COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 22.9.2005
COM(2005) 429 final

2005/0191 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil

(presentada por la Comisión)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

- **Motivación y objetivos de la propuesta**

El Reglamento (CE) nº 2320/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establecen normas comunes para la seguridad de la aviación civil, está en vigor desde enero de 2003. La experiencia adquirida merced a las inspecciones de la Comisión y la aplicación cotidiana del Reglamento por parte de los Estados miembros muestra que transformar rápidamente en un acto normativo un conjunto de recomendaciones no vinculantes elaboradas por los Estados miembros ha causado, debido a la premura con que se redactó y adoptó el Reglamento en respuesta a los atentados del 11 de septiembre de 2001, una serie de problemas que ahora dificultan su aplicación.

Por consiguiente, conviene sustituir dicho Reglamento por otro para aclarar, simplificar y armonizar todavía más los requisitos jurídicos y aumentar de este modo la seguridad general de la aviación civil. El nuevo reglamento marco ha de limitarse a establecer los principios básicos de actuación para proteger la aviación civil de actos de interferencia ilícita, mientras que los actos de aplicación han de prever decisiones técnicas y de procedimiento sobre la forma de alcanzar este objetivo.

A juicio de la Comisión, el nuevo reglamento constituye un ejemplo patente y señero de su empeño por legislar mejor.

- **Contexto general**

El Reglamento (CE) nº 2320/2002 se elaboró a raíz de los terribles atentados ocurridos el 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos como consecuencia del secuestro de cuatro aviones de pasaje. Se redactó rápidamente una propuesta legislativa y el 16 de diciembre de 2002 se adoptó, de acuerdo con el procedimiento previsto en el artículo 251 del Tratado CE, el Reglamento (CE) nº 2320/2002, que establece requisitos básicos de seguridad aérea.

Dicho Reglamento, que lleva unos dos años y medio en vigor, se ha ido completando con la correspondiente normativa de aplicación, desarrollada según el procedimiento de comitología, tal y como prevén los artículos 4 y 9 del Reglamento. Asimismo, ha sido objeto de una revisión menor –el Reglamento (CE) nº 849/2004– a fin de corregir algunos pequeños errores del texto original.

La experiencia adquirida pone de manifiesto que el Reglamento es demasiado detallado y debe simplificarse. Tanta minuciosidad en una normativa marco adoptada mediante codecisión hace poco factible la revisión jurídica destinada a incorporar los avances técnicos u operativos. Se trata de un planteamiento excesivamente prescriptivo para una normativa marco que se debería sustituir por principios generales, a los que en caso necesario se irían incorporando disposiciones detalladas en la normativa de aplicación.

La Comisión considera que, sin menoscabo del principio de subsidiariedad, es conveniente alcanzar un grado de armonización superior al actual en materia de medidas y procedimientos de seguridad. En concreto, el sector aeronáutico (compañías aéreas, expedidores de carga, transitarios y fabricantes de equipos) tiene un interés legítimo en que se alcance un nivel de armonización más elevado que facilite sus actividades. Así, hay una serie de situaciones en que una mayor armonización puede agilizar los trámites sin que ello comprometa la seguridad en lo más mínimo. A este respecto, la Comisión comprende, apoya y sigue las necesidades y orientaciones del sector.

La seguridad de la carga aérea es un ejemplo de falta de armonización. Según el punto 6.2.b) del anexo del Reglamento (CE) nº 2320/2002, las normas aplicables a los agentes acreditados ha de ser establecidas por las autoridades competentes, lo cual ha dado lugar a la existencia de 25 sistemas nacionales que pueden entrañar el falseamiento de la competencia y la imposibilidad de que el sector saque partido de las libertades del mercado único.

En la normativa de aplicación se puede desarrollar la armonización de forma más detallada. En el caso de la seguridad de la carga antes mencionado, los requisitos de seguridad aplicables a los agentes acreditados y a los expedidores conocidos se podrán vincular a la noción de «operador económico autorizado» establecida en la normativa aduanera comunitaria.

Lograr una mayor armonización es un objetivo que también forma parte integrante de la noción de «control de seguridad único» (*one-stop security*), con arreglo a la cual no es necesario controlar de nuevo a los pasajeros, los equipajes y la carga en transferencia o en tránsito al considerarse que el primer aeropuerto de salida garantiza los niveles de seguridad básicos. Este es otro de los aspectos que redundan en beneficio de los operadores que llevan a cabo sus actividades en un mercado altamente competitivo.

La revisión del Reglamento persigue la simplificación y la armonización, pero también puede aportar mayor claridad. La complejidad de los diversos aspectos que se abordan en el Reglamento abre la puerta a interpretaciones muy distintas de los requisitos jurídicos. Asimismo, algunas partes del texto adolecen de ambigüedad. Una mayor claridad contribuirá a una aplicación eficaz de las normas de seguridad y garantizará la seguridad jurídica.

La propuesta de nuevo reglamento procura resolver estos problemas incrementando la claridad general y la seguridad jurídica (y por ende la calidad) de la normativa, reduciendo de este modo las posibilidades de que ésta sea interpretada erróneamente.

