



Bruselas, 7.9.2016  
COM(2016) 491 final

2016/0236 (COD)

Propuesta de

**REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**por el que se establece un sistema de certificación de la Unión para los equipos de control de seguridad de la aviación**

{SWD(2016) 259 final}

{SWD(2016) 261 final}

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

### **1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA**

#### **Objetivo de la propuesta**

El objetivo de la propuesta consiste en contribuir al funcionamiento adecuado del mercado interior de la Unión y mejorar la competitividad global de la industria de la UE mediante el establecimiento de un sistema de certificación de la Unión para los equipos de control de seguridad de la aviación.

Una industria de la seguridad más competitiva dentro de la UE permitirá ofrecer soluciones que aumentarán significativamente la seguridad de los ciudadanos europeos y contribuirán a la capacidad de la sociedad europea en materia de prevención y respuesta a las amenazas a la seguridad.

El sistema de certificación establecido por la presente propuesta se basa en el proceso de evaluación común (CEP), elaborado en la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) para analizar la conformidad de los equipos de control de seguridad de la aviación con los requisitos de prestaciones en vigor a escala de la UE, el cual se combina con un procedimiento de acreditación de los organismos de evaluación de la conformidad. La finalidad pretendida es el establecimiento de un sistema de certificación único para toda la Unión, basado en la homologación de tipo UE y en la expedición por los fabricantes de un certificado de conformidad, que tendrá validez en todos los Estados miembros de la UE en virtud del principio de reconocimiento mutuo.

#### **• Contexto general**

Los equipos de control de seguridad de la aviación son los equipos de seguridad que se utilizan para controlar las personas, el equipaje de mano, el equipaje de bodega, los suministros, la carga aérea y el correo. Los equipos de control destinados al sector de la seguridad aérea representan un mercado considerable, con un volumen de negocios anual de 14 000 millones EUR a escala mundial, de los que 4 200 millones corresponden a la UE. Los aeropuertos y nodos de transporte aéreo figuran además entre los sectores con mayor potencial de crecimiento global, destacando por su importancia los mercados asiáticos.

El Reglamento (CE) n.º 300/2008 establece las especificaciones técnicas y los requisitos de prestaciones de los equipos de control de seguridad de la aviación utilizados en los aeropuertos de la UE. Esta legislación se basa en normas elaboradas por la Comisión, las cuales se adaptan continuamente a la evolución de los escenarios de amenazas y a las evaluaciones de riesgo. En atención a las posibles consecuencias que su conocimiento generalizado tendría para la seguridad nacional de los Estados miembros, esas normas se consideran información clasificada y solamente tienen acceso a ellas las personas, empresas, organizaciones, etc., poseedoras de la correspondiente habilitación de seguridad y de una justificación válida (criterio basado en «la necesidad de conocer»).

La mencionada legislación, sin embargo, no se complementa con un sistema de evaluación de la conformidad jurídicamente vinculante a escala de la Unión, que permita garantizar el cumplimiento de las normas exigidas en todos los aeropuertos de la UE. En consecuencia, el equipo certificado en un Estado miembro de la UE únicamente se puede comercializar en él. Cualquier otro Estado miembro tiene la opción, o bien de reconocer esta certificación, o bien de exigir que el equipo se someta a nuevo ensayo para comprobar si reúne los requisitos exigidos por la legislación de la UE e incluso de impedir su uso en su territorio. Sea como

fuere, no existe ningún procedimiento de reconocimiento automático de la certificación expedida por el primer Estado miembro.

Los Estados miembros, en cooperación con la Comisión, han abordado parcialmente esta fragmentación mediante la elaboración de métodos de ensayo comunes referidos a varias categorías de equipos de control de seguridad de la aviación y aplicables en el marco de la CEAC. En 2008, la CEAC implantó un proceso de evaluación común (CEP) para los ensayos de los equipos de control de seguridad utilizados en el sector de la aviación. Desde entonces, el CEP ha sido revisado y mejorado en lo que respecta a su eficacia, pero sigue sin tener el carácter jurídicamente vinculante que permita el pleno aprovechamiento de su potencial.

- **Coherencia con las demás disposiciones vigentes en este ámbito**

La **Agenda Europea de Seguridad [COM(2015) 185 final]**, adoptada por la Comisión Europea en abril de 2015, hace hincapié en la necesidad de una industria de la seguridad competitiva en la Unión, capaz de contribuir asimismo a la autonomía de la UE para cubrir sus necesidades en materia de seguridad. Además, la Unión fomenta el desarrollo de soluciones innovadoras en todo aquello que atañe a la seguridad, por ejemplo mediante normas y certificados comunes. La Agenda Europea de Seguridad también señala que la Comisión está estudiando nuevas medidas, por ejemplo en materia de sistemas de alarma y equipos de control de seguridad en los aeropuertos, a fin de eliminar los obstáculos al mercado único y reforzar la competitividad de la industria de la seguridad de la UE en los mercados de exportación.

La presente propuesta contribuirá a mejorar la competitividad de la industria europea de seguridad. En consecuencia, una industria de la seguridad europea más competitiva permitirá ofrecer soluciones más innovadoras y eficaces para aumentar la seguridad de los ciudadanos europeos y redundará de forma sustancial en la resiliencia de la sociedad europea ante las amenazas a la seguridad.

En lo que se refiere concretamente a la presente propuesta, conviene mencionar la **Comunicación de la Comisión «Política industrial en materia de seguridad — Plan de Acción para una industria de la seguridad innovadora y competitiva» [COM(2012) 417]**. En particular, en la Acción 2 de ese plan se afirma que: «Dependiendo de un profundo análisis de la evaluación de impacto y de la consulta a las partes interesadas, la Comisión presentaría dos propuestas legislativas: una para establecer un sistema armonizado de certificación para toda la UE en relación con los equipos de control (detección) en los aeropuertos; y otra para establecer un régimen armonizado de certificación para los sistemas de alarma. El objetivo es lograr el reconocimiento mutuo de los sistemas de certificación.»

Los equipos de control de seguridad de la aviación figuran en el **Reglamento (CE) n.º 300/2008**, sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil, y sus correspondientes actos de ejecución, en especial el **Reglamento (UE) n.º 185/2010 de la Comisión**, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea.

Dado que se dispone ya de requisitos de prestaciones detallados y de métodos de ensayo para los equipos de control de seguridad de la aviación, la propuesta no pretende añadir nueva legislación de orden técnico. Por el contrario, trata de contribuir claramente a la aplicación de las mencionadas disposiciones vigentes en este ámbito mediante la creación de un sistema de certificación de la UE para los equipos de control de seguridad. Este sistema debería exigir que el cumplimiento de los requisitos de prestaciones se demuestre en laboratorios de ensayo

acreditados y mediante la aplicación de métodos de ensayo comunes, como los elaborados en el marco de la CEAC. La creación de un sistema de certificación eficaz exigiría la adopción de un acto legal que defina el marco correspondiente.

