POSICIÓN COMÚN (CE) Nº 25/2002

aprobada por el Consejo el 28 de enero de 2002

con vistas a la adopción del Reglamento (CE) nº .../2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., por el que se establecen normas comunes para la seguridad de la aviación civil

(2002/C 113 E/02)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vistas las Conclusiones del Consejo de Transportes de 16 de octubre de 2001 y, en particular, su apartado 9,

Vista la propuesta de la Comisión [1],

Visto el dictamen del Comité Económico y Social [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) Los actos criminales cometidos en Nueva York y Washington el 11 de septiembre de 2001 ponen de manifiesto que el terrorismo es una de las mayores amenazas para los ideales de la democracia y de la libertad y los valores de paz, que constituyen la esencia misma de la Unión Europea.

(2) Debe garantizarse en todo momento en el ámbito de la aviación civil la protección de los ciudadanos en la Comunidad Europea evitando los actos de interferencia ilícita.

(3) Sin perjuicio de las normas de los Estados miembros en materia de seguridad nacional y de las medidas adoptadas en virtud del título VI del Tratado de la Unión Europea, este objetivo se debe alcanzar mediante la adopción de disposiciones adecuadas en materia de política de transporte aéreo que establezcan normas básicas comunes basadas en las recomendaciones vigentes en el Documento 30 de la Conferencia Europea de la Aviación Civil (CEAC). Además deben delegarse poderes de ejecución a la Comisión para aprobar las correspondientes normas de desarrollo. A fin de prevenir la ejecución de actos ilegales, algunas de esas normas de desarrollo deben mantenerse secretas y no ser objeto de publicación.

(4) El presente acto normativo respeta los derechos fundamentales y acata los principios reconocidos, en particular, en la Carta de derechos fundamentales de la Unión Europea.

(5) Las distintas categorías de actividad en el ámbito de la aviación civil no están sujetas necesariamente al mismo tipo de amenaza. Por consiguiente, las normas de desarrollo deben ajustarse a las circunstancias específicas de cada actividad y al carácter delicado de determinadas medidas.

(6) En los aeropuertos de pequeñas dimensiones la aplicación de normas básicas comunes podría ser desproporcionado, o su aplicación resultar imposible por razones objetivas de orden práctico. En tales casos las autoridades competentes de los Estados miembros deben tener la posibilidad de aplicar medidas alternativas que establezcan un nivel adecuado de protección. La Comisión debe examinar si estas medidas están justificadas por razones objetivas de orden práctico y si ofrecen un nivel adecuado de protección.

(7) El Convenio sobre aviación civil internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 (denominado en lo sucesivo «el Convenio de Chicago»), establece normas mínimas para garantizar la seguridad de la aviación civil.

(8) A fin de lograr la consecución de los objetivos del presente Reglamento, cada Estado miembro debe adoptar un programa de seguridad de la aviación civil, así como un programa correspondiente de control de calidad y de formación.

(9) Habida cuenta de la diversidad de partes involucradas en la aplicación de las medidas de seguridad a escala nacional, es necesario que cada Estado miembro designe una autoridad única adecuada que sea responsable de la coordinación y el seguimiento de la aplicación de los programas de seguridad aérea.

(10) Los Estados miembros deben tener la posibilidad de aplicar medidas más restrictivas.

(11) El seguimiento de las medidas de seguridad requiere el establecimiento en el ámbito nacional de sistemas apropiados de control de calidad y la organización de inspecciones bajo la supervisión de la Comisión, a fin de verificar la eficacia del sistema nacional.

---

[1] DO C 51 E de 26.2.2002, p. 221.

[2] DO C 48 de 21.2.2002, p. 70.

[3] Dictamen emitido el 23 de noviembre de 2001 (no publicado aún en el Diario Oficial).

[4] Dictamen del Parlamento Europeo de 29 de noviembre de 2001, Posición común del Consejo de 28 de enero de 2002 y Decisión del Parlamento Europeo de ... (no publicada aún en el Diario Oficial).

(12) Las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento deben aprobarse con arreglo a 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 [1].

(13) El Reino de España y el Reino Unido acordaron el 2 de diciembre de 1987 en Londres un dispositivo para una mayor cooperación respecto a la utilización del aeropuerto de Gibraltar en una declaración conjunta de los Ministros de Asuntos Exteriores de ambos países; dicho dispositivo tiene aún que llevarse a la práctica.

(14) Dado que los objetivos de la acción pretendida, a saber, el establecimiento y la aplicación de disposiciones adecuadas en el ámbito de la política de transporte aéreo, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, pueden lograrse mejor, debido al ámbito europeo del presente Reglamento, a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento se limita a las normas comunes básicas necesarias para lograr los objetivos de la seguridad aérea y no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Objetivos

1. El objetivo principal del presente Reglamento es establecer y aplicar las medidas comunitarias adecuadas para prevenir actos de interferencia ilícita contra la aviación civil.

2. El objetivo adicional es proporcionar la base para una interpretación común de las disposiciones pertinentes del Convenio de Chicago, en particular las de su anexo 17.

3. Los medios para lograr los objetivos previstos en los apartados 1 y 2 serán los siguientes:

a) la definición de normas básicas comunes sobre las medidas de seguridad aérea;

b) el establecimiento de los mecanismos adecuados de control del cumplimiento.

Artículo 2

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

1) «aeropuerto»: cualquier zona de un Estado miembro abierta para las operaciones de transporte aéreo comercial;

2) «Convenio de Chicago»: el Convenio sobre aviación civil internacional y sus anexos, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

3) «seguridad aérea»: la combinación de medidas y de recursos humanos y naturales para proteger la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.

Artículo 3

Ámbito de aplicación

1. Las medidas establecidas en el presente Reglamento se aplicarán a todos los aeropuertos ubicados en los territorios de los Estados miembros a los que se aplica el Tratado.

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

3. La aplicación de las disposiciones del presente Reglamento al aeropuerto de Gibraltar quedará en suspenso hasta que se hayan puesto en práctica los mecanismos de cooperación que figuran en la declaración conjunta realizada por los Ministros de Asuntos Exteriores del Reino de España y del Reino Unido el 2 de diciembre de 1987. Los Gobiernos de España y del Reino Unido informarán al Consejo sobre la fecha de puesta en práctica.

Artículo 4

Normas comunes

1. Las normas básicas comunes sobre medidas de seguridad aérea se establecen en el anexo.

2. Las medidas necesarias para la aplicación y la adaptación técnica de dichas normas básicas comunes se adoptarán con arreglo al procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 9, teniendo debidamente en cuenta los distintos tipos de actividad y el carácter delicado de las medidas relativas a:

a) criterios de eficacia y pruebas de aceptación del equipo;

b) procedimientos detallados que contienen información delicada;

c) criterios precisos para la exención de las medidas de seguridad.

3. La autoridad competente de un Estado miembro, basándose en una evaluación de riesgos local, y en los casos en que la aplicación de las medidas de seguridad especificadas en el anexo del presente Reglamento pueda resultar desproporcionada, o en los que estas medidas no se puedan aplicar por motivos objetivos de orden práctico, podrá adoptar medidas de seguridad nacionales para garantizar un nivel adecuado de protección en los aeropuertos:

a) con una media anual de 2 vuelos comerciales diarios, o

b) con vuelos de aviación general exclusivamente, o

[1] DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

c) con una actividad comercial limitada a aparatos de menos de 10 t de peso máximo al despegue (MTOW) o menos de 20 plazas;

teniendo en cuenta las características de estos pequeños aeropuertos.

El Estado miembro de que se trate deberá informar de estas medidas a la Comisión.

4. La Comisión estudiará si las medidas adoptadas por un Estado miembro de conformidad con el apartado 3 se justifican por motivos objetivos de orden práctico y proporcionan un nivel de protección adecuado. Si las medidas no satisficieran estos criterios, la Comisión adoptará una decisión según el procedimiento del apartado 3 del artículo 9; en dicho caso, el Estado miembro deberá derogar o adaptar esas medidas.

Artículo 5

Programa nacional de seguridad para la aviación civil

1. En los tres meses siguientes a la entrada en vigor del presente Reglamento, cada Estado miembro adoptará un programa nacional de seguridad para la aviación civil para garantizar la aplicación de las normas comunes a que se refiere el apartado 1 del artículo 4 y de las medidas adoptadas de conformidad con lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 4, en la fecha que estipulen dichas medidas.

2. Sin perjuicio de que en un Estado miembro puedan participar en la seguridad de la aviación más de un órgano o entidad, cada Estado miembro designará una autoridad competente responsable de la coordinación y el seguimiento de la aplicación de su programa nacional de seguridad para la aviación civil.