Ya se ha hecho referencia a la escasa flexibilidad que se deriva de la inclusión de normas operativas y técnicas detalladas en la normativa adoptada mediante codecisión. A juicio de la Comisión, la capacidad de reaccionar y actuar con prontitud en función de unos riesgos que evolucionan constantemente reviste esencial importancia para aumentar el nivel general de seguridad. Esa capacidad de reacción y actuación rápida ha de prevalecer, en caso necesario, sobre el empeño por mantener el equilibrio institucional en la elaboración de la normativa. Huelga decir que este planteamiento no menoscaba en modo alguno la reserva de examen de que dispone el Parlamento Europeo con respecto a la normativa de aplicación que se adopta mediante el procedimiento de comitología.

Por último, es motivo de preocupación el que el Reglamento vigente sea del dominio público. En consecuencia, todas las modificaciones que en él se introduzcan también serán públicas. En opinión de la Comisión, no es conveniente divulgar medidas y procedimientos de seguridad pormenorizados por cuanto los terroristas potenciales podrían utilizar esta información para tratar de encontrar puntos débiles en la seguridad aérea y perpetrar actos ilícitos. Tampoco redunda en el interés público divulgar los avances en materia de seguridad. Esta dificultad puede resolverse incorporando los pormenores operativos en la normativa de aplicación.

- **Disposiciones vigentes en el ámbito de la propuesta**

El Reglamento (CE) nº 2320/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo establece reglas comunes en el ámbito de la seguridad de la aviación civil. El objetivo de la presente propuesta es sustituir a este acto legislativo.

- **Coherencia con otras políticas y objetivos de la Unión**

La propuesta tiene por objeto sustituir al Reglamento vigente a fin de mejorar la legislación de acuerdo con cuatro principios: simplificación, armonización, claridad y mayores niveles de seguridad.

2. CONSULTA DE LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIÓN DE IMPACTO

- **Consulta de las partes interesadas**

Métodos y principales sectores de consulta, perfil general de los consultados

Las principales organizaciones que representan a las partes interesadas (compañías aéreas, aeropuertos, pilotos y manipuladores de carga) participaron en un grupo de trabajo que ayudó a la Comisión a elaborar las normas que figuran en la propuesta.

Resumen de las respuestas y forma en que se han tenido en cuenta

Por lo general, las organizaciones que representan a las partes interesadas están de acuerdo con el objetivo de reducir el nivel de minuciosidad de la normativa marco, siempre y cuando puedan desempeñar un papel activo en la elaboración de la normativa de aplicación complementaria.

- **Obtención y utilización de asesoramiento**

No fue preciso asesoramiento externo.

- **Evaluación de impacto**

Dado que la propuesta tiene por objeto sustituir al Reglamento marco vigente, su adopción no tendrá impacto en sí misma. Por consiguiente, se consideró más oportuno optar por el diálogo con las organizaciones representativas de las partes interesadas que proceder a una evaluación de impacto formal.

La normativa carece de impacto social o ambiental.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

- **Resumen de la medida propuesta**

Con una única excepción, la Comisión no desea modificar en lo esencial sus competencias en el ámbito de la seguridad de la aviación civil mediante la revisión del Reglamento (CE) nº 2320/2002. Lo que se propone más bien es modificar el equilibrio entre las disposiciones legislativas establecidas en la normativa marco (el Reglamento (CE) nº 2320/2002 actualmente vigente, modificado por el Reglamento (CE) nº 849/2003) y las previstas en la normativa de aplicación, compuesta actualmente por siete actos; a saber: los Reglamentos (CE) n^{os} 622/2003, 1217/2003, 1486/2003, 68/2004, 1138/2004, 781/2005 y 857/2005 de la Comisión.

Así, se propone sustituir el Reglamento (CE) nº 2320/2002 por otro reglamento simplificado y más claro que establece principios generales. Todos los pormenores que se supriman de la normativa marco encontrarán su lugar en la normativa de aplicación, que se modificará en consecuencia.

Debe señalarse a este respecto que la longitud de la propuesta es aproximadamente un 50 % inferior a la del Reglamento en vigor.

La única competencia adicional propuesta es la relativa a las normas sobre medidas de seguridad durante el vuelo. Abarca cuestiones tan diversas como la del acceso a la cabina, los pasajeros con comportamientos problemáticos y los agentes de seguridad presentes durante los vuelos (*sky marshals*). Actualmente no existe una normativa comunitaria sobre las medidas de seguridad aplicables durante los vuelos. La Comisión estima que las normas armonizadas han de formar parte de la normativa sobre seguridad aérea, mediante la correspondiente normativa de aplicación. Con todo, ha de subrayarse que esta normativa de aplicación solamente se elaborará cuando se considere necesaria a escala comunitaria. También cabe resaltar que la Comisión no tiene intención alguna de obligar a los Estados miembros a aceptar agentes de seguridad a bordo de los aviones y que la propuesta no pretende en modo alguno modificar la soberanía actual en este ámbito.

- **Fundamento jurídico**

Artículo 80, apartado 2, del Tratado CE.

- **Principio de subsidiariedad**

El principio de subsidiariedad es aplicable por cuanto la propuesta no es competencia exclusiva de la Comunidad.

Los objetivos de la propuesta no pueden alcanzarse de manera suficiente por los Estados miembros por los motivos que se exponen a continuación.