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

La propuesta es coherente con las principales políticas de la UE en el ámbito del mercado único y la libre circulación de mercancías. En particular, al elaborarla se han tenido en cuenta **el Reglamento (CE) n.º 765/2008, de 9 de julio de 2008**, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos, y **la Decisión (UE) n.º 768/2008, de 9 de julio de 2008**, sobre un marco común para la comercialización de los productos.

Además, la propuesta es coherente con la prioridad de la Comisión Europea de aumentar la competitividad de las empresas de la UE mediante la superación de la fragmentación de los mercados de la seguridad en la UE, como ha señalado **el Presidente Juncker en sus directrices políticas** («Un mercado interior más justo y más profundo, con una base industrial fortalecida»).

## **2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD**

- **Base jurídica**

La base para la intervención de la UE está en el artículo 114 del TFUE, referido a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros para la consecución de los objetivos enunciados en su artículo 26, es decir, el buen funcionamiento del mercado interior.

- **Subsidiariedad**

El objetivo del presente Reglamento, a saber, el establecimiento de normas relativas a los requisitos administrativos y procedimentales para la homologación de tipo UE de los equipos de control de seguridad de la aviación, no puede ser alcanzado de manera satisfactoria por cada uno de los Estados miembros. En efecto, si los Estados miembros hubieran tenido intención de emprender por su cuenta una iniciativa de esta naturaleza, ya lo habrían hecho en el momento de definir el proceso CEP de la CEAC. Debido a su escala y sus efectos, la creación de un sistema de homologación de tipo UE que implique el reconocimiento mutuo de los certificados de conformidad entre los Estados miembros solo puede abordarse a nivel de la UE.

La propuesta, por consiguiente, se ajusta al principio de subsidiariedad.

- **Proporcionalidad**

La propuesta cumple asimismo el principio de proporcionalidad, pues no va más allá de lo necesario para alcanzar los objetivos de garantizar el funcionamiento correcto del mercado interior y, al mismo tiempo, mejorar la competitividad de la industria europea que opera en el sector de los equipos de seguridad de la aviación.

Por otra parte, dada la necesidad de garantizar condiciones de igualdad para los fabricantes europeos de equipos de seguridad de la aviación y para sus competidores, tanto en los mercados de dentro como de fuera de la UE, la exigencia de un sistema común de certificación para comercializar o poner en servicio en la UE cualquiera de estos equipos es proporcional al objetivo de la propuesta.

- **Elección del instrumento**

La base jurídica aplicable, el artículo 114 del TFUE, no prescribe ninguna forma particular de instrumento legislativo.

No obstante, habida cuenta del objetivo, contexto específico y contenido de la propuesta, para el establecimiento de un marco inequívoco relativo a un sistema de certificación de la UE basado en los Reglamentos (CE) n.º 300/2008 y (UE) n.º 185/2010 en vigor parece más adecuado un reglamento que una directiva.

### **3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES EX POST, DE LAS CONSULTAS A LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO**

- **Consultas a las partes interesadas**

La propuesta se apoya en un amplio proceso de consulta a las partes interesadas:

- Del 5 de marzo al 10 de junio de 2013 se llevó a cabo una **consulta pública abierta sobre la certificación de los equipos de control de seguridad de la aviación**. La consulta se publicó en «Tu voz en Europa» y recibió 37 contribuciones. A pesar de esta tasa de respuesta relativamente baja, los resultados pueden considerarse representativos, ya que respondieron los principales grupos interesados [administraciones nacionales, empresas de todo tipo (incluidas las PYME), laboratorios de ensayos, operadores aeroportuarios, etc.]. Además, contribuyeron a la consulta las principales organizaciones del sector, entre ellas la principal asociación de compañías aéreas, que engloba a cerca de 240 aerolíneas y representa el 84 % del total del tráfico aéreo, la principal organización empresarial, que representa a la mayoría de los fabricantes europeos, y diversos laboratorios de ensayos, con un total de varios centenares de interesados. Las conclusiones más importantes de la consulta pública se resumen en la evaluación de impacto que se adjunta a la propuesta y apoyan plenamente el enfoque legislativo adoptado.
- Como continuación a la consulta pública, el 25 de septiembre de 2013 se organizó un **seminario**. A él asistieron representantes de todos los grupos interesados, en particular Estados miembros, empresas del sector, la CEAC y representantes de los usuarios finales (Consejo Internacional de Aeropuertos - Europa). La conclusión principal del seminario fue la convergencia de los resultados de los estudios presentados durante la primera sesión (véase el apartado siguiente), tanto en lo relativo a los puntos problemáticos como a las posibles soluciones.
- Si bien es cierto que ha transcurrido un cierto tiempo entre la consulta pública, el seminario y la presentación de la evaluación de impacto, siguen siendo válidos los resultados de esas consultas en cuanto a la falta de procedimientos comunes jurídicamente vinculantes en materia de seguridad de la aviación para la certificación de los equipos de control en los Estados miembros de la UE. Este extremo ha sido confirmado en los contactos con todas las partes interesadas pertinentes a lo largo de 2015.

- **Recopilación y utilización de los conocimientos técnicos en la materia**

Para la evaluación de impacto de la propuesta, la Comisión se ha apoyado además en un estudio realizado por un contratista externo y titulado: «Estudio de la I+D en materia de seguridad en los terceros países más importantes». Este estudio analiza detalladamente los regímenes de certificación y evaluación de la conformidad existentes en la UE y en el mundo.

Asimismo, ofrece una evaluación de impacto de las distintas opciones identificadas por la Comisión. Las conclusiones aplicables del estudio se han recogido en la evaluación de impacto y se han tenido igualmente en cuenta en la redacción de la propuesta.

En la evaluación de impacto se ha tenido en cuenta asimismo una encuesta posterior sobre los **«Requisitos de detección y metodologías de ensayo para los dispositivos de control de seguridad de la aviación en la UE y la AELC»**, realizada por el Centro Común de Investigación (Instituto de Materiales y Medidas de Referencia de Geel) y publicada en la primavera de 2013.

- **Evaluación de impacto**

Se adjunta a la propuesta la correspondiente evaluación de impacto (falta la referencia).

Dicha evaluación fue valorada positivamente por el Comité de Control Reglamentario de la Comisión el 3 de julio de 2015.