3. En los seis meses siguientes a la entrada en vigor del presente Reglamento, cada Estado miembro exigirá de su propia autoridad competente que garantice el desarrollo y la ejecución de un programa nacional de control de la calidad de la seguridad de la aviación civil que garantice la eficacia de su propio programa nacional de seguridad para la aviación civil.

4. Cada Estado miembro garantizará que sus aeropuertos y sus compañías aéreas que presten servicios a partir de ese Estado apliquen y mantengan programas de seguridad de los aeropuertos y de las compañías aéreas capaces de responder a las exigencias de su programa nacional de seguridad para la aviación civil. Dichos programas se someterán a la aprobación y el seguimiento de la autoridad competente.

5. Cada estado miembro exigirá a la autoridad competente que se haga cargo del desarrollo y la aplicación de un programa nacional de formación sobre seguridad de la aviación civil.

Artículo 6

Aplicación de medidas más estrictas

Los Estados miembros podrán aplicar, observando lo dispuesto en el Derecho comunitario, medidas más estrictas que las previstas en el presente Reglamento. Lo antes posible después de aplicarlas, los Estados miembros notificarán a la Comisión las características de dichas medidas.

Artículo 7

Control del cumplimiento

1. Las especificaciones para el programa nacional de control de la calidad de la seguridad de la aviación civil que deberán aplicar los Estados miembros se adoptarán con arreglo al procedimiento que establece el apartado 2 del artículo 9. Dicho programa se basará en las mejores prácticas y permitirá la detección rápida de deficiencias y su corrección. Cada programa determinará que todos los aeropuertos situados en el Estado miembro se someterán a auditorías periódicas bajo la responsabilidad de la autoridad competente contemplada en el apartado 2 del artículo 5. Esas auditorías utilizarán una metodología común y serán realizadas por auditores cualificados según criterios comunes.

2. Seis meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento con arreglo a lo dispuesto en el artículo 12, la Comisión, en cooperación con la autoridad competente a que se refiere el apartado 2 del artículo 5, comenzará a efectuar inspecciones, inclusive inspecciones de una muestra representativa de aeropuertos, para controlar la aplicación por los Estados miembros de las disposiciones del presente Reglamento. Dichas inspecciones deberán tener en cuenta la información recabada por los programas nacionales de control de la calidad de la seguridad de la aviación civil y, en particular, los informes de auditoría. Los procedimientos para efectuar dichas inspecciones se adoptarán con arreglo al procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 9.

3. Los funcionarios con mandato de la Comisión para efectuar las inspecciones con arreglo a lo dispuesto en el apartado 2 ejercerán sus poderes previa presentación de una autorización escrita en la que se especifique la naturaleza y el objetivo de la inspección, así como la fecha en que se iniciará. Con la debida antelación, la Comisión informará al Estado miembro interesado de su intención de efectuar una inspección y de la identidad de los funcionarios habilitados.

El Estado miembro correspondiente se someterá a dichas inspecciones y velará por que así lo hagan los organismos o personas interesados.

4. La Comisión comunicará los informes de inspección al Estado miembro correspondiente. En un plazo de tres meses tras la notificación, éste deberá indicar las medidas adoptadas para solventar las posibles deficiencias. El informe y la respuesta de la autoridad competente citada en el apartado 2 del artículo 5 se comunicarán al Comité creado en virtud del apartado 1 del artículo 9.

Artículo 8

Divulgación de la información

1. Sin perjuicio del derecho del público de acceder a los documentos en la forma establecida en el Reglamento (CE) nº 1049/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2001, relativo al acceso del público a los documentos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión [1],

[1] DO L 145 de 31.5.2001, p. 43.

a) las medidas relativas a:

i) criterios de eficacia y pruebas de aceptación del equipo,

ii) procedimientos detallados que contienen información delicada,

iii) criterios detallados para la exención de las medidas de seguridad,

contempladas en el apartado 2 del artículo 4;

b) las especificaciones contempladas en el apartado 1 del artículo 7, y

c) los informes de las inspecciones y las respuestas de los Estados miembros contemplados en el apartado 4 del artículo 7,

se mantendrán secretos y no serán objeto de publicación. Sólo tendrán acceso a ellos las autoridades contempladas en el apartado 2 del artículo 5, quienes los comunicarán únicamente a las partes interesadas en la medida de lo necesario, con arreglo a las normas nacionales aplicables en materia de divulgación de información delicada.

2. Los Estados miembros, en la medida de lo posible y de conformidad con la normativa nacional aplicable, tratarán confidencialmente la información resultante de los informes de las inspecciones y las respuestas de los Estados miembros cuando se refieran a otros Estados miembros.

3. Salvo en los casos en que sea evidente que deben divulgarse o que no deben divulgarse los informes de las inspecciones y las respuestas, los Estados miembros o la Comisión consultarán con el Estado miembro afectado.

Artículo 9

Comité

1. La Comisión estará asistida por un Comité compuesto por representantes de los Estados miembros y presidido por el representante de la Comisión.

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 apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en un mes.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 6 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

4. El Comité aprobará su reglamento interno.

Artículo 10

Publicación de información

Con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (CE) nº 1049/2001, la Comisión publicará un informe anual sobre la aplicación del presente Reglamento y la situación de la Comunidad en materia de seguridad aérea y extraerá conclusiones de los informes de inspección.

Artículo 11

Sanciones

Las sanciones por infracción de las disposiciones del presente Reglamento serán efectivas, proporcionadas y disuasorias.

Artículo 12

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*, excepto para las siguientes disposiciones del anexo:

— control del equipaje de bodega (punto 5.2),

— carga, mensajería y paquetes exprés (punto 6), y

— correo (punto 7).

Estas disposiciones entrarán en vigor el 31 de diciembre de 2002.

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

Hecho en . . .

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

ANEXO

1. **DEFINICIONES**

1. «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.

2. «Zona de operaciones»: la zona de los aeropuertos, terrenos y edificios adyacentes o partes de ellos en que se realizan movimientos.

3. «Control de seguridad de la aeronave»: la inspección de las zonas del interior de una aeronave a las que puedan haber tenido acceso los pasajeros y de la bodega, con el fin de descubrir artículos prohibidos.

4. «Registro de seguridad de la aeronave»: la inspección minuciosa del interior y el exterior de la aeronave encaminada a descubrir artículos prohibidos.

5. «Comprobación de antecedentes personales»: la verificación de la identidad y la experiencia previa de una persona, incluidos los antecedentes penales, como parte de la evaluación de la idoneidad de un individuo para tener libre acceso a las zonas de seguridad restringidas.

6. «Equipaje de mano»: el equipaje destinado a ser transportado en la cabina de una aeronave.

7. «Vuelo comercial»: el vuelo regular o no regular o la actividad de vuelo efectuados en virtud de un contrato de alquiler y destinados al público en general o a grupos privados previo pago de remuneración.

8. «Co-Mat»: abreviatura de materiales de una compañía aérea enviados entre su red de estaciones.

9. «Co-Mail»: abreviatura de correo de una compañía aérea enviado entre su red de estaciones.

10. «Comprobaciones aleatorias continuas»: las comprobaciones llevadas a cabo con carácter aleatorio durante todo el período de actividad.

11. «Aviación general»: toda actividad de vuelo regular o no regular que no se ofrece al público en general o a la que el público no tiene acceso.

12. «Sistema de detección de explosivos — EDS»: un sistema o combinación de distintas tecnologías que permite detectar sustancias explosivas contenidas en el equipaje e indicarlo mediante una alarma, con independencia del material con que estén fabricadas las bolsas o maletas.

13. «Sistema de detección de artefactos explosivos — EDDS»: un sistema o combinación de distintas tecnologías que permite detectar, e indicarlo mediante una alarma, los artefactos explosivos contenidos en el equipaje mediante la detección de uno o varios de los componentes de esos artefactos, con independencia del material con que estén fabricadas las bolsas o maletas.

14. «Equipaje de bodega»: el equipaje destinado a ser transportado en la bodega de una aeronave.

15. «Expedidor conocido»:

    a) de la carga: el productor de los bienes destinados al transporte aéreo por cuenta propia, que haya establecido relaciones comerciales con un agente acreditado o compañía aérea sobre la base de los criterios que se detallan en el presente anexo;

    b) del correo: el autor del correo destinado al transporte aéreo por cuenta propia, que haya establecido relaciones comerciales con una autoridad o administración postal acreditada.

16. «Sector de tierra»: la zona de los aeropuertos en la que no se realicen operaciones, incluidas todas las zonas públicas.