Habida cuenta del alcance comunitario de las cuestiones de seguridad aérea y de lo avanzado que se encuentra el proceso de creación del mercado interior de la aviación, los objetivos previstos se alcanzarán mejor a escala comunitaria que nacional.

Los objetivos de la propuesta se alcanzarán mejor a través de medidas comunitarias por las siguientes razones.

Con la aplicación del Reglamento vigente ya se ha demostrado por qué la actuación a escala comunitaria es la más adecuada.

También gracias al Reglamento vigente se ha comprobado que un planteamiento comunitario en materia de seguridad aérea mejora tanto las normas generales como la confianza mutua entre los Estados miembros.

Tal y como ocurre con la normativa en vigor que se pretende sustituir por la presente propuesta, los objetivos del nuevo acto se alcanzarán de forma más adecuada a escala comunitaria, habida cuenta del alcance comunitario de las cuestiones de seguridad aérea y de lo avanzado que se encuentra el proceso de creación del mercado interior de la aviación.

Por tanto, la propuesta se atiene al principio de subsidiariedad.

- **Principio de proporcionalidad**

La propuesta se ajusta al principio de proporcionalidad por los siguientes motivos.

Como en el caso de la normativa existente, el nuevo acto propuesto establece normas básicas comunes, al tiempo que autoriza a los Estados miembros a aplicar medidas más rigurosas cuando la amenaza lo justifique.

La propuesta no trata la cuestión de la financiación de las medidas de seguridad. Dirimir si dichas medidas habían de ser sufragadas por el sector aéreo o por el Estado fue uno de los principales temas de debate durante el proceso de adopción del Reglamento (CE) nº 2320/2002. La conclusión del debate fue a la sazón el compromiso, incluido en una declaración interinstitucional, de que la Comisión efectuaría un estudio centrado «en particular, en la manera en que se reparte la financiación [de la seguridad aérea] entre autoridades públicas y operadores […], cuyos resultados presentará al Parlamento Europeo y al Consejo acompañados, en su caso, de las propuestas pertinentes». Ese estudio se realizó y sus resultados se publicaron en septiembre de 2004, incluyéndose en el sitio *web* de la Comisión (http://europa.eu.int/comm/transport/air/safety/studies_en.htm). Las conclusiones del informe servirán de base para una comunicación de la Comisión en la que se analizará la financiación de las medidas de seguridad en todos los modos de transporte. La comunicación se anuncia en el programa de trabajo de la Comisión para 2005 y está previsto ultimarla a finales de 2005. Así pues, la iniciativa legislativa de sustituir el Reglamento (CE) nº 2320/2002 se ha tomado sin prejuzgar esa futura comunicación de la Comisión ni la manera en que se financian hoy en día las medidas de seguridad en la Comunidad.

- **Instrumentos elegidos**

Instrumento propuesto: reglamento.

No resultan idóneos otros medios por las siguientes razones.

La propuesta sustituye a un Reglamento vigente, que en su momento se consideró el instrumento más adecuado tanto para garantizar la aplicación uniforme de las normas en la Comunidad como para lograr una pronta adopción de las normas comunes tras los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta no tiene repercusión alguna en el presupuesto comunitario.

5. INFORMACIÓN ADICIONAL

- **Simplificación**

La propuesta simplifica la normativa.

La experiencia adquirida muestra que el Reglamento (CE) nº 2320/2002 es demasiado detallado y debe ser simplificado. Tanta minuciosidad en una normativa marco adoptada mediante codecisión hace muy poco factible la revisión jurídica destinada a incorporar los avances técnicos u operativos.

Así, por ejemplo, el punto 4.1.1 del anexo del Reglamento prevé dos formas de control de los pasajeros, mediante registro manual y mediante el paso a través de un arco detector de metales. No obstante, es previsible que en el futuro surjan nuevas modalidades de control de los pasajeros, basadas en las nuevas tecnologías, que constituirán un modo alternativo realista y de gran precisión de detectar artículos prohibidos. Es de lamentar que las tecnologías distintas de las descritas en el punto 4.1.1 del anexo del Reglamento no se puedan utilizar a tal fin hasta que se introduzca la oportuna modificación en el anexo. Para ello debe recurrirse al procedimiento de codecisión, que requiere su tiempo, lo cual puede tener efectos negativos en el sector aéreo. Éste es sólo un ejemplo entre otros muchos.

La adopción de la propuesta entraña la derogación del Reglamento (CE) nº 2320/2002 y del Reglamento (CE) nº 849/2004 que lo modifica. Por consiguiente, la propuesta cumple el compromiso de la Comisión de reducir la burocracia empezando por derogar la normativa vigente, de acuerdo con el principio de cambiar lo viejo por lo nuevo.

La propuesta se incluye en el programa escalonado de la Comisión para la actualización y simplificación del acervo comunitario y en su programa legislativo y de trabajo con la referencia 2005/TREN/016.

- **Derogación de disposiciones legales vigentes**

La adopción de la propuesta entraña la derogación de la normativa en vigor.

- **Espacio Económico Europeo**

El acto propuesto se refiere a asuntos de interés para el EEE, por lo que debe extenderse a éste.

