Este documento es un instrumento de documentación y no compromete la responsabilidad de las instituciones

►**B**

REGLAMENTO (CE) Nº 820/2008 DE LA COMISIÓN

de 8 de agosto de 2008

por el que se establecen medidas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(DO L 221 de 19.8.2008, p. 8)

Modificado por:

		Diario Oficial		
		n°	página	fecha
►**M1**	Reglamento (CE) nº 483/2009 de la Comisión de 9 de junio de 2009	L 145	23	10.6.2009
►**M2**	Reglamento (UE) nº 133/2010 de la Comisión de 4 de febrero de 2010	L 43	1	18.2.2010
►**M3**	Reglamento (UE) nº 134/2010 de la Comisión de 9 de febrero de 2010	L 43	3	18.2.2010

▼B

REGLAMENTO (CE) Nº 820/2008 DE LA COMISIÓN

de 8 de agosto de 2008

por el que se establecen medidas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto 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 ([1]), y, en particular, su artículo 4, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

(1) De conformidad con el artículo 4, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 2320/2002, la Comisión, cuando proceda, debe adoptar medidas necesarias para la aplicación de normas básicas comunes de seguridad aérea en el conjunto de la Comunidad. El Reglamento (CE) nº 622/2003 de la Comisión, de 4 de abril de 2003, por el que se establecen las medidas para la aplicación de las normas comunes de seguridad aérea ([2]), fue el primer acto en que se establecieron tales medidas.

(2) El Reglamento (CE) nº 622/2003 ha sido modificado en 14 ocasiones desde su adopción. En aras de la claridad y de la racionalidad, procede consolidar todas las modificaciones en un nuevo Reglamento.

(3) El artículo 8, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 2320/2002 establece que las medidas de aplicación adoptadas por la Comisión con arreglo al artículo 4, apartado 2, de dicho Reglamento se mantendrán secretas y no serán publicadas cuando se refieran a criterios de eficacia y pruebas de aceptación de equipos, a procedimientos detallados que contengan información delicada o a criterios detallados para la exención de las medidas de seguridad. El artículo 3 del Reglamento (CE) nº 622/2003, por su parte, dispone que las medidas de aplicación establecidas en su anexo serán secretas, no se publicarán y solo se pondrán a disposición de las personas debidamente autorizadas por los Estados miembros o la Comisión. En posteriores versiones modificadas del Reglamento (CE) nº 622/2003 se ha mantenido la aplicabilidad de esta disposición a dichas modificaciones.

(4) A fin de elevar el grado de transparencia de las medidas de aplicación adoptadas hasta la fecha con arreglo al artículo 4, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 2320/2002, la Comisión ha revisado las medidas contenidas en el anexo del Reglamento (CE) nº 622/2003, en sus sucesivas versiones modificadas, a la luz de los criterios fijados en el artículo 8, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 2320/2002. Esta revisión ha puesto de manifiesto que muchas de estas medidas no necesitan mantenerse en secreto y, por tanto, deben publicarse en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

(5) No obstante, sigue siendo esencial mantener secretas determinadas medidas cuya divulgación podría facilitar su elusión y la perpetración de actos de interferencia ilícita. Entre tales medidas figuran, en particular, determinados procedimientos detallados y

([1]) 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). Versión corregida en el DO L 229 de 29.6.2004, p. 3.

([2]) DO L 89 de 5.4.2003, p. 9. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) nº 358/2008 (DO L 111 de 23.4.2008, p. 5).

▼B

exenciones de estos, relativos al control de los vehículos que entran en las zonas restringidas de seguridad, el registro de aviones y de pasajeros, el trato a los pasajeros perturbadores, el control del equipaje de bodega no acompañado y del equipaje de bodega mediante sistemas de detección de explosivos y el control de la carga y del correo, así como las especificaciones técnicas aplicables a los equipos de control. Estas medidas deben adoptarse por separado, mediante una decisión destinada a todos los Estados miembros.

(6) Debe poder establecerse una distinción entre aeropuertos en función de una evaluación de riesgos local. Por consiguiente, la Comisión debe ser informada de cuáles son los aeropuertos que se consideran con menos riesgos.

(7) Asimismo, conviene autorizar la modulación de las medidas de aplicación en función del tipo de actividad aérea. Conviene que la Comisión sea informada de las medidas compensatorias aplicadas con el fin de garantizar niveles equivalentes de seguridad.

(8) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité para la seguridad de la aviación civil.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Objetivo

El presente Reglamento establece medidas para la aplicación y adaptación técnica de las normas básicas comunes de seguridad aérea que se incorporarán a los programas nacionales de seguridad de la aviación civil.

Artículo 2

Definiciones

A efectos del presente Reglamento se entenderá por:

— «programa nacional de seguridad para la aviación civil»: las normativas, prácticas y procedimientos adoptados por los Estados miembros con arreglo al artículo 5 del Reglamento (CE) nº 2320/2002 para garantizar la seguridad de la aviación civil en su territorio,

— «autoridad competente»: la autoridad nacional designada por un Estado miembro en virtud del artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 2320/2002 responsable de la coordinación y el seguimiento de la aplicación de su programa nacional de seguridad para la aviación civil.

Artículo 3

Las medidas a que hace referencia el artículo 1 figuran en el anexo.