Para la evaluación de impacto se consideraron cinco opciones:

1. «Hipótesis de referencia»: la Comisión no adopta ninguna iniciativa específica.
2. Recomendación a los Estados miembros para que acepten mutuamente sus sistemas nacionales de certificación y/o para que adopten el proceso de evaluación común de la Conferencia Europea de Aviación Civil.
3. «Legislación»: la Comisión prepara una propuesta legislativa que permita a los fabricantes promover y comercializar sus productos en toda la Unión, una vez certificados en un Estado miembro.
  - 3.1. «Enfoque tradicional» o «armonización plena», caracterizado por un sistema de certificación cuya aplicación sea competencia de las autoridades nacionales competentes y que se base en especificaciones detalladas establecidas en la legislación y relativas a: 1) los requisitos de prestaciones aplicables a los equipos de control de seguridad de la aviación; 2) los métodos de ensayo comunes, y 3) las normas de acreditación para los laboratorios de ensayo.
  - 3.2. «Enfoque nuevo», basado no en especificaciones detalladas, sino en normas técnicas de conocimiento público. El sistema de certificación así establecido se limitaría a los requisitos esenciales aplicables a los equipos de control de seguridad de la aviación, definidos en términos generales. Se descartó esta opción debido a que los requisitos de prestaciones de la UE actualmente existentes en los que se tendría que basar este método constituyen información clasificada y no se pueden publicar.
  - 3.3. «Enfoque centralizado», es decir, un sistema de certificación muy similar al de la opción 3.1, pero aplicable de manera centralizada por una agencia de la UE.

La opción preferida ha sido la 3.1, correspondiente al «enfoque tradicional», dado su significativo impacto positivo y el apoyo más amplio recibido de todas las partes interesadas, incluidos los Estados miembros.

Con arreglo a esta opción, bastará con la certificación de los equipos de control de seguridad de la aviación en uno de los Estados miembros, ya que el certificado así expedido será inmediatamente válido en los 28 Estados miembros de la UE. Con ello se mejorará la eficiencia global del mercado de la UE en el sector de los equipos de control de seguridad de la aviación y se conseguirá un impacto positivo en la libre circulación de bienes. También se

reforzará la capacidad de elección de los clientes (por ejemplo, de los operadores aeroportuarios), que entonces podrán optar por cualquier equipo de control de seguridad de la aviación «certificado UE», y no exclusivamente por los equipos certificados en su propio país. El procedimiento de certificación único debe reducir la carga administrativa de los fabricantes y acortar sus plazos de comercialización. Tendrá igualmente un impacto positivo en la competitividad global de los fabricantes europeos, en particular respecto a sus competidores estadounidenses (con una ventaja en ventas media estimada en 22 millones EUR anuales). La mejora de la competitividad prevista debe inducir un aumento global de las ventas de los fabricantes de la UE en terceros países, con el consiguiente impacto social positivo en las cifras de empleo total del sector.

**La eliminación del requisito de someter varias veces a ensayo un mismo tipo o configuración del equipo supondrá una reducción del número de ensayos anuales realizados por cada laboratorio. Esta reducción del volumen de ensayos supondrá una disminución de los ingresos de los laboratorios. Sin embargo, tal disminución de los ingresos será inferior a los ahorros de los fabricantes antes mencionados, ya que no todos los costes están relacionados directamente con las tarifas de certificación en cuanto tales (por ejemplo, el transporte de los equipos)<sup>1</sup>. Ninguna de las opciones tendría un impacto medioambiental apreciable. El impacto medioambiental actual del desarrollo, producción, ensayo o transporte no se verá afectado por una posible armonización de los procedimientos de certificación.**• **Adecuación a la reglamentación y simplificación**

Como se ha indicado antes, uno de los dos objetivos generales de la propuesta consiste en aumentar la competitividad global de las empresas de la UE que operan en el ámbito de los equipos de control de seguridad de la aviación.

En particular, se pretende reducir tanto los costes resultantes de la reglamentación como los plazos de comercialización, mediante la eliminación de la obligada multiplicidad de ensayos y de la necesaria introducción de modificaciones específicas a nivel de cada Estado miembro, y la creación de un entorno más propicio para la inversión en tecnologías de seguridad.

Por otro lado, la propuesta se propone reforzar la imagen de los productos de la UE en el mercado mundial, mediante la introducción de una etiqueta que acredite el cumplimiento de los requisitos normativos de la UE y el establecimiento de condiciones de igualdad con las empresas estadounidenses.

#### **4. IMPLICACIONES PRESUPUESTARIAS**

La propuesta no tiene implicaciones para el presupuesto de la Unión.

#### **5. OTROS ASPECTOS**

- **Planes de aplicación y medidas de seguimiento, evaluación e información**

Se ha diseñado e incluido en la propuesta un sistema de seguimiento y evaluación adecuado.

En concreto, se prevé que la Comisión publique cada cinco años un informe general sobre la aplicación del presente Reglamento.

---

<sup>1</sup> Véase el estudio SER3Co, capítulo 3.2.4.

Dicho informe deberá apoyarse en una encuesta específica dirigida a todas las partes interesadas relevantes y en la que se evalúen la eficiencia y la eficacia de la aplicación del Reglamento respecto a sus objetivos operativos.

Dicha encuesta incluirá diversos indicadores para evaluar si la aplicación del Reglamento ha permitido: la reducción de los costes de investigación y desarrollo, de los gastos de comercialización y de los plazos de comercialización de los equipos, así como la mejora de la competencia con proveedores de fuera de la UE.

Propuesta de

## REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

**por el que se establece un sistema de certificación de la Unión para los equipos de control de seguridad de la aviación**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 114,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo<sup>2</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones<sup>3</sup>,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La finalidad del presente Reglamento consiste en garantizar la libre circulación en la Unión de los equipos de control de seguridad de la aviación civil.
- (2) Los equipos de control de la seguridad de la aviación civil, como detectores de metales, escáneres de seguridad y sistemas de detección de explosivos, deben cumplir una serie de requisitos relativos a las prestaciones antes de que puedan comercializarse o ponerse en servicio. En la actualidad, corresponde a los Estados miembros evaluar la conformidad con tales requisitos, y los equipos certificados en un Estado miembro solo pueden comercializarse en ese Estado miembro. Es necesario que dichos equipos puedan circular libremente en el mercado interior para aumentar la competitividad de la industria europea de la seguridad.
- (3) Una industria de la seguridad europea más competitiva ofrecerá soluciones para aumentar la seguridad de los ciudadanos europeos y contribuirá de forma sustancial a la resiliencia de la sociedad europea ante las amenazas a la seguridad. La actuación de la Unión puede contribuir a estos objetivos eliminando los obstáculos al mercado interior y mejorando la competitividad de la industria de la seguridad de la Unión en ámbitos como los controles de seguridad de la aviación, mediante la promoción de los procesos de certificación común.
- (4) En su Comunicación al Parlamento Europeo y al Consejo **«Política industrial en materia de seguridad — Plan de Acción para una industria de la seguridad innovadora y competitiva»**, de julio de 2012<sup>4</sup>, la Comisión identificó los equipos de control de seguridad de la aviación como un ámbito en el que tendría un efecto positivo el establecimiento de un sistema de certificación a escala de la Unión, para

---

<sup>2</sup> DO C de , p. .