- **Explicación detallada de la propuesta**

En el artículo 1 figuran los objetivos de la propuesta; a saber: establecer normas comunes para proteger la aviación civil de actos de interferencia ilícita. El artículo 1 no difiere en lo esencial del artículo 1 del Reglamento (CE) nº 2320/2002.

El artículo 2 establece el ámbito de aplicación. El texto es más claro que el del Reglamento vigente a fin de ofrecer seguridad jurídica sobre la aplicación del reglamento tanto a los aeropuertos comunitarios que presten servicios a la aviación civil como a los operadores que presten servicios en dichos aeropuertos y a las entidades que desempeñen funciones relacionadas con la seguridad aérea en vuelos con origen en tales aeropuertos (por ejemplo, en instalaciones de restauración o carga situadas fuera del perímetro del aeropuerto).

El artículo 3 contiene definiciones.

El artículo 4 alude a las normas comunes que ha de establecer la normativa comunitaria, entre ellas las medidas que ha de prever la normativa de aplicación.

El artículo 5 autoriza a los Estados miembros a aplicar normas más estrictas de seguridad. Se trata del mismo principio previsto en el artículo 6 del Reglamento (CE) nº 2320/2002. No obstante, la propuesta establece que los Estados miembros deben efectuar una evaluación del riesgo y ser capaces de justificar en términos generales esta medida, si así se lo solicita la Comisión. Con ello se pretende disipar el temor de las partes interesadas de que las autoridades nacionales impongan requisitos suplementarios de seguridad al sector sin tener que ofrecer justificación alguna. Las medidas adoptadas por los Estados miembros en

respuesta a una amenaza concreta no se ven afectadas por esta normativa, por lo que la aplicación de requisitos de seguridad más rigurosos en determinados vuelos no está regulada por este artículo.

El artículo 6 es nuevo y aborda las situaciones en que los terceros países exigen en los vuelos con origen en aeropuertos comunitarios medidas de seguridad diferentes de las previstas en la normativa comunitaria.

El artículo 7 reitera el requisito (actualmente previsto en el artículo 5.2 del Reglamento (CE) nº 2320/2002) de que cada Estado miembro ha de contar con una sola autoridad responsable de coordinar y supervisar la aplicación de los requisitos de seguridad aérea.

Loa artículos 8 a 12 disponen la elaboración de programas de seguridad por parte de los Estados miembros, los aeropuertos y las compañías aéreas, así como de todas las demás entidades que desempeñan funciones relacionadas con la seguridad aérea. Estas obligaciones no son en el fondo tan distintas de las previstas en los artículos 5.1 y 5.4 del Reglamento vigente, si bien es la primera vez que la normativa comunitaria exige formalmente la elaboración de programas de seguridad a otras entidades tales como las empresas de manipulación de carga o las empresas de restauración al servicio de las compañías aéreas. El requisito de elaborar programas de seguridad es reflejo de las mejores prácticas actuales en el sector aeronáutico y, por ende, no supone una carga excesiva para el sector o las administraciones.

El artículo 13 obliga a todos los Estados miembros a llevar a cabo actividades de control de la observancia de la normativa a través de programas nacionales de control de calidad. Este artículo recoge las obligaciones establecidas en los artículos 5.3 y 7.1 del Reglamento (CE) nº 2320/2002.

El artículo 14 prevé inspecciones de la Comisión, entre ellas las de los aeropuertos comunitarios. En general, estas disposiciones no difieren de las del actual artículo 7 (apartados 2 a 4) del Reglamento (CE) nº 2320/2002.

El artículo 15 aborda la divulgación de la información.

El artículo 16 crea el comité encargado de asistir a la Comisión en la elaboración de la normativa de aplicación. Prácticamente no varía con respecto al artículo 9 del Reglamento (CE) nº 2320/2002.

El artículo 17 sustituye al actual artículo 10, referente a la seguridad de los vuelos procedentes de terceros países. Prevé acuerdos entre la Comunidad y terceros países que permitan la transferencia en los aeropuertos comunitarios a pasajeros, equipajes y carga sin necesidad de nuevos controles o controles de seguridad suplementarios.

El artículo 18 obliga a imponer sanciones a quienes no cumplan los requisitos comunitarios de seguridad aérea. Se trata del mismo requisito previsto en el artículo 12 del Reglamento (CE) nº 2320/2002.

Los artículos 19 y 20 derogan el Reglamento en vigor y lo sustituyen por este nuevo acto. Prevén una aplicación escalonada de modo que la normativa de aplicación vigente que complementa el Reglamento (CE) nº 2320/2002 pueda actualizarse mediante el procedimiento de Comité para adecuarla al nuevo acto y evitar lagunas cuando se derogue el Reglamento vigente.

El anexo del nuevo acto está estructurado de forma idéntica al anexo del Reglamento (CE) nº 2320/2002, si bien el contenido de cada uno de sus capítulos se ha simplificado, estableciéndose una serie de principios generales. Las reglas necesarias se recogerán en la normativa de aplicación. Así, por ejemplo, la longitud del nuevo capítulo 4, relativo a los

pasajeros y al equipaje de mano, es aproximadamente dos veces inferior a la del actual capítulo 4. El capítulo 10, referente a las medidas de seguridad durante el vuelo, es el único que no existía en el Reglamento vigente.

