



## EL TRANSPORTE AÉREO: SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

La seguridad aérea (que no ha de confundirse con la seguridad aeronáutica<sup>[1]</sup>) tiene por objeto la prevención de actos delictivos contra las aeronaves y sus pasajeros y tripulaciones. A raíz de los terribles atentados de 2001, la Unión adoptó una serie de normas de seguridad encaminadas a proteger la aviación civil. Dichas normas se actualizan periódicamente en función de la evolución de los riesgos. Los Estados miembros pueden aplicar normas más estrictas.

### BASE JURÍDICA

Artículo 100, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

### OBJETIVOS

La seguridad aérea tiene como objetivo la prevención de actos de interferencia ilícita, principalmente evitando que se introduzcan en los aviones objetos que puedan constituir una amenaza, como las armas o los explosivos. Tras haberse concedido importancia durante décadas, la seguridad aérea se convirtió en un motivo de gran preocupación a raíz de los atentados terroristas de septiembre de 2001. Desde entonces, el marco normativo aplicable en este ámbito se ha reforzado notablemente en todo el mundo, tanto a escala nacional como mediante acuerdos y cooperaciones internacionales o a través de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)<sup>[2]</sup> y del anexo 17 del Convenio de Chicago y el Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) conexas<sup>[3]</sup>. La Unión Europea, por su parte, ha desarrollado una política adecuada que actualiza periódicamente para adaptarse a los nuevos riesgos y amenazas, así como al progreso tecnológico.

[1]La seguridad aeronáutica se refiere al diseño, fabricación, mantenimiento y explotación de las aeronaves (3.4.9).

[2]La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) es el organismo especializado de las Naciones Unidas creado por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (también conocido como Convenio de Chicago) firmado el 7 de diciembre de 1944 y del que son parte en la actualidad 191 Estados. La OACI establece fundamentalmente «normas y métodos recomendados» que han de ser aplicados por los Estados contratantes, pero no existe ningún mecanismo vinculante que garantice su correcta aplicación.

[3]El anexo 17 del Convenio de Chicago define normas y métodos recomendados para la protección de la seguridad del transporte aéreo internacional. El Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) se inició en 2002 para supervisar la aplicación de dichas normas por parte de los Estados contratantes de la OACI.



## RESULTADOS

A raíz de los atentados terroristas de septiembre de 2001, se adoptó el Reglamento (CE) n.º 2320/2002<sup>[4]</sup> para proteger la aviación civil y proporcionar la base para una interpretación común del anexo 17 del Convenio de Chicago por parte de los Estados miembros. En marzo de 2008, este Reglamento fue sustituido por el Reglamento (CE) n.º 300/2008<sup>[5]</sup>.

Este último Reglamento fue adoptado por el Parlamento y el Consejo al objeto de establecer reglas y normas básicas comunes de seguridad aérea, así como mecanismos para supervisar su cumplimiento. Se completó con un conjunto de normas (medidas generales que complementan las normas básicas comunes, o medidas de desarrollo detalladas para la aplicación de dichas normas<sup>[6]</sup>) adoptadas por la Comisión con arreglo al procedimiento de comité. Cabe señalar que no se publican las medidas de desarrollo que «contengan información delicada desde el punto de vista de la seguridad». El marco normativo de la Unión se basa en normas comunes vinculantes y los siguientes principios básicos:

- Cada Estado miembro es responsable de la seguridad de los vuelos que despegan de su territorio («responsabilidad de Estado de acogida», tal como establece la OACI).
- Todos los pasajeros y miembros de las tripulaciones, así como la totalidad de los equipajes, deben ser controlados antes del embarque. La carga, el correo y las provisiones de a bordo también deben inspeccionarse antes de subirlos a bordo a menos que hayan sido objeto de controles de seguridad adecuados.
- Los Estados miembros pueden aplicar medidas de seguridad más estrictas si lo consideran necesario.

El marco normativo de la Unión cubre todos los eslabones de la cadena de transporte aéreo que pueden afectar a la seguridad de la aeronave o de las infraestructuras. Se incluyen: el aeropuerto, el avión, los pasajeros, el equipaje, la carga, las provisiones de a bordo y los suministros de aeropuerto, el personal y el equipo de seguridad. Las normas de la Unión se aplican a todos los aeropuertos de esta a los que tiene acceso la aviación civil, a todos los operadores que presten servicios en dichos aeropuertos, incluidas las compañías aéreas, y a todos los demás operadores «que aplican normas de seguridad aérea» y suministran bienes o servicios a los aeropuertos mencionados o a través de ellos<sup>[7]</sup>. Las normas de seguridad aplicadas pueden ser, no obstante, proporcionales a la aeronave, actividad o tráfico de que se trate.

En este contexto, cada Estado miembro designa a una única autoridad como responsable de la coordinación y supervisión de la aplicación de la legislación en materia de seguridad aérea, y elabora y aplica asimismo un «programa nacional de

---

[4]DO L 355 de 30.12.2002, p. 1.

[5]DO L 97 de 9.4.2008, p. 72.

[6]Las medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes se establecen en el Reglamento (UE) 2015/1998.