<sup>3</sup> DO C de , p. .

<sup>4</sup> COM(2012) 417 final.

superar así la fragmentación del mercado, estimular la competitividad y el empleo en la UE y aumentar, en general, la seguridad de la sociedad europea.

- (5) La **Agenda Europea de Seguridad**<sup>5</sup> hace hincapié en la necesidad de una industria de la seguridad competitiva en la UE, capaz de contribuir a la autonomía de la UE para cubrir sus necesidades en materia de seguridad. Una base industrial y tecnológica sólida y competitiva dentro de la UE es por tanto esencial para un impacto positivo en la seguridad de sus ciudadanos.
- (6) El presente Reglamento debe conseguir que los equipos de control de seguridad de la aviación circulen libremente en el mercado interior mediante el establecimiento de un sistema de certificación único basado en certificados de conformidad válidos en todos los Estados miembros. Todo equipo que vaya acompañado de dicho certificado se podrá vender o poner en servicio en todo el territorio de la Unión, sin restricciones.
- (7) Cada Estado miembro debe designar un organismo con competencia para homologar la conformidad de los equipos de control de la seguridad civil mediante la expedición de un certificado de homologación de tipo UE válido en toda la Unión. Los fabricantes de esta clase de equipos deben tener la posibilidad de elegir con libertad un organismo responsable en cualquier Estado miembro.
- (8) Para simplificar el acceso al sistema de certificación y que este resulte más transparente, cada Estado miembro debe designar un único organismo (la autoridad de homologación nacional), aun en los casos en que un Estado miembro tenga dos o varios organismos activos en el ámbito de la seguridad aérea.
- (9) Un certificado de homologación de tipo UE debe demostrar la conformidad de los equipos de control de seguridad de la aviación con las reglas comunes y normas básicas en materia de seguridad de la aviación civil recogidas en el Reglamento (CE) n.º 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>6</sup>.
- (10) Para permitir la libre circulación de los equipos de control de la seguridad aérea por toda la Unión, los fabricantes deben tener la posibilidad de expedir certificados de conformidad que acompañen a cada equipo fabricado con arreglo a un tipo y una configuración incluidos en un certificado de homologación de tipo UE.
- (11) Los equipos de control de la seguridad aérea amparados por un certificado de homologación de tipo UE no deben someterse a evaluaciones ulteriores en otros Estados miembros. En consecuencia, es importante que la evaluación y los ensayos sean uniformes en toda la Unión. Por tanto, el presente Reglamento debe tener en cuenta de forma adecuada la valiosa labor de definición de los métodos de ensayo comunes realizada en el marco del proceso de evaluación común de la Conferencia Europea de Aviación Civil.
- (12) Comprobar el equipo para determinar el cumplimiento de las normas es esencial para la certificación del sistema. Por tanto, deben efectuar los ensayos los servicios técnicos que posean las aptitudes y conocimientos técnicos necesarios para realizar evaluaciones de conformidad aplicando las metodologías de ensayo comunes relevantes.

---

<sup>5</sup> COM(2015) 185 final.

<sup>6</sup> Reglamento (CE) n.º 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de marzo de 2008 sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 2320/2002 (DO L 97 de 9.4.2008, p. 72).

- (13) Con el fin de asegurar que el sistema de certificación es efectivo y reforzar la confianza mutua entre las autoridades nacionales de homologación, el presente Reglamento debe definir los requisitos de acreditación de los servicios técnicos mencionados.
- (14) La conformidad de la fabricación es una de las piedras angulares del sistema de homologación de tipo UE. Con objeto de supervisar la conformidad de la fabricación, debe someterse a los fabricantes a inspecciones regulares por parte de una autoridad de homologación o de un servicio técnico debidamente cualificado y designado a este fin.
- (15) Es importante asegurar la aplicación armonizada de los métodos de ensayo comunes por parte de los servicios técnicos. A tal fin, la Comisión debe crear y presidir un grupo sectorial de servicios técnicos destinado a garantizar la necesaria coordinación y cooperación entre los servicios técnicos designados y a proporcionar formación del personal de cada uno de ellos, así como la coordinación con terceros países.
- (16) Si se descubre que un equipo de control de seguridad amparado por un certificado de homologación de tipo UE presenta un riesgo grave para los usuarios o para el medio ambiente que no había sido detectado por la autoridad responsable de su homologación, el Estado miembro debe tener la posibilidad de evitar su comercialización o puesta en servicio en su territorio, durante un período limitado y con sujeción a la evaluación por parte de la Comisión de la congruencia de la medida del Estado miembro con la legislación de la Unión.
- (17) Si se descubre que un equipo de control de la seguridad aérea que disponga de certificado de conformidad no es conforme con el tipo y la configuración incluidos en el certificado de homologación de tipo UE, el Estado miembro que haya expedido el certificado debe adoptar las medidas necesarias para garantizar que el fabricante realiza las modificaciones pertinentes a fin de adaptar el equipo a los citados requisitos e informará a las demás autoridades de homologación y a la Comisión de las medidas adoptadas.
- (18) Si se descubre que un equipo de control de la seguridad aérea que disponga de certificado de conformidad no es conforme con el tipo y la configuración incluidos en el certificado de homologación de tipo UE expedido por otra autoridad de homologación, el Estado miembro debe interrumpir temporalmente la comercialización o la puesta en servicio del equipo en cuestión en su territorio y solicitar a la autoridad de homologación que expidió el certificado que verifique que los equipos en proceso de producción siguen cumpliendo el tipo y la configuración homologados. La autoridad de homologación debe disponer de un máximo de tres meses desde la fecha de la solicitud para adoptar las medidas oportunas. Si la autoridad de homologación de que se trate observa que los equipos son conformes con el tipo y la configuración homologados, debe tratar de solucionar el conflicto. Hasta ese momento deben seguir en vigor las medidas temporales.
- (19) En aras de una mejor regulación y simplificación, y para evitar la constante actualización de la legislación de la Unión sobre especificaciones técnicas, es conveniente que el presente Reglamento remita a las normas y reglamentos internacionales existentes, sin necesidad de reproducirlos en el marco jurídico de la Unión.
- (20) Con el fin de simplificar y acelerar la adopción de la legislación sobre homologación de tipo, se ha introducido un nuevo planteamiento reglamentario, en virtud del cual el legislador define en el procedimiento legislativo ordinario únicamente las normas y los

principios fundamentales, y delega en la Comisión la definición ulterior de los pormenores técnicos. Así pues, por cuanto se refiere a los requisitos sustantivos, el presente Reglamento solamente debe establecer las disposiciones administrativas y los requisitos generales de procedimiento. La Comisión debe estar facultada para establecer especificaciones técnicas, incluidos los métodos de ensayo comunes y los requisitos para la acreditación de los servicios técnicos necesarios en virtud del sistema de certificación que se establece el presente Reglamento.