2005/0191 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil

(Texto pertinente a los fines del EEE)

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[1],

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo[2],

Visto el dictamen del Comité de las Regiones[3],

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado[4],

Considerando lo siguiente:

(1) Con el fin de proteger a personas y mercancías dentro de 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 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 una interpretación común de la edición de abril de 2002 del Anexo 17 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 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[5], fue adoptado como consecuencia de los atentados ocurridos el 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos.

(4) El contenido del Reglamento (CE) nº 2320/2002 debe revisarse a la luz de la experiencia adquirida, y el propio Reglamento ha de sustituirse por un nuevo acto 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 nuevo acto debe establecer los

---

1 DO C […] de […], p. […].
2 DO C […] de […], p. […].
3 DO C […] de […], p. […].
4 DO C […] de […], p. […].
5 DO L 355 de 30.12.2002, p. 1.

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 nuevo acto ha de ser aplicable a los aeropuertos que atiendan a 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 nuevo acto regule las medidas de seguridad aplicables a bordo de las aeronaves, o durante los vuelos, de las compañías aéreas comunitarias.

(8) Los diversos tipos de aviación civil no presentan necesariamente el mismo nivel de riesgo. A la hora de elaborar normas 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.

(9) Asimismo, procede autorizar a los Estados miembros, sobre la base de una evaluación del riesgo, a aplicar medidas más estrictas que las que vayan a establecerse. No obstante, la Comisión ha de estar facultada para examinar esas medidas más estrictas y decidir si los Estados miembros pueden seguir aplicándolas.

(10) Los terceros países pueden exigir la aplicación de medidas distintas de las establecidas en el presente acto 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 y decidir si un Estado miembro, operador u otra entidad puede seguir aplicando las medidas exigidas.

(11) Aun cuando en un solo Estado miembro pueda haber varios organismos o entidades 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 de seguridad.

(12) Con objeto de asignar responsabilidades para la aplicación de las normas comunes 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 nuevo acto y en el programa nacional de seguridad para la aviación civil que sea aplicable.

(13) A fin de supervisar la observancia del nuevo acto y del programa nacional de seguridad para la aviación civil, procede que todos los Estados miembros elaboren un programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil y velen por su aplicación.

(14) Al objeto de supervisar la aplicación del nuevo acto por parte de los Estados miembros, así como de determinar los puntos débiles en materia de seguridad aérea, es conveniente que la Comisión practique inspecciones, entre ellas inspecciones sin previo aviso.

(15) Los actos de aplicación que establezcan medidas y procedimientos comunes para aplicar las normas comunes 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 la autoridades nacionales, 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[6]. Tales textos no se han de publicar y solamente deben ponerse a disposición de los operadores y entidades legítimamente interesados.

(16) Las medidas y los procedimientos necesarios para la aplicación del presente Reglamento deben adoptarse 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[7].

(17) Para que los pasajeros y equipajes en transferencia puedan quedar exentos de controles al llegar en vuelos procedentes de terceros países y acogerse a lo que se denomina «control de seguridad único» (one-stop security), así como para que los pasajeros que desembarquen de tales vuelos puedan mezclarse con pasajeros en espera de embarcar que ya hayan pasado el control, es oportuno impulsar la conclusión de acuerdos entre la Comunidad y terceros países por los que se reconozca que las normas de seguridad aplicadas en el tercer país son equivalentes a las normas comunitarias.

(18) Es preciso establecer sanciones para los casos en que se infrinjan las disposiciones del presente Reglamento. Tales sanciones han de ser efectivas, proporcionadas y disuasorias.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1
Objetivos

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

   Asimismo, sienta las bases para una interpretación común de la edición de abril de 2002 del Anexo 17 del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional de 1944.

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

   a) establecimiento de reglas y normas comunes de seguridad aérea;

   b) mecanismos para supervisar su cumplimiento.

Artículo 2
Ámbito de aplicación

El presente Reglamento será aplicable a:

a) todos los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil situados en el territorio de un Estado miembro;

---

6 DO L 317 de 3.12.2001, p. 1.
7 DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

b) todos los operadores, entre ellos las compañía aéreas, que presten servicios en los aeropuertos mencionados en la letra a);

c) todas las entidades 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.

Artículo 3
Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

(1) «aviación civil»: toda operación de transporte aéreo, tanto comercial como no comercial, así como las operaciones regulares y no regulares, 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 de 1944;

(2) «seguridad aérea»: la combinación de medidas y de recursos humanos y naturales para proteger la aviación civil contra 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»: la empresa de transporte aéreo titular de una licencia de explotación válida;

(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[8];

(6) «artículos prohibidos»: las armas, los explosivos u otros instrumentos, sustancias u objetos peligrosos que pueden utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita;

(7) «control»: la utilización de medios técnicos o de otra índole para identificar o detectar artículos prohibidos;

(8) «control de seguridad»: la utilización de medios para impedir la introducción de artículos prohibidos;

(9) «control de acceso»: la utilización de medios para impedir la entrada de personas o vehículos no autorizados;