Artículo 4

Nuevos métodos y procesos técnicos

1. Los Estados miembros podrán autorizar métodos o procesos técnicos para los controles de seguridad distintos de los previstos en el anexo, siempre que:

a) sean utilizados para evaluar una nueva forma de ejecutar el control de seguridad de que se trata, y

b) no afecten de forma negativa al nivel general de seguridad alcanzado.

▼B

2. Al menos con cuatro meses de antelación sobre su introducción prevista, el Estado miembro de que se trate informará por escrito a la Comisión y a los demás Estados miembros del nuevo método o proceso propuesto que pretende autorizar, adjuntando una evaluación que indique cómo garantizará que la aplicación del nuevo método o proceso cumplirá el requisito del apartado 1, letra b). La notificación también contendrá información detallada sobre el lugar o lugares donde se utilizará el método o proceso y la duración prevista del período de evaluación.

3. Si la Comisión da una respuesta positiva al Estado miembro, o si este no recibe respuesta alguna en el plazo de tres meses a partir de la recepción de la solicitud por escrito, el Estado miembro podrá autorizar la introducción del nuevo método o proceso.

Si la Comisión no está convencida de que el nuevo método o proceso propuesto proporciona suficientes garantías de mantenimiento del nivel global de seguridad aérea en la Comunidad, informará al Estado miembro correspondiente en un plazo de tres meses a partir de la recepción de la notificación mencionada en el apartado 2, explicando sus motivos de preocupación. En tal caso, el Estado miembro de que se trate no comenzará a utilizar el método o proceso hasta haber convencido a la Comisión.

4. El período máximo de evaluación para cada método o proceso técnico será de 18 meses. Ese período de evaluación podrá ser prorrogado por la Comisión por un máximo de 12 meses, siempre que el Estado miembro proporcione la justificación adecuada para dicha prórroga.

5. A intervalos no superiores a seis meses durante el período de evaluación, la autoridad competente del Estado miembro de que se trate presentará a la Comisión un informe provisional sobre la evaluación. La Comisión informará a los demás Estados miembros del contenido de dicho informe.

6. Ningún período de evaluación podrá exceder de 30 meses.

Artículo 5

Notificación

Los Estados miembros informarán a la Comisión por escrito de todos los aeropuertos en los que se haya optado por la opción prevista en el artículo 4, apartado 3, letras a) o c), del Reglamento (CE) nº 2320/2002.

Artículo 6

Medidas compensatorias

Los Estados miembros informarán a la Comisión por escrito de las medidas compensatorias que aplicarán de acuerdo con el punto 4.2 del anexo del Reglamento (CE) nº 2320/2002.

Artículo 7

Queda derogado el Reglamento (CE) nº 622/2003.

Artículo 8

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

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

▼B

ANEXO ([1])

1. DEFINICIONES

Además de las definiciones que establece el anexo del Reglamento (CE) nº 2320/2002, se utilizarán las siguientes definiciones:

1.1. «A.C.A.M.S» (Access Control and Alarm Monitoring System): sistema de control de acceso y alarma que controlará electrónicamente el acceso a las puertas, entradas y otros puntos de ingreso que conduzcan directa o indirectamente a las zonas de seguridad restringidas, y que alertará a la autoridad competente de todos los ingresos no autorizados que se produzcan;

1.2. «usuario de un aeropuerto»: toda persona física o jurídica responsable del transporte aéreo de pasajeros, correo o mercancías procedente del aeropuerto de que se trate o con destino al mismo, tal como se define en el artículo 2 de la Directiva 96/67/CE del Consejo ([2]);

1.3. «asistencia en tierra»: los servicios prestados a los usuarios en los aeropuertos, tal como se describen en la Directiva 96/67/CE;

1.4. «compañía aérea»: toda empresa de transporte aéreo titular de una licencia de explotación válida que realiza operaciones de vuelo;

1.5. «cuadro de servicio»: punto de acceso externo de la aeronave que se utiliza para prestar servicios a las aeronaves; se trata de los servicios de agua, aseos, tomas de corriente eléctrica de tierra y otros servicios que disponen de cuadros de contacto exteriores;

1.6. «aeronave fuera de servicio»: una aeronave aparcada durante un período superior a 12 horas o que no está lo suficientemente vigilada para detectar el acceso no autorizado.

2. SEGURIDAD EN LOS AEROPUERTOS

2.1. Requisitos de planificación aeroportuaria

No se incluyen disposiciones al respecto en el presente Reglamento.

2.2. Control de acceso

2.2.1. *Zonas restringidas de seguridad y demás zonas de operaciones*

1. La autoridad competente garantizará el control del acceso a las zonas de seguridad restringidas.

   Cuando las zonas de operaciones distintas de la zona de seguridad restringida sean contiguas y permitan acceder a las zonas de seguridad restringidas, se establecerán los límites y controles necesarios para detectar el acceso no autorizado y tomar las medidas adecuadas.

2. La autoridad competente que autorice el acceso a las zonas de seguridad restringidas garantizará que todo el personal que tenga acceso a estas zonas respete unas medidas estrictas de control de acceso. Dichas medidas incluirán lo siguiente:

   a) el personal que disponga de una identificación del aeropuerto para acceder a las zonas de seguridad restringidas deberá estar familiarizado con las identificaciones del aeropuerto y las identificaciones autorizadas no expedidas por el aeropuerto, y saber si son válidas para acceder a las zonas de seguridad restringidas;

   b) el personal interrogará a todas las personas que no lleven una identificación válida en las zonas de seguridad restringida o informará sobre las mismas a la autoridad competente;

   c) el personal examinará todos los vehículos no autorizados que se observen en las zonas de seguridad restringidas o informará sobre los mismos a la autoridad competente.