- (21) Para complementar el presente Reglamento con los detalles técnicos adicionales, procede otorgar a la Comisión poderes para adoptar, con arreglo al artículo 290 del Tratado, actos delegados que reflejen en este Reglamento la posible introducción de nuevos requisitos de prestaciones para los equipos de control de seguridad de la aviación y la evolución de los conocimientos científicos y técnicos. Reviste una especial importancia que durante sus trabajos preparatorios la Comisión lleve a cabo las consultas apropiadas, en particular a nivel de expertos. Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe garantizar que los documentos pertinentes se transmitan al Parlamento Europeo y al Consejo de manera simultánea, oportuna y adecuada.
- (22) Los Estados miembros deben regular las sanciones aplicables a las infracciones del presente Reglamento y velar por su ejecución. Esas sanciones deben ser eficaces, proporcionadas y disuasorias.
- (23) La Comisión debe informar al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación del presente Reglamento, basándose en la información facilitada por los Estados miembros.
- (24) En aras de la claridad, predictibilidad, racionalidad y simplificación, y con el fin de reducir la carga de trabajo que soportan los fabricantes de equipos de control de seguridad de la aviación, el presente Reglamento debe incluir un número limitado de estadios en la introducción de las disposiciones administrativas y requisitos técnicos generales. Debe concederse al sector un plazo suficiente para que pueda adaptarse tanto a las nuevas disposiciones impuestas por el presente Reglamento como a las especificaciones técnicas y disposiciones administrativas incluidas en los actos delegados adoptados en virtud del mismo. Es fundamental definir los requisitos lo antes posible, de forma que los fabricantes dispongan de tiempo suficiente para desarrollar, probar y aplicar las soluciones técnicas en los equipos de control de seguridad de la aviación producidos en serie, y para que los fabricantes y las autoridades de homologación de los Estados miembros puedan poner en marcha los mecanismos administrativos oportunos.
- (25) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber, el establecimiento de normas armonizadas relativas a los requisitos administrativos y procedimentales para la homologación de tipo de los equipos de control de seguridad de la aviación, no pueden ser abarcados de manera suficiente por los Estados miembros, y que por consiguiente, atendiendo a su escala y posibles efectos, pueden alcanzarse mejor a nivel de la Unión, esta última puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar los mencionados objetivos,

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*  
*Objeto*

El presente Reglamento establece un marco para un sistema de certificación de la Unión para los equipos de control de seguridad de la aviación.

*Artículo 2*  
*Ámbito de aplicación*

1. El presente Reglamento será aplicable a todos los equipos de control de seguridad utilizados en la aviación civil que se comercialicen o pongan en servicio dentro de la Unión.
2. El presente Reglamento no se aplicará a los perros detectores de explosivos cuando se utilicen como medio alternativo de control.

*Artículo 3*  
*Definiciones*

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «equipos de control de la seguridad aérea» o «equipos»: dispositivos especializados que se utilizan, por sí solos o como parte de un sistema, para detectar artículos prohibidos en virtud del Reglamento (CE) n.º 300/2008 y sus actos complementarios o de ejecución;
- 2) «aviación civil»: todas las operaciones aéreas realizadas por aeronaves civiles, con exclusión de las operaciones realizadas por las aeronaves de Estado a que hace referencia el artículo 3 del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional;
- 3) «comercialización»: todo suministro de un producto para su distribución, consumo o utilización en el mercado de la Unión en el transcurso de una actividad comercial, ya sea previo pago o a título gratuito;
- 4) «introducción en el mercado»: primera comercialización de un producto en el mercado de la Unión;
- 5) «puesta en servicio»: primera utilización de los equipos dentro de la Unión de acuerdo con su finalidad;
- 6) «homologación de tipo UE»: procedimiento mediante el cual el Estado miembro certifica que un determinado tipo y configuración del equipo es conforme con los requisitos de prestaciones a que se refiere el anexo I y los requisitos procedimentales del presente Reglamento;
- 7) «método de ensayo virtual»: simulaciones por ordenador, requieran o no de intervención humana, con las que se puede comprobar si los equipos de control de seguridad de la aviación cumplen o no los requisitos de prestaciones a que se refiere el anexo I;

- 8) «certificado de homologación de tipo UE»: documento con el que la autoridad de homologación certifica que un tipo y configuración del equipo está homologado;
- 9) «certificado de conformidad»: documento que certifica que un equipo se ha fabricado conforme al tipo y a la configuración amparados por un certificado de homologación de tipo UE.

#### *Artículo 4*

##### *Venta y puesta en servicio de los equipos*

Los Estados miembros no impedirán la comercialización y puesta en servicio de cualquier equipo que vaya acompañado de un certificado de conformidad válido, expedido de conformidad con el artículo 5. Los Estados miembros no podrán imponer requisitos adicionales en relación con dichos equipos.

#### *Artículo 5*

##### *Obligaciones de los fabricantes*

1. El fabricante expedirá un certificado de conformidad por cada equipo que fabrique de conformidad con el tipo y la configuración indicados en un certificado de homologación de tipo UE.
2. El certificado de conformidad deberá seguir los criterios establecidos en el anexo II y se expedirá en una lengua fácilmente comprensible para los consumidores y otros usuarios finales, según lo que determine el Estado miembro de que se trate. Cualquier autoridad de homologación podrá solicitar que un fabricante traduzca el certificado de conformidad a la lengua o las lenguas oficiales del Estado miembro de la citada autoridad.
3. El fabricante deberá cumplimentar el certificado de conformidad en su totalidad. El certificado de conformidad no contendrá limitaciones relativas al uso del equipo.
4. El fabricante deberá cumplimentar el certificado de conformidad en su totalidad.