(10) «zona de operaciones»: la zona de los aeropuertos, terrenos y edificios adyacentes o partes de ellos en que se realizan movimientos y a la que está restringido el acceso;

(11) «sector de tierra»: la zona de los aeropuertos, terrenos y edificios adyacentes o partes de ellos en que no se realizan operaciones;

(12) «zona restringida de seguridad»: la parte de la zona de operaciones cuyo acceso, además de estar restringido, está sujeto a control;

(13) «zona demarcada»: la zona 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;

(14) «comprobación de antecedentes personales»: comprobación verificable de la identidad de una persona, incluidos los antecedentes penales, como parte de la

[8] DO L 240 de 24.8.1992, p. 1.

evaluación de la idoneidad de un individuo para tener libre acceso a las zonas restringidas de seguridad;

(15) «pasajeros, equipajes o carga en transferencia»: los pasajeros, los equipajes o la carga en espera de embarcar en una aeronave distinta de aquélla en que llegaron;

(16) «pasajeros, equipajes o carga en tránsito» los pasajeros, los equipajes o la carga en espera de embarcar en la misma aeronave en que llegaron;

(17) «pasajero potencialmente problemático»: el pasajero que bien ha sido expulsado de un país, bien es considerado inadmisible a efectos de inmigración, bien viaja custodiado;

(18) «equipaje de mano»: el equipaje destinado a ser transportado en la cabina de una aeronave;

(19) «equipaje de bodega»: el equipaje destinado a ser transportado en la bodega de una aeronave;

(20) «equipaje de bodega acompañado»: el equipaje aceptado para su transporte en la bodega de una aeronave a bordo de la cual está el pasajero que lo haya facturado;

(21) «correo de las compañías aéreas»: el correo que tiene como remitente y destinatario a una compañía aérea;

(22) «material de las compañías aéreas»: el material cuyo origen y destino es una compañía aérea o que es utilizado por una compañía aérea;

(23) «carga»: todos los bienes destinados al transporte en una aeronave, excepto los equipajes, el correo y el material de las compañías aéreas, y las provisiones para el vuelo;

(24) «agente acreditado»: la compañía aérea, el agente, el transitario o cualquier otra entidad que practique controles de seguridad de la carga de conformidad con el presente Reglamento;

(25) «expedidor conocido»: el expedidor que origina la carga y cuyos procedimientos cumplen suficientemente las reglas y normas comunes de seguridad para que dicha carga se pueda transportar en cualquier aeronave sin necesidad de nuevos controles;

(26) «expedidor cliente»: el expedidor que origina la carga y cuyos procedimientos cumplen suficientemente las reglas y normas comunes de seguridad para que dicha carga se pueda transportar en aeronaves exclusivamente de carga sin necesidad de nuevos controles;

(27) «control 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;

(28) «registro 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;

(29) «agente de seguridad a bordo»: la persona empleada por un Estado miembro para que viaje a bordo de la 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.

Artículo 4

Normas comunes

1. Las normas comunes para proteger la aviación civil de actos de interferencia ilícita se establecen en el anexo.

2. Las medidas y procedimientos detallados de aplicación de las normas comunes mencionadas en el apartado 1 se establecerán de conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 16, apartado 2.

   Tales medidas abarcarán, entre otros, los siguientes aspectos:

   a) métodos de control, control de acceso y otros controles de seguridad;

   b) métodos de realización de controles y registros 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 y bienes que por razones objetivas se someterán a procedimientos especiales de seguridad o quedarán exentos de controles, controles de acceso u otros controles de seguridad.

   No obstante lo dispuesto en las normas comunes contempladas en el apartado 1, las medidas y procedimientos también podrán abarcar los controles, controles de acceso u otros controles de seguridad que proporcionen un nivel adecuado de protección en los aeropuertos o en sus zonas demarcadas. Estas medidas alternativas se justificarán por motivos relacionados con el tamaño de la aeronave, la naturaleza de la operación o la frecuencia de las operaciones en los aeropuertos en cuestión.

3. Los Estados miembros velarán por la aplicación de las normas comunes a que hace referencia el apartado 1.

Artículo 5

Medidas más estrictas aplicadas por los Estados miembros

1. Los Estados miembros podrán aplicar medidas más estrictas que las normas comunes establecidas en el artículo 4. Para ello 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.

   Los Estados miembros notificarán dichas medidas a la Comisión.

2. La Comisión podrá examinar la aplicación del apartado 1 y, previa consulta al Comité contemplado en el artículo 16, apartado 1, decidirá si procede autorizar al Estado miembro a seguir aplicando las medidas.

   La Comisión comunicará su decisión al Consejo y a los Estados miembros.

   En el plazo del mes siguiente a la comunicación de la decisión por parte de la Comisión, cualquier Estado miembro podrá someter dicha decisión al Consejo. Éste

podrá adoptar por mayoría cualificada una decisión diferente en un plazo de tres meses.

3. No serán aplicables el párrafo segundo del apartado 1 ni el apartado 2 cuando las medidas más estrictas estén limitadas 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 notificará a la Comisión las medidas exigidas por un tercer país cuando éstas difieran de las normas comunes establecidas 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 del apartado 1 y, previa consulta al Comité contemplado en el artículo 16, apartado 1, decidirá si el Estado miembro, el operador u otras entidades interesadas pueden seguir aplicando las medidas.