17. «Correo»: el envío de correspondencia y demás objetos realizado por las administraciones postales y destinado a las mismas. Los Estados miembros definirán el concepto de autoridades o administraciones postales.

18. «Artículo prohibido»: Un objeto que pueda emplearse para cometer un acto de intervención ilícita y que no se haya declarado ni sometido debidamente a la normativa aplicable. En el apéndice figura una relación indicativa de artículos prohibidos.

19. «Sistema primario de detección de explosivos — PEDS»: un sistema o combinación de distintas tecnologías que permite detectar las sustancias explosivas contenidas en el equipaje e indicarlo mediante una alarma, con independencia del material con que estén fabricadas las maletas o bolsos.

20. «Agente acreditado»: el agente, el transitario u otra entidad que trabaje con un operador y proporcione controles de seguridad aceptados o exigidos por la autoridad competente en relación con la carga, el correo y los paquetes o cartas urgentes.

21. «Zona restringida de seguridad»: toda zona de operaciones de un aeropuerto cuyo acceso está sujeto a control para garantizar la seguridad de la aviación civil. Estas zonas comprenderán normalmente, entre otras cosas, todas las zonas de salida de pasajeros situadas entre los puntos de control y las aeronaves, las rampas, las zonas de composición de equipajes, las terminales de carga, los centros postales y las instalaciones de limpieza y restauración de la zona de operaciones.

22. «Controles de seguridad»: los medios que permiten impedir la introducción de artículos prohibidos.

23. «Controles»: la aplicación de medios técnicos o de otra índole destinada a identificar y/o detectar artículos prohibidos.

24. «Equipaje de bodega no acompañado»: el equipaje aceptado para su transporte en la bodega de una aeronave a bordo de la cual no está el pasajero que lo haya facturado.

25. «Terminal»: el edificio principal o el grupo de edificios donde se lleve a cabo el despacho de pasajeros comerciales y de carga, así como el acceso a las aeronaves.

26. «*TIP: Threat Image Projection* (proyector de imágenes de objetos amenazantes)»: Se trata de un programa informático que puede instalarse en algunas máquinas de rayos X. El programa proyecta imágenes virtuales de artículos amenazantes (por ejemplo: una pistola, un cuchillo, un artefacto explosivo improvisado), dentro de la imagen de rayos X de un equipaje real que se está examinando y proporciona información inmediata al operador de la máquina de rayos X sobre la capacidad de los operadores de detectar tales imágenes.

27. «Equipo de detección de rastros»: un sistema tecnológico o una combinación de distintas tecnologías capaz de detectar ínfimas cantidades (1/1 000 millones de gramo), y de indicar mediante una alarma, la presencia de materiales explosivos contenidos en el equipaje u otros artículos sujetos a análisis.

2. **SEGURIDAD EN LOS AEROPUERTOS**

2.1. **Requisitos de planificación aeroportuaria**

El diseño o la configuración de los aeropuertos, terminales de pasajeros y de carga y otros edificios que tengan acceso directo a la zona de operaciones deberán tener en cuenta los siguientes requisitos esenciales en materia de:

a) controles de seguridad aplicados a los pasajeros, el equipaje de mano, la carga, la mensajería, los paquetes exprés y el correo, así como provisiones y productos de restauración de la compañía aérea;

b) protección y acceso controlado a las zonas de operaciones, las zonas restringidas de seguridad y las demás zonas e instalaciones aeroportuarias sensibles;

c) uso eficaz de los equipos de seguridad.

2.1.1. *Límites entre la zona de operaciones y el sector de tierra*

Se establecerán límites entre el sector de tierra y la zona de operaciones de los aeropuertos.

2.1.2. *Zonas restringidas de seguridad*

En cada aeropuerto se establecerán zonas restringidas de seguridad.

2.2. **Control de acceso**

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

i) Se controlará en todo momento el acceso a las zonas restringidas de seguridad y a las demás zonas de operaciones para garantizar que no entre en ellas ninguna persona sin autorización y que no puedan introducirse artículos prohibidos en las zonas restringidas de seguridad ni en las aeronaves.

ii) Se comprobarán los antecedentes de los últimos cinco años de todo el personal que deba tener acceso a las zonas restringidas de seguridad. Este control se repetirá a intervalos regulares no superiores a cinco años.

iii) El personal que deba tener acceso a las zonas restringidas de seguridad deberá recibir periódicamente formación en materia de seguridad de la aviación (véase el punto 12.3), que incluirá los riesgos para la seguridad de la aviación, y se le darán instrucciones para que informe a las autoridades competentes sobre cualquier incidente que pueda suponer una amenaza para la seguridad de la aviación.

iv) Se expedirán tarjetas de identificación a todo el personal que trabaje en el aeropuerto o lo visite con frecuencia (incluidos los empleados del aeropuerto y de las compañías aéreas y los empleados de otros organismos). La tarjeta de identificación llevará el nombre y una foto del portador. Tendrá un período de validez limitado. Las autoridades competentes determinarán cuándo debe expedirse una tarjeta de identificación permanente para los visitantes habituales.

v) Cuando se esté de servicio, deberá llevarse la tarjeta de identificación en un lugar visible en todo momento.

vi) Los vehículos que deban utilizarse en la zona de operaciones permanecerán en ésta en la medida de lo posible.

vii) Se expedirá un pase especial para los vehículos que deban circular entre el sector de tierra y la zona de operaciones. El pase se asignará a cada vehículo en concreto e irá colocado en un lugar de éste fácilmente visible. Los demás vehículos que deban acceder a la zona de operaciones sólo podrán hacerlo tras haber sido inspeccionados y haber obtenido un pase temporal. Los vehículos en misiones de emergencia podrán estar exentos de estos requisitos.

viii) Las tarjetas de identificación y los pases de los vehículos serán controlados en todos los puntos de acceso a la zona de operaciones y a las zonas restringidas de seguridad.

2.2.2. *Terminales*

Se mantendrá la vigilancia en todas las zonas de la terminal accesibles al público. Se patrullará en las terminales y los pasajeros y demás personas presentes serán vigilados por personal de seguridad.

2.2.3. *Otras zonas públicas*

Se facilitarán medios para controlar el acceso a las zonas públicas cercanas a las zonas de movimiento de las aeronaves (terrazas panorámicas para el público, hoteles de la zona aeroportuaria y zonas de estacionamiento de vehículos). Otras zonas públicas que requerirán controles serán (lista no exhaustiva): las instalaciones situadas siempre en el sector de tierra, como los estacionamientos para usuarios y el público en general, las carreteras de las terminales y las carreteras públicas de acceso, las instalaciones de alquiler de vehículos, las zonas de estacionamiento de taxis y de transporte público y las instalaciones hoteleras del aeropuerto.

Asimismo, se tomarán las disposiciones oportunas para garantizar que estas zonas públicas puedan cerrarse de inmediato en caso de aumento de la amenaza. El personal de seguridad patrullará por estas zonas cuando estén abiertas al público.

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

a) Se controlará a todo el personal, incluida la tripulación, así como los objetos que lleve consigo, antes de autorizarle a entrar en las zonas restringidas de seguridad. Cuando esto no sea posible, las personas y los objetos serán controlados mediante comprobaciones aleatorias continuas, con la frecuencia que indiquen las evaluaciones del riesgo efectuadas por las autoridades competentes de cada Estado miembro. El control aleatorio incluirá todos los objetos que lleven a bordo de las aeronaves los proveedores de servicios, incluidos los de limpieza, restauración, venta libre de impuestos, y demás personas que tengan acceso a las aeronaves. Los procedimientos de registro garantizarán que no se transporte ningún artículo prohibido y los métodos serán los mismos que los aplicados en los controles de pasajeros y del equipaje de mano.

b) Los vehículos y suministros que deban llevarse a la zona de operaciones o a otras zonas restringidas de seguridad se inspeccionarán de forma aleatoria.