Se podrá expedir un duplicado del certificado de conformidad a petición de una autoridad de homologación. El fabricante será el único autorizado a expedir duplicados del certificado de conformidad.

Todo certificado duplicado llevará la indicación «duplicado» de manera visible en el anverso.

5. Al expedir el certificado de conformidad, el fabricante asumirá la responsabilidad de que el equipo cumpla con el tipo y la configuración homologados.
6. Los fabricantes conservarán la documentación técnica y el certificado de conformidad al menos diez años a partir de la fecha en la que el equipo se introduzca en el mercado.
7. Los fabricantes colocarán una marca y un número de homologación de tipo UE, de manera que resulten visibles, legibles e indelebles, en los equipos fabricados de conformidad con el tipo y la configuración homologados.
8. La marca y el número de homologación de tipo UE seguirán las disposiciones incluidas en el anexo III.
9. Los fabricantes velarán por que existan procedimientos para la conformidad de la producción. Deberán tenerse debidamente en cuenta los cambios en el diseño o en las características del equipo, así como los cambios en los requisitos relativos a las prestaciones con arreglo a los cuales se haya expedido un certificado de homologación de tipo.

10. Los fabricantes velarán por que sus productos lleven un número de tipo, partida o serie o cualquier otro elemento que permita su identificación o, si la naturaleza del equipo no lo permite, por que la información requerida figure en el envase o en un documento que acompañe al equipo.

11. Los fabricantes indicarán su denominación, nombre comercial registrado o marca comercial registrada y su dirección de contacto en el equipo o, si ello no es posible, en su envase o en un documento (aparte del certificado de conformidad) que acompañe al equipo. La dirección deberá indicar un punto único en el que pueda contactarse con el fabricante.

12. Los fabricantes velarán por que el producto vaya acompañado de las instrucciones y la información relativa a la seguridad en una lengua fácilmente comprensible para los consumidores y otros usuarios finales, según lo que determine el Estado miembro de que se trate.

13. Los fabricantes que consideren o tengan motivos para pensar que un equipo que han introducido en el mercado no es conforme con el tipo y la configuración homologados, adoptarán inmediatamente las medidas correctoras necesarias para adaptar el equipo a los citados requisitos o bien retirarlo del mercado o recuperarlo, si procede. Además, cuando el equipo presente un riesgo, informarán inmediatamente de ello a las autoridades nacionales competentes de los Estados miembros en los que hayan comercializado el equipo en cuestión y darán detalles, en particular, sobre la no conformidad y las medidas correctoras adoptadas.

14. Previa petición motivada de una autoridad de homologación, los fabricantes facilitarán toda la información y documentación necesarias para demostrar la conformidad del equipo en un lenguaje que pueda comprender fácilmente tal autoridad. A petición de esta, deberán cooperar con ella en cualquier acción destinada a evitar los riesgos que plantean los equipos que hayan introducido en el mercado.

## *Artículo 6*

### *Autoridades de homologación*

1. Cada Estado miembro creará o designará una autoridad de homologación.

La autoridad de homologación tendrá competencia en todos los aspectos relacionados con la homologación de los equipos, así como con la emisión, modificación y anulación de los certificados de homologación de tipo UE.

Cada Estado miembro notificará a la Comisión el nombre, la dirección, la dirección de correo electrónico y el ámbito de competencias de su autoridad de homologación.

2. Toda autoridad de homologación deberá contar con la habilitación de seguridad de instalaciones exigida para tratar información clasificada «CONFIDENTIEL UE/EU CONFIDENTIAL» o de nivel superior, como se indica en la Decisión (UE, Euratom) 2015/444 de la Comisión<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> Decisión (UE, Euratom) 2015/444 de la Comisión, de 13 de marzo de 2015, sobre las normas de seguridad para la protección de la información clasificada de la UE (DO L 72 de 17.3.2015, p. 53).

*Artículo 7*  
*Solicitudes de certificados de homologación de tipo UE*

1. El fabricante deberá presentar una solicitud a la autoridad de homologación.
2. Solamente se presentará una solicitud para cada tipo y configuración de un mismo equipo. Dicha solicitud se presentará únicamente en un Estado miembro.
3. Se presentará una solicitud por separado para cada tipo y configuración que se desee homologar.
4. La solicitud incluirá el expediente del fabricante con el concepto de operaciones del equipo y otros documentos, datos, planos y fotografías relevantes. El fabricante podrá entregar dicho expediente impreso en papel o en forma de fichero electrónico.
5. Los fabricantes establecidos fuera de la Unión que deseen solicitar un certificado de homologación de tipo UE deberán nombrar un representante establecido en la Unión que les represente en sus relaciones con la autoridad de homologación.

*Artículo 8*  
*Ensayos*

1. Cuando una autoridad de homologación reciba una solicitud, deberá velar por que un servicio técnico realice los ensayos adecuados para determinar si el tipo y la configuración del equipo en cuestión cumplen los requisitos relativos a las prestaciones indicados en el anexo I.
2. Los ensayos deberán ser realizados por un servicio técnico que haya sido notificado con arreglo al artículo 21 y que cumpla los requisitos de los métodos de ensayo comunes referidos en el anexo IV.
3. La autoridad de homologación podrá pedir al fabricante, mediante una petición motivada, que facilite cualquier información adicional que fuera necesaria para facilitar su realización. El fabricante facilitará dicha información en el plazo fijado por la autoridad de homologación.
4. Se someterán a estos ensayos equipos del tipo y la configuración que se vayan a homologar.

El fabricante pondrá a disposición de la autoridad de homologación el número de equipos necesario para poder llevar a cabo el procedimiento de homologación de tipo UE.

5. Podrán utilizarse métodos virtuales cuando sea preciso volver a ensayar equipos en los que se hayan introducido modificaciones que afecten exclusivamente a los programas informáticos de detección.

Estos métodos deberán cumplir los requisitos de los métodos de ensayo comunes a que se refiere el apartado 2.

*Artículo 9*  
*Homologación del tipo y la configuración del equipo*

1. La autoridad pertinente homologará el tipo y la configuración del equipo en cuestión si este cumple los requisitos relativos a las prestaciones indicados en el anexo I.
2. Si una autoridad de homologación constata que el tipo y la configuración de un equipo entrañan un riesgo grave para la seguridad o representan un peligro para el medio ambiente o la salud pública, podrá negarse a homologarlo aunque cumpla los requisitos pertinentes en relación con las prestaciones.

3. Si una autoridad de homologación deniega la homologación de un equipo, deberá notificarlo de inmediato a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros y a la Comisión e informarles de las razones de la denegación.

