictamen del Parlamento Europeo en primera lectura y aceptó 46 enmiendas.

El Consejo tomó nota también del dictamen del Comité Económico y Social Europeo.

### II. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN COMÚN

El Consejo pudo aprobar los aspectos principales de la propuesta de la Comisión. Sobre algunos puntos, no obstante, el Consejo decidió modificar el texto, generalmente para que fuera más claro, más simple y más fácil de comprender.

Las modificaciones más importantes efectuadas por el Consejo en la propuesta de la Comisión se refieren a los dos aspectos expuestos a continuación.

En primer lugar, por lo que se refiere a la comitología, el Consejo tuvo en cuenta las nuevas normas que adoptó el Consejo en julio de 2006 <sup>(2)</sup>. El nuevo procedimiento de reglamentación establecido por estas nuevas normas, que otorga todavía más poder al Parlamento Europeo, figura en el artículo 4, apartado 3, y en el artículo 9, apartado 2, del proyecto de Reglamento. El artículo 4, apartado 3, se refiere a los en virtud de los cuales los Estados miembros pueden establecer excepciones a las normas generales aplicables a los pequeños aeropuertos o las pequeñas aeronaves. El artículo 9, apartado 2, especifica las normas aplicables a los programas nacionales de control de la calidad de los Estados miembros.

En segundo lugar, el artículo 5, apartado 2, permite a los Estados miembros aplicar medidas nacionales más estrictas que las que figuran en el Reglamento. En vista de lo que está en juego, de la gravedad de las distintas amenazas a la seguridad y de la rapidez a la que evolucionan las circunstancias en que se inscriben estas amenazas, el Consejo consideró que los Estados miembros debían contar con un margen de maniobra suficiente para imponer las medidas adicionales o especiales que consideren necesarias. En opinión del Consejo, estas medidas no deberían exigir una justificación especial a escala comunitaria.

Por lo que se refiere a las enmiendas propuestas por el Parlamento Europeo, el Consejo pudo aceptar, total o parcialmente, las 46 enmiendas siguientes:

2, 4, 5, 7, 8, 11, 12, 15, 17, 18, 20, 21, 23 a 30, 33, 34, 37, 40, 45 a 49, 51, 53 a 58, 65 a 68, 73, 77 a 79, 82 y 84.

Sin embargo, el Consejo no pudo aceptar algunas de las otras enmiendas, entre las que destacan las enmiendas 3, 35, 43 y 44 sobre la financiación de las medidas de seguridad de conformidad con el Reglamento. El Consejo considera que no es adecuado que un Reglamento técnico como el que se está examinando contenga exigencias u obligaciones en materia de financiación. El principio de subsidiariedad requiere que estas cuestiones se resuelvan a nivel nacional.

<sup>(1)</sup> DO L 355 de 30.12.2002, p. 1. Reglamento modificado por el Reglamento (CE) n° 849/2004 (DO L 158 de 30.4.2004, p. 1).

<sup>(2)</sup> DO L 200 de 22.7.2006, p. 11.

No se aceptaron, o no se aceptaron parcialmente, otras enmiendas, porque ampliaban el ámbito de aplicación del Reglamento más allá de los objetivos en materia de seguridad que se le habían asignado. Se trata, en particular, de las enmiendas 6, 9, 19, 36, 45, 57, 80 y 85. No se aceptaron, total o parcialmente, las enmiendas 1, 10, 13, 14, 16, 18, 22, 31, 32, 33, 50, 52, 60, 63, 72 y 74, porque contradecían otras partes del proyecto de Reglamento, no añadían nada al texto en cuanto al fondo o que no eran conformes a la terminología aceptada en materia de seguridad de la aviación. Por último, no se aceptaron, total o parcialmente, las enmiendas 20, 21, 38, 39, 41, 42, 59, 61, 62, 64, 69, 70, 71, 75, 76 y 83, ya que el Consejo consideró que eran demasiado detalladas para un Reglamento de este tipo o incompatibles con los acuerdos institucionales de la Comunidad o contenían disposiciones cuya aplicación sería imposible bien por los Estados miembros, bien por los operadores económicos interesados.

### III. CONCLUSIÓN

El Consejo considera que el texto de su Posición Común es adecuado y equilibrado. Opina que su Posición Común refleja los objetivos que subyacen a la mayor parte de las enmiendas del Parlamento.

El Consejo desea destacar los esfuerzos importantes realizados por alcanzar rápidamente un acuerdo sobre este Reglamento y confía en que la Posición Común permitirá que este acto legislativo pueda adoptarse sin demora y en el momento oportuno.

---