2.4. **Seguridad física y patrullas**

a) Las plataformas y las demás zonas de estacionamiento deberán disponer del alumbrado adecuado, que iluminará especialmente las zonas vulnerables del aeropuerto.

b) Las zonas técnicas y de mantenimiento estarán protegidas por vallas, guardas y patrullas, y se controlará su acceso mediante las tarjetas de identificación y los pases de los vehículos. Se tomarán medidas análogas para proteger el perímetro y las instalaciones de suministro eléctrico, subestaciones eléctricas, instalaciones de navegación, torres de control y otros edificios del aeropuerto utilizados por los servicios de control del tráfico aéreo, así como las instalaciones de combustible y de comunicaciones. Se tomarán precauciones especiales contra los intentos de sabotaje de las instalaciones de combustible y comunicaciones.

c) El vallado del perímetro y las zonas adyacentes a las zonas restringidas de seguridad y otras zonas de operaciones exteriores a la valla, incluidas las inmediaciones de la entrada de la pista y de las calles de rodaje serán vigiladas por patrullas, televisión de circuito cerrado u otras medidas de control. Se emplearán procedimientos estrictos para dar el alto a toda persona que no lleve expuesta su tarjeta de identificación y a toda persona que intente penetrar en zonas en las que no están autorizadas a entrar.

d) El acceso a la zona de operaciones y a las demás zonas restringidas de seguridad a través de oficinas alquiladas, hangares de mantenimiento, instalaciones de carga u otros edificios de servicios e instalaciones quedará limitado al mínimo imprescindible.

3. SEGURIDAD DE LAS AERONAVES

3.1. Registros de las aeronaves

1. Toda aeronave será sometida a los siguientes registros:

   a) antes de la salida de un vuelo, las aeronaves fuera de servicio serán objeto de un registro de la seguridad de la aeronave inmediatamente antes de ser llevadas a una zona restringida de seguridad para un vuelo; las aeronaves podrán registrarse en otro momento que no sea inmediatamente antes de ser llevadas a una zona restringida de seguridad, pero entonces deberán ser protegidas o vigiladas desde el comienzo del registro hasta la salida;

   b) durante la puesta en orden de vuelo y las escalas de tránsito, las aeronaves en servicio serán objeto de un control de la seguridad de la aeronave inmediatamente después de que hayan desembarcado los pasajeros o lo más tarde posible antes de que embarquen los pasajeros y se estibe el equipaje y la carga, según proceda.

2. Todos los registros de seguridad y controles de seguridad de una aeronave se realizarán una vez que todos los proveedores de servicios (servicios de restauración, limpieza, venta de mercancías libres de impuestos y otros) distintos de los dedicados a funciones de seguridad hayan abandonado la aeronave, y deberá mantenerse la esterilidad hasta que finalicen el embarque y las operaciones previas a la salida.

3.2. Protección de las aeronaves

1. Se establecerá la responsabilidad en materia de control del acceso a las aeronaves estacionadas y se ejercerá del modo siguiente:

   a) si se trata de una aeronave en servicio, se controlará el acceso desde el comienzo del control de seguridad de la aeronave hasta la salida del vuelo, para mantener la integridad del control;

   b) en caso de aeronaves fuera de servicio que hayan sido registradas y llevadas a una zona restringida de seguridad, el acceso se controlará desde el comienzo del registro de seguridad de la aeronave hasta la salida del vuelo, para mantener la integridad del registro.

2. Toda aeronave en servicio será objeto de una vigilancia suficiente para detectar el acceso sin autorización.

3. El acceso a una aeronave fuera de servicio se controlará del modo siguiente:

   a) las puertas de la cabina deberán estar cerradas;

   b) se protegerán, retirarán o replegarán las pasarelas telescópicas y las escalerillas ventrales, según proceda, o

   c) las puertas de la aeronave se sellarán con precintos de seguridad.

4. Además, cuando no todo el personal pase un control en su acceso a las zonas restringidas de seguridad, toda aeronave se patrullará, en vehículos o a pie, al menos cada 30 minutos, o será objeto de una vigilancia suficiente para detectar el acceso sin autorización.

5. Siempre que sea posible, las aeronaves se estacionarán lejos del vallado exterior o de otras barreras fácilmente franqueables y en zonas bien iluminadas.

4. PASAJEROS Y EQUIPAJE DE MANO

4.1. Control de los pasajeros

1. Excepto los pasajeros mencionados en el número 3, todos los pasajeros en espera de embarcar (es decir, los pasajeros de un vuelo inicial y los pasajeros en tránsito, a no ser que ya hayan pasado el control con arreglo a los procedimientos previstos en el presente anexo), serán controlados para evitar que se introduzcan artículos prohibidos en las zonas restringidas de seguridad y a bordo de una aeronave. Los pasajeros serán controlados por alguno de los métodos siguientes:

   a) registro manual;

b) control mediante el paso a través de un arco detector de metales. Cuando se utilice este sistema, deberán hacerse también registros aleatorios continuos manuales de los pasajeros controlados. Todos los pasajeros que hagan saltar la alarma del equipo de detección deberán someterse a dicho registro manual. A los que no hagan saltar la alarma se les someterá a un registro aleatorio continuo, y en caso de que se active la alarma:

i) se pedirá a la persona que vuelva a pasar por el arco detector de metales, o bien

ii) se registrará a esa persona manualmente cuando pueda utilizarse un detector de metales manual.

2. Cuando se utilice un arco detector de metales, se regulará a un nivel que permita detectar objetos metálicos pequeños.

3. Las autoridades competentes podrán determinar las categorías de personas que estarán sujetas a procedimientos especiales de control o que quedarán exentas de control.

4. Se elaborarán disposiciones de seguridad para pasajeros potencialmente perturbadores.

4.2. **Separación de los pasajeros**

Los pasajeros en espera de embarcar y que ya hayan pasado el control no se mezclarán con los pasajeros de llegada que puedan no haber sido controlados con arreglo a los procedimientos previstos en el presente anexo. Cuando no se haya podido separar físicamente a estos pasajeros, el objetivo de seguridad se cumplirá instrumentando medidas compensatorias de acuerdo con la evaluación del riesgo local.

4.3. **Control del equipaje de mano**

1. El equipaje de mano de todos los pasajeros en espera de embarcar (es decir, los pasajeros de un vuelo inicial y los pasajeros en tránsito, a no ser que ya hayan pasado el control con arreglo a los procedimientos previstos en el presente anexo) serán controlados antes de poder acceder a las zonas restringidas de seguridad o a bordo de una aeronave. Se retirará al pasajero todo artículo prohibido o se le denegará el acceso a la zona de seguridad o a la aeronave, según corresponda. El equipaje de mano se controlará por alguno de los métodos siguientes:

a) se hará un registro manual completo del contenido de cada bolso o maleta cuando se den circunstancias sospechosas, por ejemplo, un peso incongruente;

b) se pasará por un equipo de rayos X convencional, haciéndose además de forma continua y aleatoria un registro manual del equipaje controlado, con un porcentaje de personas registradas así no inferior al 10 %, incluidas aquellas que planteen dudas al operador;

c) se pasará por un equipo de rayos X de alta definición dotado de un proyector de imágenes de objetos amenazantes que esté instalado y en funcionamiento. Sólo será necesario registrar manualmente el equipaje que plantee dudas al operador, pero en el registro manual se podrá utilizar además un equipo de detección de rastros.

2. El equipaje de mano de las personas mencionadas en el número 3 del punto 4.1 podrá ser objeto de procedimientos especiales de control o quedar exento de control.

4.4. **Control de diplomáticos**

Sin perjuicio de lo dispuesto en el Convenio de Viena sobre relaciones diplomáticas, los diplomáticos y otras personas con estatuto privilegiado, así como su equipaje personal, excepto las «valijas diplomáticas», podrán ser controlados por motivos de seguridad. El personal de las compañías aéreas responsable de la recepción de las valijas diplomáticas deberá cerciorarse de que han sido enviadas efectivamente por los responsables designados de las misiones diplomáticas. Los correos diplomáticos y su equipaje personal no estarán exentos del control de seguridad.

5. **EQUIPAJE DE BODEGA**

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

1. El equipaje de bodega no se embarcará en una aeronave a menos que se tomen todas las medidas siguientes:

   a) el equipaje de bodega llevará la marca exterior adecuada que permita identificarlo y vincularlo con el pasajero correspondiente;

   b) el pasajero al que pertenece el equipaje deberá haberse presentado para el vuelo en el que se transporte éste;

   c) antes de embarcarlo, el equipaje de bodega se mantendrá en una zona del aeropuerto a la que sólo puedan acceder las personas autorizadas;

   d) todo bulto de equipaje del que se haga cargo una compañía aérea para su transporte en la bodega de una aeronave se identificará bien como acompañado o bien como no acompañado. La identificación se realizará por un procedimiento manual o automatizado.

2. Se adoptarán medidas para garantizar que, cuando un pasajero que se haya presentado para un vuelo y haya dejado su equipaje a cargo de la compañía aérea no esté a bordo de la aeronave, dicho equipaje se saque de ésta y no se transporte en el vuelo de que se trata.

3. Se establecerá un manifiesto del equipaje de bodega o un medio alternativo de prueba que confirme la identificación y el control del equipaje de bodega no acompañado.