([1]) El presente anexo sigue la misma estructura y numeración que el anexo del Reglamento (CE) nº 2320/2002. Si el presente Reglamento no establece disposición alguna para la aplicación o la adaptación técnica de las normas básicas comunes, se indicará explícitamente en el epígrafe correspondiente.

([2]) DO L 272 de 25.10.1996, p. 36.

▼B

3. La autoridad competente, en el marco del programa nacional de seguridad para la aviación civil, garantizará el control de las tarjetas de identificación del aeropuerto que permiten acceder a las zonas de seguridad restringidas como sigue:

   a) las tarjetas de identificación del aeropuerto deben permitir al personal acceder únicamente a las zonas designadas por necesidades operativas;

   b) tras la terminación o el cambio de empleo, la tarjeta de identificación del empleado del aeropuerto será devuelta a la autoridad del aeropuerto y destruida;

   c) en caso de pérdida o robo de la tarjeta de identificación del aeropuerto, su titular deberá notificarlo inmediatamente al empleador y a la autoridad de expedición. La tarjeta de identificación perderá inmediatamente su validez tras la notificación.

4. La autoridad competente garantizará que las puertas de acceso utilizadas únicamente para operaciones de desembarco y que permiten acceder a la rampa o las zonas de seguridad restringidas permanezcan abiertas solo durante el proceso de desembarco.

5. Los puntos de control de seguridad estarán protegidos por guardas o equipos adecuados de vigilancia, a fin de disuadir y prevenir el incumplimiento de las normas en los pasos de entrada y salida de los puntos de control, y para extender la protección al personal responsable del proceso de control.

6. Los materiales almacenados en zonas restringidas de seguridad y otras zonas de operaciones que se utilizan para llevar a cabo el despacho de pasajeros y de equipaje de bodega estarán protegidos o serán objeto de vigilancia en todo momento para impedir el acceso no autorizado. Los materiales excedentes serán destruidos para impedir su uso por personas no autorizadas.

   Se vigilarán los sistemas de control de salidas y de facturación de los aeropuertos para prevenir el acceso no autorizado.

   La autofacturación y las opciones aplicables por Internet permitidas a los pasajeros se considerarán acceso autorizado a tales materiales o sistemas.

2.2.2. *Terminales*

Los requisitos que establece el punto 2.2.1.6 también se aplicarán a las áreas terminales abiertas al público.

2.2.3. *Otras zonas públicas*

No se incluyen disposiciones al respecto en el presente Reglamento.

2.3. **Control de personal, objetos transportados y vehículos**

2.3.1. *Control del personal y de los objetos transportados*

El personal de seguridad podrá rechazar el acceso a una zona restringida de seguridad a cualquier miembro del personal en posesión de un artículo sobre el que tenga sospechas.

2.3.2. *Control de los vehículos*

1. Se inspeccionarán los vehículos para detectar artículos prohibidos y personas no autorizadas.

2. El conductor del vehículo y los demás ocupantes del mismo no podrán encontrarse en su interior cuando se realice la inspección.

2.3.3. *Procedimientos de seguridad aplicables a los suministros de líquidos y de bolsas a prueba de manipulaciones*

Disposiciones generales

1. Se entenderá por «suministros de líquidos» los líquidos puestos a la venta en puntos de venta situados bien en una zona de operaciones pasado el puesto de control de las tarjetas de embarque, bien en una zona restringida de seguridad, desde su primera recepción en la zona de operaciones hasta su entrega a los citados puntos de venta.

▼B

2. Se entenderá por «suministros de bolsas a prueba de manipulaciones» las bolsas a prueba de manipulaciones destinadas al uso en los puntos de venta situados en una zona de operaciones pasado el puesto de control de las tarjetas de embarque, desde su primera recepción en la zona de operaciones hasta su uso final.

Control de los suministros

No se incluyen disposiciones al respecto en el presente Reglamento.

Proveedor conocido

No se incluyen disposiciones al respecto en el presente Reglamento.

Bolsas a pruebas de manipulaciones

3. Se entregarán suministros de bolsas a prueba de manipulaciones en envases a prueba de manipulaciones a los establecimientos de venta situados dentro de la zona de operaciones pasado el puesto de control de las tarjetas de embarque.

4. Desde la recepción en dichos establecimientos y hasta su uso final, los suministros de bolsas a prueba de manipulaciones se protegerán de actos de interferencia no autorizada.

2.4. **Seguridad física y patrullas**

No se incluyen disposiciones al respecto en el presente Reglamento.

3. SEGURIDAD DE LA AERONAVE

3.1. **Registros y controles de seguridad de la aeronave**

La compañía aérea garantizará que el personal que efectúe el registro de seguridad de la aeronave y el control de seguridad de la aeronave esté familiarizado con el tipo de aeronave objeto del control, y haya recibido la formación adecuada para llevar a cabo esas tareas.

3.1.1. *Control de seguridad de la aeronave*

Una vez concluido el control de seguridad de la aeronave, la compañía aérea mantendrá constancia del mismo durante 24 horas o durante la duración del vuelo, si fuera mayor.

3.1.2. *Registro de seguridad de la aeronave*

1. Una vez concluido el registro de seguridad de la aeronave, la compañía aérea mantendrá constancia del mismo durante 24 horas o durante la duración del vuelo, si fuera mayor.