4. En caso de denegación de conformidad con lo dispuesto en el apartado 2, la Comisión consultará de inmediato a las partes en cuestión y, en particular, a la autoridad de homologación que denegó la expedición del certificado de homologación de tipo UE para evaluar si se aplicaron correctamente los requisitos pertinentes del apartado 2.

5. Si la Comisión estima que no se aplicaron correctamente los requisitos pertinentes del apartado 2, exigirá a la autoridad de homologación que adopte las medidas oportunas para cumplirlos.

#### *Artículo 10*

##### *Relaciones entre la Comisión y el órgano responsable de la elaboración de los métodos de ensayo comunes*

1. La Unión Europea [representada por la Comisión] pasará a ser miembro de pleno derecho del órgano responsable de la elaboración de los métodos de ensayo comunes mencionados en el anexo IV.

#### *Artículo 11*

##### *Certificado de homologación de tipo UE*

1. La autoridad de homologación expedirá un «certificado de homologación de tipo UE» para cada uno de los equipos que homologue.

2. El certificado de homologación de tipo UE se redactará de conformidad con el modelo que figura en el anexo V.

Con respecto a cada tipo y configuración del equipo la autoridad de homologación deberá:

- a) cumplimentar todas las secciones pertinentes del certificado de homologación de tipo UE;
- b) completar el expediente de homologación, incluyendo en el mismo: el índice, el expediente del fabricante, los resultados de los ensayos y todos los demás documentos añadidos por el servicio técnico o por la autoridad de homologación;
- c) entregar sin demora al solicitante el certificado cumplimentado junto con sus anexos, en formato electrónico o en papel.

3. Para cada tipo y configuración homologados del equipo, la autoridad de homologación enviará a las demás autoridades de homologación y a la Comisión, en el plazo de veinte días hábiles contados a partir del momento de la emisión del certificado de homologación de tipo UE, una copia del certificado de homologación de tipo UE, junto con sus anexos. La copia podrá presentarse impresa o en un fichero electrónico.

4. Cuando así lo solicite la autoridad de homologación de otro Estado miembro, la autoridad que haya emitido el certificado de homologación de tipo UE deberá, en el plazo de veinte días hábiles a partir de la recepción de la solicitud, enviar una copia adicional del certificado de homologación de tipo UE en cuestión, junto con sus anexos. La copia podrá presentarse impresa o en un fichero electrónico.

## *Artículo 12*

### *Disposiciones relativas a la conformidad del proceso de fabricación*

1. La autoridad de homologación que apruebe un tipo y una configuración de equipo adoptará las medidas necesarias, de acuerdo con el anexo VI, para comprobar que se han adoptado las disposiciones adecuadas a fin de garantizar que los equipos fabricados son conformes con el tipo y configuración homologados, requiriendo cuando sea necesario la cooperación de las demás autoridades de homologación.
2. La autoridad de homologación que apruebe un tipo y una configuración de equipo adoptará las medidas necesarias, de acuerdo con el anexo VI, para comprobar que se han adoptado las disposiciones adecuadas a fin de garantizar que los equipos fabricados son conformes con el tipo y configuración homologados, requiriendo cuando sea necesario la cooperación de las demás autoridades de homologación. Las comprobaciones dirigidas a garantizar que los productos fabricados son conformes con el tipo homologado se podrán limitar a uno o varios de los procedimientos definidos en el anexo VI.
3. Cuando una autoridad de homologación que haya aprobado un tipo y configuración de equipo compruebe que las disposiciones a las que se hace referencia en el apartado 1 no se están aplicando, difieren significativamente de las disposiciones aprobadas o han dejado de aplicarse, salvo en caso de interrupción de la fabricación, adoptará las medidas necesarias para garantizar la correcta aplicación del procedimiento de conformidad de la fabricación. Tales medidas podrán incluir la anulación del certificado de homologación de tipo UE. La autoridad de homologación deberá informar a las demás autoridades de homologación y a la Comisión de las medidas que se hayan adoptado.

## *Artículo 13*

### *Solicitudes de modificación de certificados de homologación de tipo UE*

1. Cuando, como consecuencia de las modificaciones introducidas en los equipos, resulte necesario realizar cambios en los datos registrados en el expediente de homologación, el fabricante solicitará sin demora una modificación del certificado de homologación de tipo UE.
2. La solicitud de modificación podrá presentarse ante la autoridad de homologación que emitió el certificado de homologación de tipo UE original.

## *Artículo 14*

### *Tipos de modificación*

1. Cuando la autoridad de homologación considere necesario realizar ensayos adicionales antes de aprobar una modificación, informará al fabricante en consecuencia. Las modificaciones solo se efectuarán una vez realizados los ensayos adicionales.
2. La modificación será considerada una «extensión de un certificado de homologación de tipo UE» cuando concurren una o varias de las condiciones siguientes:
  - a) se requieren ensayos adicionales;
  - b) se han producido cambios en cualquiera de los datos que figuran en el certificado de homologación de tipo UE, exceptuando sus anexos;
  - c) han entrado en vigor nuevos requisitos de prestaciones relativos al equipo homologado.

En tales casos, la autoridad de homologación expedirá un certificado actualizado de homologación de tipo UE, que se identificará mediante un número de extensión. En el certificado actualizado de homologación de tipo UE se indicará claramente el motivo de la extensión y la fecha de su expedición.

3. En los casos en los que no se aplique el apartado 2, la modificación se designará como «revisión del certificado de homologación de tipo UE».

#### *Artículo 15*

##### *Expedición y notificación de modificaciones*

1. Cuando se trate de una extensión, la autoridad de homologación actualizará todas las secciones pertinentes del certificado de homologación de tipo UE, sus anexos y el índice del expediente de homologación. Se expedirá sin demora al fabricante el certificado actualizado, junto con sus anexos.

2. Cuando se trate de una revisión, la autoridad de homologación expedirá y entregará sin demora al fabricante los documentos revisados o la versión consolidada y actualizada del expediente de homologación, según corresponda. La autoridad de homologación marcará cada una de las páginas revisadas del expediente de homologación de manera que se vea con claridad el tipo de cambio realizado y la fecha de la nueva expedición.

3. Siempre que se expidan documentos modificados o una versión consolidada y actualizada del expediente de homologación, se modificará en consonancia el índice del expediente de homologación adjunto al certificado de homologación, de forma que conste la fecha de la última extensión o revisión, o bien la fecha de la última consolidación de la versión actualizada.

4. La autoridad de homologación notificará a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros y a la Comisión todas las modificaciones introducidas en los certificados de las homologaciones de tipo UE, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 11, apartado 3.