[7]Las normas de la Unión en materia de seguridad aérea también se aplican a Islandia, Liechtenstein, Noruega y Suiza.



seguridad para la aviación civil» (que establece las funciones y obligaciones de todos los operadores implicados). Los Estados miembros también elaboran y aplican un «programa nacional de control de calidad» (para determinar el nivel de conformidad de los operadores y prever medidas de corrección de las deficiencias), imponen sanciones en caso de infracción y colaboran con la Comisión cuando esta realiza inspecciones de control del cumplimiento de las normas de la Unión en materia de seguridad aérea. Por su parte, los operadores deben elaborar y aplicar un «programa de seguridad» de cara al cumplimiento de la legislación de la Unión y del programa nacional de seguridad para la aviación civil del Estado miembro en el que se encuentren. La Comisión lleva a cabo inspecciones sin previo aviso de aeropuertos y operadores, en colaboración con las autoridades nacionales responsables de la seguridad aérea (estas autoridades también son inspeccionadas), para supervisar la aplicación de la legislación de la Unión.

A partir de julio de 2014, las compañías aéreas que deseen transportar carga con destino a la Unión a partir de un aeropuerto de un tercer país deben atenerse al programa ACC3, a fin de garantizar que la inspección física de dicha carga cumple las normas de la Unión. Las autoridades competentes del Estado miembro realizan, en este sentido, controles sobre el terreno en aeropuertos de terceros países cuando procede.

Para facilitar el transporte aéreo, la Comisión puede reconocer la equivalencia de las normas de seguridad aérea de terceros países, como en el caso de los EE. UU., Canadá y algunos de los países europeos que no son miembros de la Unión. Además, desde junio de 2012, la Unión y los EE. UU. reconocen mutuamente los respectivos sistemas de seguridad de la carga aérea, tanto si esta se transporta en vuelos solo de carga como en vuelos de pasajeros. Por consiguiente, las compañías aéreas que transportan mercancías entre la Unión y los EE. UU. no necesitan aplicar ningún requisito adicional de la Unión o de los EE. UU.

De acuerdo con el actual marco legislativo, compete a los Estados miembros decidir acerca de la forma en que se cubren los costes de la seguridad aérea. En 2009, la Comisión propuso una directiva con vistas a garantizar la aplicación de principios fundamentales, como la relación entre costes y tasas y la no discriminación entre compañías aéreas o pasajeros<sup>[8]</sup>. No obstante, esta propuesta no se pronuncia acerca de la cuestión clave que opone la financiación pública al principio de que «el usuario paga», remitiéndose al principio de subsidiariedad a la hora de determinar quién ha de correr con los costes de la seguridad. En 2015, ante la falta de aprobación por parte del legislador, la Comisión retiró la propuesta.

## **PAPEL DEL PARLAMENTO EUROPEO**

El Parlamento Europeo siempre ha considerado que la seguridad de la aviación civil constituye una de las principales preocupaciones de la Unión y ha respaldado el establecimiento de un sistema estricto y eficaz para prevenir y evitar los atentados terroristas. Al mismo tiempo, el Parlamento también ha destacado la importancia de los derechos fundamentales de los ciudadanos, así como la necesidad de compensar

---

[8] [COM\(2009\) 217](#).



las medidas de mejora de la seguridad aérea con garantías adecuadas y sólidas para la protección de la vida privada, la dignidad personal y la salud de los ciudadanos.

A través de su Resolución de 23 de octubre de 2008, por ejemplo, el Parlamento forzó a la Comisión a retirar y modificar una propuesta sobre escáneres corporales, mientras que en su informe de 1 de junio de 2011 pide que se prohíba la utilización de cualquier forma de tecnología que utilice radiaciones ionizantes en los controles de seguridad y recomienda que solo se utilicen figuras esquemáticas, así como que los datos relacionados no se guarden ni almacenen. La legislación sobre escáneres corporales adoptada en noviembre de 2011<sup>[9]</sup> cumple estos criterios.

En términos generales, el Parlamento considera que el procedimiento de comité no es adecuado para el sector de la seguridad aérea, al menos en cuanto a las medidas que repercuten en los derechos de los ciudadanos. Por ello, en su informe de junio de 2011, pide que se le involucre plenamente a través de la codecisión (lo que, sin embargo, no se ha hecho hasta la fecha).

Por lo que respecta a la financiación de las medidas de seguridad, el Parlamento opina que las tasas de protección solo deben utilizarse para cubrir los gastos de seguridad y que los Estados miembros que apliquen medidas más estrictas deben financiar los costes adicionales que estas conlleven.

Decisiones relacionadas del Parlamento Europeo:

- Resolución, de 23 de octubre de 2008, sobre el impacto de las medidas de seguridad de la aviación y de los escáneres corporales sobre los derechos humanos, la vida privada, la protección de datos y la dignidad personal<sup>[10]</sup>;
- Resolución legislativa, de 5 de mayo de 2010, sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las tasas de protección de la aviación<sup>[11]</sup>;
- Resolución, de 6 de julio de 2011, sobre la seguridad aérea, y en particular los escáneres de protección<sup>[12]</sup>.

Esteban Coito  
05/2019

---

[9]Reglamento (UE) n.º 1141/2011 de la Comisión (DO L 293 de 11.11.2011) y Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1147/2011 de la Comisión (DO L 294 de 12.11.2011).

[10]DO C 15 E de 21.1.2010, p. 71.

[11]DO C 81 E de 15.3.2011, p. 164.

[12]DO C 33 E de 5.2.2013, p. 125.