2. El registro de seguridad de la aeronave se realizará en la cabina vacía de la aeronave.

3.2. **Protección de la aeronave**

La compañía aérea será responsable de la protección de sus aeronaves.

4. PASAJEROS Y EQUIPAJE DE MANO

4.1. **Control de los pasajeros**

4.1.1. *Artículos prohibidos*

1. Los pasajeros no estarán autorizados a introducir en la zona restringida de seguridad ni en la cabina de una aeronave los artículos que se enumeran a continuación:

a) Armas de fuego y armas en general

Cualquier objeto que pueda lanzar un proyectil o causar una lesión o parezca poder hacerlo, como son:

— todo tipo de armas de fuego (pistolas, revólveres, rifles, escopetas, etc.),

— reproducciones de armas de fuego y armas de fuego de imitación,

▼B

— piezas procedentes de armas de fuego (excepto visores y miras telescópicas),

— pistolas y rifles de aire comprimido y escopetas de perdigones,

— pistolas para lanzar cohetes de señales,

— pistolas «Starter» de salida,

— pistolas de juguete de cualquier tipo,

— pistolas de bolas,

— pistolas de proyectil fijo y pistolas grapadoras de uso industrial,

— ballestas,

— catapultas,

— arpones y fusiles de pesca,

— pistolas de matarife,

— aparatos para aturdir o provocar descargas, como aguijones para ganado o pistolas táser,

— encendedores con forma de arma de fuego.

b) Armas u objetos punzantes o con aristas

Cualquier artículo punzante o con aristas que pueda provocar lesiones, como son:

— hachas y hachuelas,

— flechas y dardos,

— crampones,

— arpones y jabalinas,

— piquetas y picos para hielo,

— patines de hielo,

— navajas automáticas o de resorte de cualquier longitud,

— cuchillos, lo cual incluye cuchillos rituales, con hojas de una longitud superior a 6 cm, de metal o cualquier otro material resistente que permita su uso como arma,

— hendidoras,

— machetes,

— cuchillas y navajas de afeitar abiertas (excepto navajas de afeitar de seguridad o desechables, cuyas cuchillas estén encapsuladas),

— sables, espadas y bastones-espada,

— bisturíes,

— tijeras cuyas hojas superen los 6 cm de longitud,

— bastones de esquí y excursionismo,

— estrellas arrojadizas,

— herramientas que puedan ser utilizadas como arma punzante o cortante (taladros, brocas, cuchillas, cuchillos profesionales, sierras, destornilladores, palancas, martillos, alicates, llaves, llaves inglesas, lámparas para soldadura, etc.),

c) Instrumentos contundentes

Cualquier instrumento contundente que pueda provocar lesiones, como son:

— bates de béisbol y softball,

— palos y bastones, rígidos o flexibles (porras, cachiporras, bastones, etc.),

— bates de críquet,

▼B

— palos de golf,

— palos de hockey,

— palos de lacrosse,

— remos de kayak y canoa,

— monopatines,

— tacos de billar,

— cañas de pesca,

— equipos para artes marciales (nudilleras de metal, palos, porras, mayales, nunchacus, kubatones, kubasaunts, etc.).

d) Sustancias explosivas e inflamables

Cualquier sustancia explosiva o altamente inflamable que constituya un riesgo para la salud de los pasajeros y la tripulación, así como para la seguridad de las aeronaves y los bienes, como son:

— municiones,

— fulminantes,

— detonadores y espoletas,

— explosivos y dispositivos explosivos,

— reproducciones e imitaciones de explosivos y dispositivos explosivos,

— minas y otras cargas explosivas de uso militar,

— granadas de todo tipo,

— gas y bombonas de gas (butano, propano, acetileno, oxígeno, etc.) en gran volumen,

— fuegos de artificio, bengalas de todo tipo y otros artículos de pirotecnia (lo cual incluye petardos y fulminantes de juguete),

— fósforos (excepto los de seguridad),

— cartuchos generadores de humo,

— combustibles líquidos inflamables (gasolina, gasoil, combustible para encendedores, alcohol, etanol, etc.),

— nebulizadores de pintura,

— aguarrás y disolventes de pintura,

— bebidas alcohólicas cuya graduación alcohólica volumétrica supere el 70 % (140 % *proof*).

e) Sustancias químicas y sustancias tóxicas

Cualquier sustancia química o sustancia tóxica que constituya un riesgo para la salud de los pasajeros y la tripulación, así como para la seguridad de las aeronaves y los bienes, como son:

— ácidos y álcalis (por ejemplo, baterías húmedas que puedan sufrir derrame),

— sustancias corrosivas o blanqueadoras (mercurio, cloro, etc.),

— nebulizadores neutralizadores o incapacitantes (macis, rociadores de sustancias picantes, gases lacrimógenos, etc.),

— material radiactivo (por ejemplo, isótopos para uso médico o comercial),

— venenos,

— materiales infecciosos o que entrañen un riesgo biológico (por ejemplo, sangre infectada, bacterias y virus),

— materiales con capacidad de inflamación o combustión espontáneas,

— aparatos extintores.

▼B

f) Líquidos

Líquidos, excepto los contenidos en envases individuales de capacidad inferior a 100 mililitros, contenidos en bolsas de plástico recerrables transparentes de capacidad no superior a 1 litro. El contenido de la bolsa de plástico debe tener la holgura suficiente y la bolsa debe estar completamente cerrada. Los líquidos incluyen geles, pastas, lociones, mezclas líquidas/sólidas y los contenidos de envases presurizados, como pasta de dientes, gel para el pelo, bebidas, sopas, jarabes, perfume, espuma de afeitar, aerosoles y otros artículos de consistencia semejante.