5.2. **Control del equipaje de bodega**

1. Equipaje de bodega acompañado. Todos los bultos del equipaje de bodega acompañado (tanto el equipaje de bodega de un vuelo inicial como en tránsito, a no ser que ya hayan pasado el control con arreglo a los procedimientos previstos en el presente anexo), se controlarán por alguno de los métodos siguientes antes de ser embarcados en la aeronave:

   a) registro manual;

   b) equipo de rayos X convencional, sometiendo además al 10 % como mínimo del equipaje controlado a alguno de los controles siguientes:

      i) registro manual,

      ii) sistema de detección de explosivos, sistema de detección de artefactos explosivos o sistema primario de detección de explosivos,

      iii) equipo de rayos X convencional en el que el mismo operador vea cada bulto desde dos ángulos distintos en el mismo punto del control;

   c) equipo de rayos X convencional dotado de un proyector de imágenes de objetos amenazantes que esté activado;

   d) sistema de detección de explosivos o un sistema de detección de artefactos explosivos;

   e) sistema primario de detección de explosivos;

   f) equipo de detección de rastros en los bultos abiertos.

2. Equipaje de bodega no acompañado. Todos los bultos del equipaje de bodega no acompañado, tanto el equipaje de bodega de un vuelo inicial como en tránsito, se controlarán por alguno de los métodos siguientes antes de ser embarcados en la aeronave:

   a) sistema de detección de explosivos;

   b) sistema primario de detección de explosivos a varios niveles, en cuyo nivel 2 los operadores vean las imágenes de todos los bultos;

   c) equipo de rayos X convencional en el que el mismo operador vea cada bulto desde dos ángulos distintos en el mismo punto del control;

   d) control manual completado con la utilización de un equipo de detección de rastros en los bultos abiertos;

   a no ser que el equipaje no acompañado, que haya sido previamente controlado según lo estipulado en el presente anexo, haya sido separado debido a factores fuera del control de los pasajeros y el equipaje no acompañado haya estado bajo custodia de la compañía aérea.

5.3. **Protección del equipaje de bodega**

El equipaje de bodega que deba transportar una aeronave se protegerá de intervenciones no autorizadas desde el punto en que la compañía se haga cargo de él hasta la salida de la aeronave que debe transportarlo. Para proteger el equipaje de bodega se adoptarán las medidas siguientes:

a) antes de ser embarcado en la aeronave, el equipaje de bodega se mantendrá en la zona destinada a la composición de equipajes o en otra zona de depósito del aeropuerto a las que sólo tenga acceso el personal autorizado;

b) toda persona que se introduzca sin autorización en una zona destinada a la composición o al depósito de equipajes será interceptada y acompañada fuera de la zona;

c) el equipaje de bodega y en tránsito no deberá quedar sin vigilancia en la rampa o en el lateral del avión antes de ser embarcado;

d) el equipaje trasladado de un avión a otro no deberá quedar sin vigilancia en la rampa o en el lateral del avión antes de ser embarcado;

e) el acceso a las oficinas de objetos perdidos de la terminal será restringido, para evitar que se acceda ilícitamente al equipaje y a otros objetos.

6. CARGA, MENSAJERÍA Y PAQUETES EXPRÉS

6.1. **Aplicación**

Antes de ser embarcados, toda la carga, la mensajería y los paquetes exprés destinados al transporte en aeronaves de pasajeros o de carga deberán ser objeto de los controles de seguridad que se especifican a continuación.

6.2. **Condiciones que deberán reunir los agentes acreditados**

Los agentes acreditados:

a) serán designados, aprobados o incluidos en un registro por la autoridad competente;

b) estarán sometidos a obligaciones específicas.

6.3. **Controles de seguridad**

1. La carga, la mensajería y los paquetes exprés sólo podrán ser transportados por vía aérea cuando se hayan realizado los siguientes controles de seguridad:

   a) la recepción, el tratamiento y la manutención de la carga serán efectuados por personal seleccionado y formado adecuadamente;

   b) la carga se someterá a:

      i) un registro manual o físico, o

      ii) un control por rayos X, o

      iii) un paso por una cámara de simulación, u

      iv) otros medios o procedimientos, técnicos o biosensoriales (por ejemplo, sensores olfativos, detectores de rastros, perros detectores de explosivos, etc.),

   de manera que se garantice razonablemente que no contenga ningún artículo prohibido de los que figuran en los incisos iv) y v) del apéndice, salvo que haya sido declarado y sometido a las medidas de seguridad aplicables.

   Cuando, debido a la naturaleza del envío, no puedan aplicarse ninguno de los medios y métodos de control descritos, la autoridad competente podrá especificar un período de depósito.

2. Una vez aplicados los controles de seguridad, sea dentro o fuera del recinto del aeropuerto, e incluida la carga procedente de expedidores conocidos, deberá mantenerse la esterilidad del cargamento hasta el momento de su embarque en la aeronave y hasta que ésta despegue.

3. Los controles de seguridad especificados en el número 1 del punto 6.3 no serán obligatorios para:

a) la carga recibida de un expedidor conocido;

b) la carga en transbordo;

c) las cargas cuyas condiciones de origen y manipulación aseguran que no presentan amenaza alguna para la seguridad;

d) las cargas que estén sometidas a otros requisitos reguladores que proporcionen un nivel adecuado a la protección para la seguridad.

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

Para que un agente acreditado o una compañía aérea pueda reconocer a un expedidor como expedidor conocido, deberán:

a) establecer y registrar la identidad y la dirección del expedidor y de los agentes autorizados a llevar a cabo entregas en su nombre;

b) exigir al expedidor la declaración de que:

i) prepara los envíos en instalaciones seguras,

ii) utiliza personal de confianza en la preparación de los envíos, y

iii) protege los envíos contra intervenciones no autorizadas durante la preparación, depósito y transporte, y

c) exigir al expedidor que:

i) certifique por escrito que el envío no contiene ninguno de los artículos prohibidos enumerados en los incisos iv) y v) del apéndice, y

ii) acepte que el bulto y el contenido del envío puedan ser examinado por razones de seguridad.

6.5. **Transporte en aeronaves de carga**

No será necesario aplicar los criterios del punto 6.4 a los envíos que puedan identificarse, sin ningún género de dudas, como envíos para transporte en aeronaves de carga, únicamente y siempre que el expedidor conocido:

a) tenga una dirección comercial de reconocida buena fe;

b) ya haya despachado anteriormente con el agente acreditado o la compañía aérea;

c) tenga una relación comercial confirmada con el agente acreditado o la compañía aérea, y

d) garantice que todos los envíos están protegidos contra el acceso no autorizado hasta el momento en que la compañía aérea se hace cargo de los mismos.

6.6. **Carga en transbordo**

No será necesario realizar los controles de seguridad expuestos en el número 1 del punto 6.3 con relación a la carga en transbordo que llegue por vía aérea siempre que esté protegida contra intervenciones no autorizadas en el punto de tránsito. Las demás cargas en transbordo, como las terrestres o ferroviarias, que no sean objeto de controles de seguridad en el punto de salida o durante el itinerario deberán ser controladas con arreglo a lo dispuesto en la letra b) del número 1 del punto 6.3 y protegidas contra intervenciones no autorizadas.

7. **CORREO**

7.1. **Aplicación**

El correo transportado en aeronaves de pasajeros, de carga o de correo deberá ser objeto de controles de seguridad antes de embarcar en las aeronaves.

7.2. **Cualificaciones de la autoridad o administración postal acreditada**

Toda autoridad o administración postal acreditada que entregue correo a una compañía aérea para su transporte se ajustará a los siguientes criterios mínimos:

a) habrá sido designada, autorizada o incluida en un registro pertinente por la autoridad que corresponda;

b) cumplirá las obligaciones para con las compañías aéreas de aplicar los controles de seguridad exigidos;

c) el personal contratado habrá sido seleccionado y formado adecuadamente;

d) protegerá el correo contra intervenciones no autorizadas mientras está bajo su custodia.

7.3. **Controles de seguridad**

1. Correo urgente. Sólo se transportará correo urgente (es decir, el que debe ser entregado en un plazo máximo de 48 horas) por vía aérea cuando se hayan aplicado los siguientes controles de seguridad:

   a) la recepción, el tratamiento y la manutención del correo serán realizados por personal seleccionado y formado adecuadamente;

   b) el correo se someterá a:

      i) un registro manual o físico, o

      ii) un control por rayos X, o

      iii) un paso por una cámara de simulación, u

      iv) otros medios o procedimientos, técnicos o biosensoriales (por ejemplo, sensores olfativos, detectores de rastros, perros detectores de explosivos, etc.);

      de manera que se pueda garantizar de manera razonable que el correo no contiene ninguno de los artículos prohibidos;

   c) Serán confidenciales los detalles sobre el vuelo y el itinerario de la aeronave en la que se transporte el correo.