   La Comisión comunicará su decisión al Consejo y a los Estados miembros.

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;

   b) las exigencias impuestas por el tercer país estén limitadas a un vuelo determinado en una fecha concreta.

Artículo 7

Autoridad nacional

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

Artículo 8

Programas

Los Estados miembros, los gestores de aeropuertos, las compañías aéreas y otras entidades que apliquen normas de seguridad aérea serán los responsables de elaborar, aplicar y mantener sus respectivos programas de seguridad de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 9 a 12.

Además, los Estados miembros asumirán las funciones generales de control de calidad a que se hace referencia en el artículo 13.

Artículo 9

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 comunes contempladas en el artículo 4 y describirá las medidas exigidas a los operadores y otras entidades a tal fin.

2. La autoridad nacional pondrá, por escrito, a disposición de operadores y entidades con interés legítimo las partes adecuadas de su programa nacional de seguridad para la aviación civil.

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 también describirá las medidas adoptadas por el gestor del aeropuerto para comprobar la correcta aplicación de tales métodos y procedimientos.

2. El programa de seguridad aeroportuaria se presentará a la autoridad nacional.

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 también describirá las medidas adoptadas por la compañía aérea para comprobar la correcta aplicación de tales métodos y procedimientos.

2. El programa de seguridad de la compañía aérea se presentará a la autoridad nacional si ésta así lo solicita.

Artículo 12

Programa de seguridad de las entidades que aplican normas de seguridad aérea

1. Todas las entidades que aplican normas de seguridad aérea elaborarán, aplicarán y mantendrán un programa de seguridad.

   Dicho programa describirá los métodos y procedimientos que ha de seguir la entidad para dar cumplimiento tanto al presente Reglamento como al programa nacional de seguridad para la aviación civil del Estado miembro en que tenga su sede.

   El programa también describirá la manera en que la propia entidad debe comprobar la correcta aplicación de tales métodos y procedimientos.

2. El programa de seguridad de la entidad que aplique normas de seguridad aérea se presentará a la autoridad nacional si ésta así lo solicita.

Artículo 13

Programa nacional de control de calidad

1. Todos los Estados miembros elaborarán un programa nacional de control de calidad y velarán por su aplicación.

   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 de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 16, apartado 2.

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

Artículo 14

Inspecciones de la Comisión

1. La Comisión, en cooperación con la autoridad nacional, practicará 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 detectar puntos débiles en materia de seguridad aérea. A tal fin, la autoridad nacional notificará por escrito a la Comisión todos los aeropuertos de su territorio que presten servicios a la aviación civil, con excepción de los regulados por el párrafo tercero del artículo 4, apartado 2.

   Los procedimientos de realización de las inspecciones de la Comisión se adoptarán de conformidad con el procedimiento a que hace referencia el artículo 16, apartado 2.

2. Las inspecciones de la Comisión de que sean objeto aeropuertos, operadores y otras entidades que apliquen normas de seguridad aérea se efectuarán sin previo aviso.

3. Los informes de inspección de la Comisión se darán a conocer a la autoridad nacional 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 nacional se harán llegar a todas las demás autoridades nacionales.

Artículo 15

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 hace referencia en el artículo 4, apartado 2, cuando contengan información delicada desde el punto de vista de la seguridad.

b) informes de inspección de la Comisión y respuestas de las autoridades nacionales a que se hace referencia en el artículo 14, apartado 3.

Artículo 16
Comité

1. La Comisión estará asistida por un comité (en lo sucesivo denominado «el 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. El Comité aprobará su reglamento interno.

Artículo 17
Terceros países

La Comunidad podrá concluir con terceros países acuerdos por los que se reconozca que las normas de seguridad aplicadas en un tercer país son equivalentes a las normas comunitarias, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 300 del Tratado.

Artículo 18
Sanciones

Los Estados miembros establecerán normas que regulen las sanciones aplicables a las infracciones del presente Reglamento y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Las sanciones previstas serán efectivas, proporcionadas y disuasorias.

Artículo 19
Derogación

Queda derogado el Reglamento (CE) nº 2320/2002.

Artículo 20
Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del […], con excepción del artículo 4, apartado 2, del artículo 13, apartado 2, del artículo 14, apartado 1, y del artículo 16, que serán de aplicación a partir de la fecha de entrada en vigor.

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

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
El Presidente	*El Presidente*

ANEXO

NORMAS COMUNES PARA PROTEGER LA AVIACIÓN CIVIL DE ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA (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 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) zona de operaciones;

   c) zonas restringidas de seguridad;

   d) zonas críticas de las zonas restringidas de seguridad.

1.2 Control de acceso

1. El acceso a la zona de operaciones deberá estar restringido con el fin de impedir la entrada en ella de personas y vehículos no autorizados.

2. Se controlará el acceso a las zonas restringidas de seguridad para garantizar que no entren en ellas personas y vehículos no autorizados.

3. Solamente se permitirá acceder a las zona de operaciones y a las zonas restringidas de seguridad a las personas y los vehículos que cumplan los requisitos previstos en materia de seguridad.