Podrán autorizarse excepciones cuando el líquido:

1) vaya a utilizarse durante el viaje y se trate de un medicamento o de una necesidad dietética especial, incluidos los alimentos infantiles; cuando se solicite, el pasajero deberá poder confirmar la autenticidad del líquido autorizado, o

2) haya sido adquirido en la zona de operaciones pasado el puesto de control de las tarjetas de embarque, en puntos de venta sujetos a procedimientos de seguridad aprobados como parte del programa de seguridad del aeropuerto, y esté empaquetado en una bolsa a prueba de manipulaciones que ofrezca muestras suficientes de que la compra ha sido efectuada en ese preciso aeropuerto, en ese día preciso, o

3) haya sido adquirido en puntos de venta situados en la zona restringida de seguridad sujetos a programas de seguridad aprobados como parte del programa de seguridad del aeropuerto, o

4) haya sido adquirido en otro aeropuerto comunitario y esté empaquetado en una bolsa a prueba de manipulaciones que ofrezca muestras suficientes de que la compra ha sido efectuada en la zona de operaciones en ese preciso aeropuerto, en ese día preciso, o

5) haya sido adquirido a bordo de una aeronave de una compañía aérea comunitaria y esté empaquetado en una bolsa a prueba de manipulaciones que ofrezca muestras suficientes de que la compra ha sido efectuada a bordo de esa precisa aeronave, en ese día preciso, o

6) haya sido adquirido en establecimientos de venta situados dentro de la zona de operaciones pasado el puesto de control de las tarjetas de embarque o en una zona restringida de seguridad de un aeropuerto situado en un tercer país de los indicados en el apéndice 1. La Comisión podrá decidir, de conformidad con el procedimiento a que se refiere el artículo 9, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 2320/2002, incluir en el apéndice 1 un aeropuerto de un tercer país, siempre que se cumplan los requisitos siguientes:

   — dicho tercer país tenga un buen historial de cooperación con la Comunidad y sus Estados miembros, y

   — la Comisión haya reconocido, previa comprobación:

      a) que el tercer país aplica normas de seguridad aérea satisfactorias;

      b) que en el aeropuerto se aplican medidas de seguridad equivalentes a las establecidas en el punto 2.3.3 del presente anexo y en el punto 2.3.6 de la Decisión de la Comisión de 8 de agosto de 2008 ([1]);

      c) que en el aeropuerto se aplican las directrices en materia de control de seguridad recomendadas por la Organización de Aviación Civil Internacional con respecto a líquidos, geles y aerosoles, establecidas en la circular a los Estados de 1 de diciembre de 2006 (referencia: AS 8/11-06/100 Confidencial) y en la circular a los Estados de 30 de marzo de 2007 (referencia: AS 8/11-07/26 Confidencial) o, en el caso de las bolsas a prueba de manipulaciones, especificaciones equivalentes;

([1]) Decisión aún no publicada en el Diario Oficial.

▼B

d) que en la bolsa a prueba de manipulaciones en que se ha introducido el líquido figura un comprobante satisfactorio de la compra, efectuada en las 36 horas anteriores en la zona de operaciones del aeropuerto del tercer país.

2. Un pasajero podrá estar exento de los requisitos del punto 4.1.1.1 si:

a) la autoridad competente ha sido informada con antelación y ha dado su acuerdo para que los artículos sean transportados, y

b) el comandante de la aeronave ha sido informado acerca del pasajero y del artículo o artículos prohibidos que transporta.

Si procede, se colocarán los artículos prohibidos en condiciones seguras.

3. La lista de artículos prohibidos que figura en el punto 4.1.1.1 y la información acerca de las excepciones autorizadas se pondrán a disposición del público.

4. La autoridad competente podrá prohibir otros artículos además de los que figuran en el punto 4.1.1.1. La autoridad competente hará esfuerzos razonables por informar a los pasajeros acerca de dichos artículos antes de que concluyan el procedimiento de facturación del equipaje de bodega.

5. Salvo que se prohíba en virtud del punto 5.2.3.1, los artículos prohibidos en virtud de los puntos 4.1.1.1 o 4.1.1.4 podrán transportarse en el equipaje de bodega, siempre que los pasajeros no dispongan de un acceso sin supervisión a dicho equipaje, desde el punto en que se factura hasta el punto en que se recupera a la llegada.

6. El personal de seguridad podrá denegar el acceso a una zona restringida de seguridad y a la cabina de la aeronave a cualquier pasajero en posesión de un artículo que no figure en el punto 4.1.1.3 sobre el que tenga sospechas.

4.1.2. *Calibración de los arcos detectores de metales*

No se incluyen disposiciones al respecto en el presente Reglamento.

4.1.3. *Control de los pasajeros con movilidad reducida*

No se incluyen disposiciones al respecto en el presente Reglamento.

4.1.4. *Medidas de seguridad para pasajeros potencialmente perturbadores*

1. Se introducirán medidas de seguridad específicas para el transporte aéreo de los siguientes grupos de pasajeros potencialmente perturbadores:

a) Expulsados:

— personas que fueron admitidas legalmente en un Estado miembros por las autoridades, o que entraron ilegalmente en un Estado miembro, y a las que posteriormente las autoridades han ordenado formalmente abandonar dicho Estado miembro.

b) Personas *non gratas*:

— personas cuya entrada en un Estado miembro es denegada por las autoridades competentes y que son devueltas a su país de salida o a cualquier otro país en el que sean admitidas.

c) Personas detenidas:

— personas detenidas o condenadas por los tribunales y que han de ser transportadas.