2. Otros tipos de correo. El correo que no sea urgente podrá ser transportado por vía aérea siempre que se hayan aplicado las medidas contenidas en las letras a) y b) del número 1 del punto 7.3. Los controles de seguridad de la letra b) del número 1 del punto 7.3 sólo han de aplicarse aleatoriamente a una parte de dicho correo.

3. Los controles de seguridad descritos en la letra b) del número 1 del punto 7.3 no serán obligatorios para:

   a) el correo recibido de un expedidor conocido;

   b) las cartas cuyo peso o grosor sea inferior a un peso o grosor determinado;

   c) los envíos de buena fe de material destinado a salvar vidas;

   d) los productos de gran valor controlados por medios que garanticen un nivel de control al menos igual al indicado en la letra b) del número 1 del punto 7.3;

   e) correo que debe transportarse en todos los vuelos de correo entre aeropuertos comunitarios;

   f) el correo en transbordo.

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

Para que la autoridad o administración postal acreditada pueda reconocer a un expedidor como expedidor conocido, deberá:

a) establecer y registrar la identidad y la dirección del expedidor y los agentes autorizados a llevar a cabo entregas en su nombre;

b) exigir al expedidor la declaración de que protege el envío contra intervenciones no autorizadas durante la preparación, depósito y transporte, y

c) exigir al expedidor que:

i) certifique por escrito que el correo enviado no contiene ninguno de los artículos prohibidos enumerados en los incisos iv) y v) del apéndice, y

ii) acepte que el embalaje y el contenido del envío puedan ser objeto de los controles de seguridad expuestos en el punto 7.3.

7.5. **Correo en transbordo**

No será necesario someter al correo en transbordo que llegue por vía aérea a los controles de seguridad detallados en el punto 7.3 siempre que esté protegido contra intervenciones no autorizadas en el punto de tránsito. El correo en transbordo restante, como el terrestre o el ferroviario, que no sea objeto de controles de seguridad en el punto de salida o durante el itinerario deberá ser controlado de conformidad con el número 1 del punto 7.3 y protegido contra intervenciones no autorizadas.

8. CORREO Y MATERIAL DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS

8.1. **Aplicación**

El correo y el material de la compañía aérea que ésta transporte en sus propias aeronaves estarán sujetos a controles de seguridad antes de embarcar en las aeronaves.

8.2. **Definiciones**

Por correo y material se entenderán los envíos internos de correspondencia y de material, como por ejemplo documentación, provisiones, piezas de mantenimiento, suministros de restauración y limpieza y otros artículos, que han de entregarse a su propia organización o a un organismo contratado, para ser utilizados en operaciones de la compañía aérea.

8.3. **Controles de seguridad**

Todo cargamento de correo de la compañía («co-mail») o de material de la compañía («co-mat») estarán sujetos a las siguientes medidas:

a) será controlado y sometido a inspección de seguridad, para garantizar que no se introducen en los cargamentos de la compañía ninguno de los artículos prohibidos;

b) no se dejará sin vigilancia antes de ser embarcados en la aeronave.

9. PROVISIONES Y PRODUCTOS DE RESTAURACIÓN DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS

9.1. **Aplicación**

Las provisiones y los productos de restauración de las compañías aéreas a bordo de las aeronaves estarán sujetos a controles de seguridad para evitar la introducción en la aeronave de artículos prohibidos.

9.2. **Controles de seguridad**

1. Los proveedores de productos de restauración y limpieza y de provisiones de las compañías aéreas llevarán a cabo controles de seguridad para impedir la introducción de artículos prohibidos entre las provisiones y los productos que vayan a ser transportados a bordo de las aeronaves. Se observarán al menos las siguientes medidas de seguridad:

a) designación de un responsable de seguridad encargado de aplicar y supervisar la seguridad en la empresa;

b) en la contratación de personal, se exigirá un alto nivel de fiabilidad;

c) todo el personal que tenga acceso a las zonas restringidas de seguridad deberá someterse a una comprobación de sus antecedentes personales y cumplir las instrucciones de seguridad dictadas por la autoridad aeroportuaria;

d) la empresa impedirá el acceso sin autorización a sus instalaciones y a sus suministros;

e) si la empresa está ubicada fuera del aeropuerto, todos los suministros se transportarán hasta la aeronave en vehículos cerrados con llave o sellados, y

f) la elaboración y la manipulación de las provisiones y de los productos de restauración las efectuará personal seleccionado y formado adecuadamente.

2. Tras su entrega, las provisiones y los productos de restauración serán sometidos a un control aleatorio.

3. Las provisiones y los productos de restauración de una empresa que no se haya sometido a las medidas de seguridad enumeradas en el punto 1 no deberán embarcarse en una aeronave.

10. **PRODUCTOS Y MATERIAL DE LIMPIEZA DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS**

10.1. **Aplicación y objetivo**

Las compañías aéreas y los proveedores de servicios de limpieza adoptarán medidas para garantizar que los productos y el material de limpieza de las compañías aéreas a bordo de las aeronaves no contengan artículos prohibidos que puedan poner en peligro la seguridad del aparato.

10.2. **Controles de seguridad**

1. Los proveedores de servicios de limpieza, productos y material de limpieza de las compañías aéreas adaptarán las medidas de seguridad necesarias para impedir la introducción de artículos prohibidos entre el material de limpieza que vaya a llevarse a bordo.

   Se observarán las siguientes medidas de seguridad:

   a) designación de un responsable de seguridad encargado de aplicar y supervisar la seguridad en la empresa;

   b) en la contratación de personal, se exigirá un alto nivel de fiabilidad;

   c) todo el personal que tenga acceso a las zonas restringidas de seguridad deberá someterse a una comprobación de sus antecedentes personales y cumplir las instrucciones de seguridad dictadas por la autoridad aeroportuaria;

   d) la empresa impedirá el acceso sin autorización a sus instalaciones;

   e) si la empresa está ubicada fuera del aeropuerto, todo el material de limpieza se transportará hasta la aeronave en vehículos cerrados con llave o sellados;

   f) la elaboración y manipulación del material de limpieza las efectuará personal seleccionado y formado adecuadamente, y

   g) el registro del material de limpieza tendrá lugar antes de que la compañía aérea lo envíe a otros destinos.

2. Tras su entrega, el material de limpieza será sometido a un control aleatorio.

3. El material de limpieza de una empresa que no se haya sometido a las medidas de seguridad enumeradas en el número 1 del presente punto no deberá embarcarse en una aeronave.

11. **AVIACIÓN GENERAL**

11.1. **Controles de seguridad**

1. Las aeronaves de la aviación general que utilicen aeropuertos no deberán estar estacionadas a proximidad de las aeronaves utilizadas para vuelos comerciales, para evitar que se incumplan las medidas de seguridad de que son objeto estas aeronaves y el equipaje, la carga y el correo que transportan.

2. Deberán adoptarse disposiciones para separar los pasajeros que han sido objeto de un control de seguridad en vuelos comerciales de los ocupantes de aeronaves de la aviación general, sobre la base de los siguientes criterios:

   a) en los principales aeropuertos, se tomarán disposiciones materiales o medidas de seguridad, o ambas, para evitar la mezcla de pasajeros con salida o llegada a bordo de aeronaves de la aviación general con pasajeros que ya hayan sido objeto de un control de seguridad;

b) en la medida de lo posible, los pasajeros con salida o llegada a bordo de aeronaves de la aviación general pasarán por una terminal separada de la aviación general y, al embarcar o desembarcar en la plataforma, se les separará de los demás pasajeros que hayan sido objeto de un control de seguridad, serán transportados en un autobús u otro vehículo especial o estarán bajo vigilancia constante;

c) si no se dispone de una terminal separada, los pasajeros de aeronaves de la aviación general deberán:

i) pasar por una parte separada de la terminal y ser escoltados o transportados en autobús u otro vehículo de la aeronave a la plataforma o viceversa, o

ii) ser objeto de un control de seguridad antes de entrar a la zona restringida de seguridad, si no puede evitarse el paso por las zonas restringidas de seguridad de la terminal, o

iii) estar sujetos a otras medidas de seguridad que tengan los mismos efectos, en función de las circunstancias locales.

12. SELECCIÓN Y FORMACIÓN DEL PERSONAL

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

Cada autoridad pertinente elaborará y pondrá en marcha un programa nacional de formación en materia de seguridad de la aviación que capacite a la tripulación de las aeronaves y al personal de tierra para aplicar los requisitos de seguridad aérea y para responder a los actos de interferencia ilícita contra la aviación.