4. A los miembros de tripulación de cabina de las compañías aéreas comunitarias solamente se les expedirá una tarjeta de identificación cuando hayan superado una comprobación de antecedentes personales efectuada por el Estado miembro que haya expedido la licencia.

5. A los miembros del personal solamente se les expedirá una tarjeta de identificación que autorice el acceso a las zonas restringidas de seguridad cuando hayan superado una comprobación de antecedentes personales efectuada por el Estado miembro en que esté situado el aeropuerto. Esta disposición no será aplicable a los miembros de tripulación de cabina a los que se les hayan expedido las tarjetas de identificación contempladas en el apartado 4.

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

Las zonas restringidas de seguridad y todas 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 párrafo tercero del artículo 4, apartado 2, estarán separadas de las aeronaves a las que se apliquen plenamente las normas comunes establecidas en el anexo, con el fin de evitar que queden comprometidas las normas de seguridad aplicables a la aeronave, los pasajeros, los equipajes y la carga de éstas últimas.

3. SEGURIDAD DE LAS AERONAVES

1. Cuando los pasajeros desembarquen de una aeronave, ésta se someterá a control antes de la salida para garantizar que no hay ningún artículo prohibido a bordo.

2. Todas las aeronaves estarán protegidas de interferencias no autorizadas.

3. Todas las aeronaves que no estén protegidas de interferencias no autorizadas se someterán a registro.

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 comunes; o

b) procedan de un tercer país con el que la Comunidad haya concluido un acuerdo con arreglo al artículo 17 que reconozca que dichos pasajeros y su equipaje de mano han sido controlados de acuerdo con normas de seguridad equivalentes a las comunitarias.

3. Los pasajeros en tránsito y su equipaje de mano podrán quedar exentos de controles cuando:

a) permanezcan a bordo de la aeronave;

b) no se mezclen con los pasajeros en espera de embarcar ya controlados, salvo aquéllos que embarquen en la misma aeronave;

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 comunes;

d) procedan de un tercer país con el que la Comunidad haya concluido un acuerdo con arreglo al artículo 17 que reconozca que dichos pasajeros y su equipaje de mano han sido controlados de acuerdo con normas de seguridad equivalentes a las comunitarias.

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 comunes; o

b) los pasajeros procedan de un tercer país con el que la Comunidad haya concluido un acuerdo con arreglo al artículo 17 que reconozca que dichos pasajeros y su equipaje de mano han sido controlados de acuerdo con normas de seguridad equivalentes a las comunitarias.

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.

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 comunes; o

b) proceda de un tercer país con el que la Comunidad haya concluido un acuerdo con arreglo al artículo 17 que reconozca que dicho equipaje ha sido controlado de acuerdo con normas de seguridad equivalentes a las comunitarias.

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. El equipaje de bodega de un pasajero que se haya presentado para un vuelo pero no esté a bordo de la aeronave se identificará como no acompañado.

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 controles de seguridad suplementarios.

6. CARGA

6.1 Controles de seguridad de la carga

1. Todos los tipos de carga serán objeto de controles de seguridad antes de ser embarcados en una aeronave. Las compañías aéreas no aceptarán transportar una carga en una aeronave a menos que un agente acreditado, un expedidor conocido o un expedidor cliente confirme y justifique la realización de controles de seguridad.

2. La carga en transferencia se someterá a controles de seguridad del modo indicado en un acto de aplicación.

3. La carga en tránsito podrá quedar exenta de controles de seguridad si permanece a bordo de la aeronave.

6.2 Protección de la carga

1. La carga que deba transportarse en una aeronave estará protegida de interferencias no autorizadas desde el punto en que se practiquen los controles de seguridad hasta el despegue de la aeronave.

2. La carga que no esté debidamente protegida de interferencias no autorizadas tras la realización de los controles de seguridad deberá ser controlada.

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 reglas de seguridad aérea aplicables, se impedirá que personas no autorizadas accedan al compartimento de la tripulación durante un vuelo.
2. Sin perjuicio de las reglas de seguridad aérea aplicables, se someterá a los pasajeros potencialmente problemáticos a las medidas de seguridad oportunas durante un vuelo.
3. En caso de que durante un vuelo un pasajero trate de cometer un acto de interferencia ilícita, se tomarán las medidas de seguridad oportunas para impedir tal acto.
4. No se permitirá el porte de armas a bordo de una aeronave, a menos que el Estado miembro interesado lo haya autorizado y se cumplan las condiciones de seguridad preceptivas.
5. Solamente se podrán introducir agentes de seguridad a bordo de una aeronave cuando se cumplan las condiciones preceptivas en materia de seguridad y formación. Los Estados miembros conservarán el derecho a no autorizar la introducción de agentes de seguridad en los vuelos de las compañías aéreas a las que hayan concedido licencias.
6. Los apartados 1 a 5 solamente serán aplicables a las compañías aéreas comunitarias.

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 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 a que hacen referencia los apartados 1 y 2 tendrá carácter inicial y permanente.
4. Los instructores dedicados a la formación de las personas mencionadas en los apartados 1 y 2 estarán cualificados.

12. EQUIPO DE SEGURIDAD

El equipo utilizado en los controles, controles de acceso y otros controles de seguridad deberá ser el idóneo para esta tarea.