2. Las autoridades competentes notificarán a la compañía aérea por escrito y con suficiente antelación cuándo tienen previsto embarcar a pasajeros potencialmente perturbadores.

3. La notificación escrita a la compañía aérea y al comandante deberá contener los datos siguientes:

— identidad de la persona,

▼B

— razón del transporte,

— nombre y título del escolta o los escoltas, si procede,

— evaluación de riesgo por las autoridades competentes (y razones para llevar o no escolta),

— acuerdo sobre el asiento previsto, si procede, y

— naturaleza del documento o documentos disponibles.

4. Se adoptarán medidas de seguridad específicas para los pasajeros indisciplinados. Los pasajeros indisciplinados son personas que, a bordo de una aeronave civil, desde el momento en que se cierra la puerta de la aeronave antes del despegue y hasta el momento en que se vuelve a abrir después del aterrizaje, cometen un acto de:

— ataque, intimidación, amenaza o temeridad voluntaria que pone en peligro el orden o la seguridad de las personas y propiedades,

— ataque, intimidación, amenaza o interferencia respecto de un miembro de la tripulación en el desempeño de sus funciones o que disminuye la capacidad de este para desempeñar sus funciones,

— temeridad voluntaria o que causa daños a la aeronave, su equipamiento, o sus equipos y estructuras de servicio, de forma que pone en peligro el orden y la seguridad de la aeronave y sus ocupantes,

— transmisión de información que se sabe falsa, con la que ponen en peligro la seguridad de la aeronave en vuelo,

— desobediencia de las órdenes e instrucciones legales para un funcionamiento seguro, ordenado y eficaz.

5. Las personas detenidas deberán ir siempre escoltadas.

4.2. **Separación de los pasajeros**

Cuando una parte de las instalaciones de la terminal aérea situada entre los puntos de control de seguridad y el punto de embarque haya sido utilizada por los pasajeros que llegan sin registrar según los requisitos del Reglamento (CE) nº 2320/2002, la zona será registrada para garantizar que no se han dejado artículos prohibidos, antes de efectuar cualquier operación de embarque de pasajeros registrados.

4.3. **Control del equipaje de mano**

1. Todos los líquidos se presentarán en los puntos de control para ser examinados.

2. Los ordenadores portátiles y otros artículos eléctricos de gran tamaño se retirarán del equipaje de mano antes de pasar el control y se controlarán por separado.

3. Los abrigos y las chaquetas de los pasajeros serán controlados como piezas de equipaje de mano separadas.

4.3.1. *Control del equipaje de mano mediante equipos de rayos X de alta definición dotados de un sistema TIP activo*

No se incluyen disposiciones al respecto en el presente Reglamento.

4.4. **Control de diplomáticos**

No se incluyen disposiciones al respecto en el presente Reglamento.

5. EQUIPAJE DE BODEGA

5.1. **Vinculación de pasajero y equipaje de bodega**

No se incluyen disposiciones al respecto en el presente Reglamento.

▼B

5.2. **Control del equipaje de bodega**

5.2.1. *Equipaje de bodega acompañado*

1. La compañía aérea garantizará que los pasajeros viajen en el mismo vuelo en que viajan sus equipajes facturados. Cuando no sea así, se considerará que se trata de equipaje de bodega no acompañado.

2. La autoridad competente establecerá en su programa de seguridad de la aviación civil los procedimientos detallados que deberán aplicarse en caso de fallo de los equipos de control.

5.2.2. *Equipaje de bodega no acompañado*

Antes de aceptar transportar un equipaje de bodega no acompañado de otra compañía aérea, las compañías aéreas obtendrán una prueba escrita de que se han aplicado a dicho equipaje los controles de seguridad previstos en el anexo del Reglamento (CE) nº 2320/2002.

5.2.3. *Artículos prohibidos en el equipaje de bodega*

1. No podrán introducirse en el equipaje de bodega los artículos que se enumeran a continuación:

   — explosivos (lo cual incluye detonadores, espoletas, granadas, minas y explosivos),

   — gases (lo cual incluye el propano y el butano),

   — líquidos inflamables (lo cual incluye la gasolina y el metanol),

   — sólidos inflamables y sustancias reactivas (lo cual incluye el magnesio, los encendedores, los fuegos de artificio y las bengalas),

   — oxidantes y peróxidos orgánicos (lo cual incluye la lejía y los kits de reparación de carrocerías),

   — sustancias tóxicas o infecciosas (lo cual incluye los raticidas y la sangre infectada),

   — material radiactivo (lo cual incluye los isótopos para uso médico o comercial),

   — corrosivos (lo cual incluye el mercurio y las baterías para automóviles),

   — piezas del circuito de combustible de un automóvil que hayan contenido combustible.

2. La lista de artículos prohibidos que figura en el punto 5.2.3.1 se pondrá a disposición del público en las agencias de las compañías aéreas y por otros medios adecuados.

3. La autoridad competente podrá prohibir otros artículos además de los que figuran en el punto 5.2.3.1. La autoridad competente hará esfuerzos razonables por informar a los pasajeros acerca de dichos artículos.