12.2. Personal de seguridad

1. El programa nacional de formación en materia de seguridad de la aviación debería incluir aspectos relativos a la selección del personal, las cualificaciones, la formación, los certificados y la motivación del personal de seguridad. Las personas cuyo trabajo consista, íntegra o parcialmente, en tareas de seguridad deberán cumplir los siguientes requisitos, con arreglo a lo especificado por la autoridad competente:

a) los directivos que desarrollen y lleven a cabo la formación en asuntos de seguridad del personal de seguridad, del personal de las compañías aéreas y del personal de tierra de los aeropuertos poseerán los certificados, los conocimientos y la experiencia necesaria, que serán, al menos, los siguientes:

i) amplia experiencia en operaciones de seguridad de la aviación,

ii) un certificado aprobado por la autoridad nacional pertinente u otra autorización equivalente expedida por la autoridad nacional pertinente,

iii) los conocimientos en los ámbitos siguientes:

1) sistemas de seguridad y control del acceso,

2) seguridad en tierra y en vuelo,

3) controles previos al embarque,

4) seguridad del equipaje y de la carga,

5) seguridad y registro de las aeronaves,

6) armas y objetos prohibidos,

7) visión general sobre el terrorismo, y

8) otros ámbitos y medidas de seguridad que se consideren de interés para aumentar la toma de conciencia en materia de seguridad;

b) los directivos e instructores que participen y sean responsables de la formación en materia de seguridad del personal de seguridad y el de tierra seguirán cada año una formación permanente sobre seguridad de la aviación y sobre las novedades en materia de seguridad.

2. *Formación del personal de seguridad*

El personal de seguridad será formado para desempeñar las tareas que les serán encomendadas; dicha formación incluirá, como mínimo, los siguientes ámbitos de la seguridad:

1) tecnología y técnicas de control,

2) operaciones de registro en puntos de control,

3) técnicas de registro del equipaje de mano y de bodega,

4) sistemas de seguridad y control del acceso,

5) controles previos al embarque,

6) seguridad del equipaje y de la carga,

7) seguridad y registro de las aeronaves,

8) armas y objetos sujetos a restricciones,

9) visión general sobre el terrorismo, y

10) otros ámbitos y medidas de seguridad que se consideren de interés para aumentar la toma de conciencia en materia de seguridad.

El alcance de la formación podrá ampliarse según las necesidades de la seguridad de la aviación y el desarrollo tecnológico. El período inicial de formación del personal encargado de los controles de seguridad no será inferior al recomendado por la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI).

3. *Certificados del personal de seguridad*

El personal encargado de los controles de seguridad deberá contar con la aprobación o certificación de la autoridad nacional competente.

4. *Motivación del personal de seguridad*

Se fomentarán las medidas adecuadas para garantizar que el personal de seguridad esté muy motivado para ser eficaz en el desempeño de sus tareas.

12.3. **Otro personal**

Se impartirá a todo el personal de vuelo y de tierra de aeropuertos y compañías aéreas un programa inicial de formación y toma de conciencia en materia de seguridad, con actualizaciones periódicas. La formación contribuirá a aumentar la toma de conciencia en materia de seguridad y a mejorar los sistemas de seguridad existentes. Deberá incluir los siguientes elementos:

1) sistemas de seguridad y control del acceso,

2) seguridad en tierra y en vuelo,

3) controles previos al embarque,

4) seguridad del equipaje y de la carga,

5) seguridad y registro de las aeronaves,

6) armas y objetos prohibidos,

7) consideraciones generales sobre el terrorismo, y

8) otros ámbitos y medidas de seguridad que se consideren de interés para aumentar la toma de conciencia en materia de seguridad.

El curso de formación en materia de seguridad para todo el personal de tierra de los aeropuertos y compañías aéreas con acceso a las zonas restringidas de seguridad estará concebido para una duración de al menos tres horas de clase teórica y una hora de clase práctica.

13. **DIRECTRICES CON RELACIÓN A LOS EQUIPOS**

El equipo utilizado para garantizar la seguridad aérea deberá ser aprobado por la autoridad competente, de acuerdo con las directrices que se exponen en esta sección.

13.1. **Equipo detector de metales**

1. *Arcos detectores de metales*

Los arcos detectores de metales utilizados para el control de pasajeros en los aeropuertos deberán cumplir los siguientes requisitos:

a) seguridad:

i) el equipo deberá poder detectar en cualquier condición previsible hasta el más pequeño elemento de los distintos metales, con una sensibilidad mayor en el caso de metales férreos,

ii) el equipo deberá poder detectar los objetos metálicos, cualquiera que sea su orientación y su situación dentro del arco,

iii) la sensibilidad deberá ser estable y lo más uniforme posible en todo el arco. Será objeto de un control periódico;

b) requisitos de funcionamiento:

el funcionamiento del equipo no deberá verse afectado por el entorno;

c) señal de alarma:

la detección de metal se indicará automáticamente, sin dejar nada a criterio del operador (sistema «*go*/*no go*»);

d) mandos:

i) el equipo podrá ser ajustado de tal forma que cumpla todos los requisitos de detección especificados. También podrá regularse el volumen de la alarma sonora,

ii) los mandos para ajustar los niveles de detección se diseñarán de tal forma que se impida acceder a ellos sin autorización. Se indicarán claramente los ajustes;

e) calibración:

los procedimientos de calibración no se comunicarán a personas no autorizadas.

2. *Detectores de metales portátiles*

Los detectores de metales portátiles utilizados para el control de pasajeros deberán cumplir los siguientes requisitos:

a) el equipo detectará en cualquier condición previsible cantidades muy pequeñas de metal sin estar en contacto directo con el objeto;

b) el equipo detectará tanto los metales férreos como no férreos;

c) la bobina detectora se diseñará de tal modo que localice fácilmente el metal detectado;

d) el equipo dispondrá de indicadores de alarma sonoros, visuales o de ambos tipos.

13.2. **Normas y procedimientos de ensayo para el equipo de rayos X**

1. *Aplicabilidad*

a) Equipo

Estos requisitos y directrices para el equipo de seguridad de rayos X serán aplicables a todos los equipos de control basados en rayos X que proporcionan una imagen para interpretación del operador. Esta definición abarca tanto los rayos X convencionales como los sistemas EDS/EDDS utilizados de modo indicativo.

b) Objetos

Estos requisitos y directrices para el equipo de rayos X de seguridad también serán aplicables a todos los objetos controlados, cualquiera que sea su naturaleza y tamaño. Todos los objetos embarcados en una aeronave, si han de ser controlados, deberán serlo con los criterios del presente anexo.

2. *Requisitos en materia de rendimiento*

a) Seguridad

El equipo de rayos X garantizará el grado de detección adecuado, medido en términos de resolución, penetración y discriminación, para prohibir el embarque en la aeronave de artículos prohibidos.

b) Ensayos

El rendimiento se evaluará con los procedimientos de ensayo pertinentes.

c) Requisitos de funcionamiento

El equipo de rayos X presentará una imagen completa de todos los objetos introducidos en el túnel. No deberá haber ángulos muertos.

Se limitará al máximo la distorsión del objeto.

La cinta del aparato deberá llevar indicaciones sobre el lugar en que debe depositarse el equipaje para obtener imágenes óptimas.

Contraste: el equipo de rayos X permitirá presentar grupos de niveles de gris (para poder escanear un campo más reducido).

La imagen de cualquier parte del objeto controlado deberá permanecer en pantalla al menos cinco segundos. Además, el operador podrá parar la cinta y, si procede, hacerla retroceder para efectuar un análisis más detallado.

Dimensiones de la pantalla: la pantalla del monitor deberá ser suficiente para la comodidad del operador (normalmente 14 pulgadas o más).

Características de la pantalla: se obtendrán imágenes sin destellos de al menos 800 líneas (normalmente monitores de alta resolución de 1 024 × 1 024 pixel).

Si se utilizan dos monitores, uno de ellos será monocromo.

El equipo de rayos X indicará visualmente los materiales en los que no pueda penetrar.

El equipo de rayos X permitirá separar los materiales orgánicos e inorgánicos.

Los sistemas proporcionarán un reconocimiento automático de amenazas para facilitar la labor del operador.

3. *Mantenimiento*

No se realizará ninguna modificación, ni siquiera de mantenimiento o reparación, que no sea autorizada. No se efectuará cambio alguno del soporte físico o lógico sin comprobar que no afecta negativamente a la calidad de la imagen.

La composición de la cinta no se cambiará sin comprobar que no afecta a la calidad de la imagen.

Si existe un acceso por módem para el mantenimiento o las actualizaciones, dicho acceso será controlado y vigilado.

Apéndice

Directrices para la clasificación de los artículos prohibidos

Las presentes Directrices indican las posibles formas de las armas y artículos sujetos a restricciones. Huelga decir que debería imponerse en definitiva el sentido común si existen motivos para pensar que un objeto podría servir de arma.

i) Armas de fuego: cualquier arma que permita disparar un proyectil por la fuerza de una explosión o de aire comprimido o gas, incluidas las pistolas sin cañón y para lanzar cohetes.

ii) Cuchillos y herramientas de corte: se incluyen los sables, espadas, abrecartas, cuchillos de caza, cuchillos de recuerdo, instrumentos para artes marciales, instrumentos profesionales y otros cuchillos con hojas de 6 cm o más y/o cuchillos prohibidos en virtud de normas locales.

iii) Instrumentos contundentes: porras, cachiporras, bates de béisbol o instrumentos similares.

iv) Explosivos, municiones, líquidos inflamables y productos corrosivos: todos los componentes explosivos o incendiarios que, por sí solos o en combinación con otros artículos, puedan dar lugar a una explosión o un incendio. Se incluyen los materiales explosivos, los detonadores, el material pirotécnico, la gasolina, otros líquidos inflamables, municiones, etc., o cualquier combinación de estos artículos. Se incluyen asimismo todas las sustancias corrosivas o tóxicas, incluidos los gases, ya sean o no a presión.

v) Artículos para neutralizar o paralizar: todos los gases lacrimógenos o para defensa personal y otros gases y productos químicos similares, ya sea en pistola, bombona u otro contenedor y demás artículos para paralizar, como los instrumentos electrónicos para aturdir o neutralizar mediante una descarga eléctrica.

vi) Otros artículos: como punzones, bastones alpinos, cuchillas de afeitar y tijeras alargadas, que, aunque no suelan considerarse armas mortales o peligrosas, pueden ser utilizadas como tales, incluidas las armas o granadas de juguete y las imitaciones.

vii) Artículos de todo tipo de los que se pueda sospechar que podrían utilizarse para simular un arma mortal, como por ejemplo los objetos que se parezcan a artículos explosivos u otros artículos que se parezcan a armas o instrumentos peligrosos.

viii) Objetos y sustancias para atentados químicos o biológicos: Entre las posibilidades de atentado químico o biológico figura el uso de agentes químicos o biológicos para cometer actos delictivos. Dichas sustancias químicas o biológicas limitadas serán, entre otras, las siguientes: el gas mostaza, el vx., el cloro, el gas sarín, el cianuro, el carbunco, el botulismo, la viruela, la tularemia y el virus de la fiebre hemorraica.

Se pondrán en conocimiento inmediato de las autoridades aeroportuarias, la policía, las fuerzas armadas u otras autoridades competentes los elementos que indiquen la naturaleza de una sustancia química/biológica, o la sospecha de su existencia y se aislarán fuera de las zonas terminales públicas.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

I. INTRODUCCIÓN

El 12 de octubre de 2001, la Comisión presentó al Consejo una propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas comunes para la seguridad de la aviación civil. Dicha propuesta está basada en el apartado 2 del artículo 80 del Tratado CE.

El Parlamento Europeo dictaminó en primera lectura en su sesión del 29 de noviembre de 2001.

El Comité Económico y Social dictaminó el 28 de noviembre de 2001.

El Comité de las Regiones adoptó una Posición el 23 de noviembre de 2001.

El Consejo adoptó su Posición común el 28 de enero de 2002, con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 251 del Tratado.

II. MARCO

La propuesta de la Comisión se sitúa en el ámbito del plan contra el terrorismo, que estableció el Consejo Europeo en su sesión extraordinaria de 21 de septiembre de 2001. Al establecer dicho plan, la Unión Europea reaccionó ante los atentados terroristas perpetrados en Estados Unidos el 11 de septiembre de 2001.

III. OBJETIVOS

La propuesta pretende:

— reforzar la confianza en el transporte aéreo en Europa,

— garantizar en todo momento en la aviación civil la protección de los ciudadanos en la Comunidad Europea, al impedir los actos de intervención ilícita,

— adoptar unas normas básicas comunes basadas en las recomendaciones del Documento 30 de la Conferencia Europea de la Aviación Civil (CEAC),

— permitir que cada Estado miembro adopte un programa nacional de seguridad para la aviación civil, y designar a una autoridad apropiada única encargada de coordinar dichos programas, así como establecer un control apropiado de la calidad y la organización de las inspecciones supervisadas por la Comisión,

— ofrecer una base para la interpretación común de las disposiciones pertinentes del Convenio sobre aviación civil internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, y en particular su anexo 17.

Para lograr dichos objetivos, el texto del Reglamento brinda los siguientes medios:

— definición de normas básicas comunes aplicables a las medidas de seguridad aérea,

— creación de mecanismos apropiados de control de la conformidad.

IV. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN COMÚN

Observaciones generales

La Posición común contiene, en su anexo, las normas básicas comunes aplicables a las medidas de seguridad aérea. En la propuesta de la Comisión, dichas normas eran semejantes a las normas que figuran en el Documento 30 de la CEAC; estaba previsto que estas normas puedan adaptarse ulteriormente a las necesidades actuales de la Comunidad aplicando un procedimiento de comitología.

El Consejo consideró que un procedimiento de este tipo supondría un retraso considerable en la adopción de las medidas que se requieren actualmente. Por tanto, dio instrucciones al grupo *ad-hoc* pluridisciplinario, creado a raíz del Consejo extraordinario de 14 de septiembre de 2001, para que adapte ya en este momento dichas normas a las actuales necesidades.

Observaciones específicas: principales modificaciones introducidas en la propuesta de la Comisión

a) En relación con los programas nacionales de seguridad para la aviación civil (artículo 5)

El Consejo clarificó sustancialmente esta disposición. En particular, previó la creación de programas nacionales de control de calidad en materia de seguridad de la aviación civil, cuyo objetivo es velar por un control más estricto de los programas nacionales de seguridad para la aviación civil.

b) En relación con las medidas más estrictas (artículo 6)

El Consejo modificó esta disposición al eliminar la posibilidad, para la Comisión, de decidir la retirada de las medidas consideradas discriminatorias o excesivamente restrictivas.

El Consejo consideró que el Tratado preveía ya unas disposiciones adecuadas que permiten a la Comisión vigilar, a la luz de los principios del Tratado, los actos adoptados por los Estados miembros. Por consiguiente, no es necesario introducir disposiciones específicas a este respecto en el Reglamento. Dicha modificación, es por otra parte, acorde con el deseo manifestado por el Parlamento Europeo.

c) En relación con la divulgación de la información (artículo 8)

El Consejo introdujo esta nueva disposición que pretende garantizar un equilibrio entre, por una parte, el derecho del público a tener acceso a la información y, por otra, la necesidad de proteger el carácter secreto de determinadas medidas sensibles.

d) En relación con las sanciones (artículo 11)

El Consejo introdujo esta nueva disposición que prevé que las sanciones por infracción de las disposiciones del presente Reglamento deben ser eficaces, proporcionadas y disuasorias.

e) En relación con la entrada en vigor (artículo 12)

El Consejo consideró conveniente prever que determinadas disposiciones del anexo entren en vigor el 31 de diciembre de este año. Lo anterior se ajusta a la petición del Parlamento Europeo en este sentido.

V. POSICIÓN DEL CONSEJO SOBRE LAS ENMIENDAS DEL PARLAMENTO EUROPEO

El Consejo introdujo en su Posición común, de un modo integro o en su espíritu, las enmiendas 21, 4, 5, 7, 13 (primera parte) y 14.

Las enmiendas 1, 2, 3, 22, 10, 19, 13 (segunda parte) pretenden que los poderes públicos financien, al menos en un primer momento, el coste de determinadas medidas suplementarias de seguridad, como las previstas en el Reglamento. En esta fase, el Consejo estimó que no era conveniente aceptar dichas enmiendas, ya que la adopción de una posición por su parte podría prejuzgar el debate más general actualmente en curso en el ámbito comunitario en relación con la tarificación de los medios de transporte.

La enmienda 8 no se aceptó, ya que el Consejo considera que la ejecución correcta y eficaz de las inspecciones requiere que se informe al Estado miembro en cuestión a su debido tiempo antes de la inspección.

La enmienda 20 no se aceptó, ya que se considera que esta enmienda superaría el ámbito de aplicación del Reglamento, que consta en el apartado 1 del artículo 1.