4. El personal de seguridad podrá rechazar el transporte de equipaje de bodega que contenga artículos que no figuren en el punto 5.2.3.1 sobre los que tengan sospechas.

5.2.4. *Control del equipaje de bodega mediante sistemas de detección de explosivos (EDS)*

No se incluyen disposiciones al respecto en el presente Reglamento.

5.2.5. *Control del equipaje de bodega acompañado mediante equipos de rayos X convencionales dotados de un sistema TIP activo*

No se incluyen disposiciones al respecto en el presente Reglamento.

5.3. **Protección del equipaje de bodega**

1. El acceso a las zonas de almacenamiento y clasificación de equipajes estará limitado al personal que debe entrar en dichas zonas por razones operativas. Se trata de las personas encargadas de cargar, descargar y proteger el equipaje de bodega y de las personas auto-

▼B

rizadas por la autoridad competente para acceder a las zonas de almacenamiento y clasificación de equipajes.

2. Se podrá permitir a los pasajeros acceder a sus propios artículos del equipaje de bodega y registrado, cuando sea necesario y siempre que lo hagan bajo vigilancia en todo momento, para garantizar que ningún artículo prohibido:

a) se introduce en el equipaje de bodega, o

b) se retira del equipaje de bodega y se introduce en la cabina de la aeronave o en la zona de seguridad restringida.

6. CARGA, MENSAJERÍA Y PAQUETES EXPRÉS

6.1. Aplicación

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

«expedidor cliente», el expedidor cuyos envíos puedan identificarse, sin ningún género de dudas, como envíos para transporte exclusivo en aeronaves de carga, tal como se indica en el punto 6.5 del anexo del Reglamento (CE) nº 2320/2002.

6.2. Condiciones que deberán reunir los agentes acreditados

Designación, aprobación o inclusión en un registro por la autoridad competente

6.2.1. Con el fin de que la autoridad competente designe, apruebe o inscriba en un registro a una entidad como agente acreditado, los Estados miembros velarán por que se aplique el siguiente procedimiento:

a) La entidad presentará una solicitud a la autoridad competente del Estado miembro en que esté situada para que se le conceda el estatus de agente acreditado.

El solicitante presentará un programa de seguridad a la autoridad competente. En el programa se describirán los métodos y procedimientos que ha de seguir el agente con el fin de cumplir tanto el presente Reglamento como el programa nacional de seguridad para la aviación civil en el Estado miembro en que esté situado. El programa describirá igualmente de qué manera el propio agente efectuará el control del cumplimiento de tales métodos y procedimientos.

El solicitante declarará asimismo por escrito su compromiso de mantener las normas de seguridad descritas en su programa y de notificar a la autoridad competente sin dilación cualesquiera cambios de su programa. Esta declaración irá firmada por el representante legal o por la persona responsable de la seguridad;

b) la autoridad competente examinará el programa de seguridad para cerciorarse de que las medidas de seguridad contenidas en el mismo se ajustan al nivel requerido. A continuación, la autoridad competente realizará una comprobación *in situ* en las instalaciones del solicitante cubiertas por el programa con el fin de evaluar la capacidad del solicitante de cumplir tanto con el presente Reglamento como con el programa nacional de seguridad para la aviación civil del Estado miembro en el que se hallen situadas sus instalaciones;

c) en caso de que la autoridad competente considere adecuada la información aportada con arreglo a las letras a) y b), podrá designar, aprobar o inscribir en un registro al agente en calidad de agente acreditado para determinados emplazamientos.

Este procedimiento será de aplicación a más tardar a partir del 1 de marzo de 2008.

6.2.2. A efectos del punto 6.2.1.b) podrá entenderse por comprobaciones *in situ* las inspecciones realizadas por la autoridad competente en las instalaciones del agente acreditado.

6.2.3. En caso de que la autoridad competente deje de considerar adecuada la capacidad del agente acreditado de cumplir tanto el presente Reglamento como el programa nacional de seguridad para la aviación civil, le retirará el estatus de agente acreditado.

▼B

6.3. **Controles de seguridad**

6.3.1. Al efectuar los controles de la carga con arreglo al punto 6.3.1.b) del anexo del Reglamento (CE) nº 2320/2002, los agentes o las compañías aéreas:

a) emplearán los medios y métodos que tengan mayor probabilidad de detectar artículos prohibidos, habida cuenta de la naturaleza del envío, y

b) se asegurarán de que el medio o método utilizado son suficientemente fiables para garantizar que la carga no esconde ningún artículo prohibido.

6.3.2. La autoridad competente notificará a la Comisión cualesquiera otros medios, conforme se establece en el punto 6.3.1.b).iv) del anexo del Reglamento (CE) nº 2320/2002, cuyo uso autoriza para el control de la carga.

6.4. **Criterios para ser considerado expedidor conocido**

6.4.1. La declaración del expedidor conocido a que se refiere el punto 6.4.1.b) del anexo del Reglamento (CE) nº 2320/2002 se efectuará por escrito una vez al año utilizando un formato nacional normalizado.

En la declaración se certificará que los envíos no contienen ningún artículo prohibido de los enumerados en los incisos iv) y v) del apéndice, de acuerdo con el punto 6.4.1.c).i) del anexo del Reglamento (CE) nº 2320/2002.

El expedidor conocido asumirá la responsabilidad plena de su declaración.

6.4.2. Cuando un envío contenga artículos prohibidos, el expedidor conocido en todas las ocasiones certificará por escrito al agente acreditado la presencia de tales artículos en el envío.

6.4.3. Cuando el expedidor conocido deje de estar en condiciones de cumplir con sus obligaciones, le será retirado el estatus de expedidor conocido por la autoridad competente, el expedidor acreditado o la compañía aérea responsable de la validación.

6.5. **Transporte en aeronaves de carga**

6.5.1. Los Estados miembros velarán por que el agente acreditado o la compañía aérea apliquen el siguiente procedimiento a la hora de designar a una entidad como expedidor cliente:

a) La entidad presentará una declaración de compromiso en la que:

— confirme que acusa recibo de las instrucciones nacionales en materia de seguridad de las instalaciones, el personal y el transporte,

— se comprometa a comunicar las instrucciones nacionales de seguridad al personal que trabaja en sus instalaciones,

— se obligue a mantener la carga en condiciones de seguridad hasta su entrega al agente acreditado o a la compañía aérea,

— se avenga a que los envíos se sometan a controles de seguridad, incluidas las inspecciones, y

— acepte que se practiquen en sus instalaciones inspecciones por parte de la autoridad competente sin previo aviso, encaminadas a comprobar si el expedidor cliente cumple con las instrucciones nacionales.

La entidad designará por lo menos a una persona responsable de la seguridad en sus instalaciones y comunicará al expedidor acreditado o a la compañía aérea el nombre y datos de contacto de la misma;

b) el agente acreditado o la compañía aérea consignarán los siguientes datos de la entidad:

— datos de la empresa, incluido el domicilio social *bona fide*,

— naturaleza de la actividad comercial,

▼B

— datos de contacto, incluidos los de la(s) persona(s) responsable(s) de la seguridad,

— número de IVA o número de registro de la empresa, y

— cuenta bancaria;

c) si el agente acreditado o la compañía aérea consideran satisfactoria con la información prevista en las letras a) y b), la entidad podrá ser designada como expedidor cliente.

6.5.2. El agente acreditado o la compañía aérea llevarán una base de datos con la información a que se refiere el punto 6.5.1.b). La base de datos se pondrá a disposición de la autoridad competente para su inspección.

6.5.3. Si un agente acreditado o compañía aérea deja de estar convencido de la capacidad del expedidor cliente de cumplir las instrucciones nacionales, le retirará el estatus de expedidor cliente.

7. CORREO

No se incluyen disposiciones al respecto en el presente Reglamento.

8. CORREO Y MATERIALES DE LA COMPAÑÍA AÉREA

No se incluyen disposiciones al respecto en el presente Reglamento.

9. PROVISIONES Y PRODUCTOS DE RESTAURACIÓN DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS

No se incluyen disposiciones al respecto en el presente Reglamento.

10. PRODUCTOS Y MATERIAL DE LIMPIEZA DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS

No se incluyen disposiciones al respecto en el presente Reglamento.

11. AVIACIÓN GENERAL

No se incluyen disposiciones al respecto en el presente Reglamento.

12. SELECCIÓN Y FORMACIÓN DEL PERSONAL

12.1. **Programa nacional de formación en materia de seguridad de la aviación**

El programa nacional de formación en seguridad de la aviación incluirá formación sobre la manera de tratar a los pasajeros indisciplinados.

12.2. **Personal de seguridad**

12.2.1. *Compañía aérea y gestión de la seguridad del aeropuerto*

1. La autoridad competente garantizará que todos los aeropuertos y compañías aéreas de la Comunidad dispongan de una gestión de la seguridad con un nivel adecuado de cualificación. La autoridad competente garantizará que exista una organización de gestión de la seguridad adecuada. Los gestores principales responsables del cumplimiento de las normas por las compañías aéreas deberán poseer las cualificaciones, la experiencia y los conocimientos necesarios, entre otros:

a) experiencia en operaciones de seguridad de la aviación, o

b) experiencia en otros ámbitos de seguridad afines (policial, militar u otro), y

c) certificación o aprobación equivalente por la autoridad competente, y

▼B

d) conocimientos en los ámbitos siguientes:

— sistemas de seguridad y control de acceso,

— seguridad en vuelo y en tierra,

— armas y artículos prohibidos,

— visión global del terrorismo.

12.3. **Otro personal**

No se incluyen disposiciones al respecto en el presente Reglamento.

13. **ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LOS EQUIPO DE CONTROL**

No se incluyen disposiciones al respecto en el presente Reglamento.

▼B

Apéndice 1

Aeropuertos de los que salen vuelos con destino a aeropuertos de la Comunidad:

— Aeropuerto de Singapur (SIN).

— Croacia:

Aeropuerto de Dubrovnik (DBV),

Aeropuerto de Rijeka (RJK),

Aeropuerto de Pula (PUY),

Aeropuerto de Split (SPU),

Aeropuerto de Zadar (ZAD),

Aeropuerto de Zagreb (ZAG).

▼M1

— República de Corea:

Aeropuerto Seoul Incheon (ICN)

Aeropuerto Pusan Gimhae (PUS).

▼M2

— Canadá:

Calgary International (YYC)

Edmonton International (YEG)

Halifax International (YHZ)

Montreal International (YUL)

Ottawa-Macdonald-Cartier International (YOW)

Toronto-Lester B. Pearson International (YYZ)

Vancouver International (YVR)

Winnipeg International (YWG)

Moncton (YQM)

Quebec (YQB)

St. John's (YYT)

Whitehorse (YXY).

▼M3

— Estados Unidos de América:

Todos los aeropuertos internacionales.