#### *Artículo 16*

##### *Expiración de la validez de los certificados de homologación de tipo UE*

1. El certificado de homologación de tipo UE dejará de ser válido cuando concorra una de las condiciones siguientes, o ambas a la vez:

- a) se publiquen nuevos requisitos de prestaciones de carácter obligatorio aplicables a la comercialización o puesta en servicio del equipo homologado, y no sea posible actualizar la homologación en consecuencia;
- b) cese definitivamente, de manera voluntaria, la fabricación del equipo homologado.

2. Cuando cese definitivamente, de manera voluntaria, la fabricación del equipo homologado, el fabricante deberá notificarlo a la autoridad de homologación que aprobó dicho equipo. Al recibir dicha notificación, la autoridad informará a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros y a la Comisión en un plazo de veinte días hábiles.

#### *Artículo 17*

##### *Procedimiento en caso de que un equipo presente un riesgo a escala nacional*

1. En los casos en los que las autoridades de vigilancia del mercado de un Estado miembro hayan emprendido medidas con arreglo al artículo 20 del Reglamento (CE) n.º 765/2008, o

cuando tengan motivos suficientes para creer que un equipo sujeto al presente Reglamento entraña un riesgo para la salud o la seguridad de las personas o para otros aspectos de la protección del interés público previstos en el mismo Reglamento, realizarán una evaluación del equipo en cuestión que abarque todos los requisitos previstos en él. Los fabricantes cooperarán, en función de las necesidades, con las autoridades de vigilancia del mercado.

Si, en el curso de tal evaluación, las autoridades de vigilancia del mercado constatan que el equipo no cumple los requisitos establecidos en el presente Reglamento, deberán exigir de inmediato al fabricante que adopte las medidas correctoras oportunas para adaptar el producto a los citados requisitos o bien retirarlo del mercado o recuperarlo en un plazo razonable, proporcional a la naturaleza del riesgo, que ellas prescriban.

Las autoridades de vigilancia del mercado informarán en consonancia al organismo notificado pertinente.

El artículo 21 del Reglamento (CE) n.º 765/2008 se aplicará a las medidas mencionadas en el segundo subpárrafo.

2. En los casos en los que las autoridades de vigilancia del mercado consideren que la no conformidad no se limita a su territorio nacional, informarán a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros y a la Comisión de los resultados de la evaluación y de las medidas que han solicitado que adopte al fabricante.

3. Los fabricantes velarán por que se adopten todas las medidas correctoras oportunas en relación con el equipo en cuestión que se haya comercializado en el conjunto de la Unión.

4. Si el fabricante no adopta las medidas correctoras oportunas en el plazo previsto en el apartado 1, segundo subpárrafo, las autoridades de vigilancia del mercado emprenderán todas las medidas provisionales necesarias para prohibir o restringir la comercialización del producto en el mercado nacional, retirarlo del mercado o recuperarlo.

Deberán informar sin demora a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros y a la Comisión de las medidas en cuestión.

5. La información mencionada en el apartado 4 incluirá todos los detalles disponibles, en particular los datos necesarios para la identificación del equipo no conforme, el origen del equipo, la naturaleza de la no conformidad planteada y el riesgo que representa, la naturaleza y duración de las medidas nacionales adoptadas y los argumentos presentados por el fabricante en cuestión.

6. Las autoridades de homologación distintas a la del Estado miembro que inició el procedimiento deberán informar sin demora a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros y a la Comisión de toda medida que adopten y de cualquier dato adicional que tengan a su disposición sobre la no conformidad del equipo en cuestión y, en caso de desacuerdo con la medida nacional notificada, presentarán sus objeciones al respecto.

7. Si en el plazo de tres meses tras la recepción de la información indicada en el apartado 4, ninguna otra autoridad de homologación ni la Comisión presentan objeción alguna sobre una medida provisional adoptada por la autoridad de homologación de un Estado miembro, la medida se considerará justificada.

8. Las autoridades de homologación velarán por que se adopten sin demora las medidas restrictivas oportunas en relación con el equipo en cuestión, como su retirada del mercado.

### *Artículo 18*

#### *Procedimiento de salvaguardia de la Unión*

1. Si una vez concluido el procedimiento establecido en el artículo 17, apartados 3 y 4, se formulan objeciones contra una medida adoptada por la autoridad de homologación de un Estado miembro, o si la Comisión considera que una medida nacional vulnera la legislación de la Unión, la Comisión consultará sin demora a la autoridad de homologación de los Estados miembros y al fabricante en cuestión, y procederá a la evaluación de la medida nacional. En función de los resultados de este examen, la Comisión deberá decidir si la medida adoptada a nivel nacional está justificada o no.

La Comisión presentará su decisión a la autoridad de homologación de todos los Estados miembros y la comunicará inmediatamente a estos y al fabricante.

2. Si se considera que la medida adoptada a escala nacional está justificada, las autoridades de homologación de todos los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar la retirada del equipo afectado de sus respectivos mercados e informarán a la Comisión en consecuencia. Si se considera que la medida adoptada a nivel nacional no está justificada, la autoridad de homologación del Estado miembro en cuestión la anulará.

### *Artículo 19*

#### *Equipos no conformes con el tipo homologado*

1. La autoridad de homologación podrá verificar en cualquier momento si los equipos que vayan acompañados de un certificado de conformidad o que lleven una marca de homologación de tipo UE siguen siendo conformes con el tipo y la configuración homologados.

Dicha verificación se llevará a cabo de acuerdo con el anexo VI. No obstante, podrá limitarse a uno o varios de los procedimientos establecidos en dicho anexo.

2. Cuando la autoridad de homologación considere que los equipos a los que se hace referencia en el apartado 1 no son conformes con el tipo y configuración homologados, garantizará que el fabricante devuelva a dichos equipos la conformidad con el tipo y la configuración homologados. Tales medidas podrán incluir la anulación del certificado de homologación de tipo UE.

La autoridad de homologación informará a los organismos de homologación de los demás Estados miembros y a la Comisión sobre las medidas que adopte.

3. Si una autoridad de homologación anula un certificado de homologación de tipo UE, informará a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros y a la Comisión sobre su decisión y sobre los motivos de la misma en el plazo de veinte días hábiles.

4. A los efectos del apartado 1, las desviaciones respecto a los datos del certificado de homologación de tipo UE o del expediente de homologación se considerarán incumplimientos de la conformidad con el tipo y configuración homologados.

5. Si una autoridad de homologación considera que los equipos que van acompañados de un certificado de conformidad o que llevan una marca de homologación UE de tipo no son conformes con el tipo y configuración homologados por otra autoridad de homologación, deberá suspender temporalmente su comercialización o puesta en servicio en su Estado miembro y solicitará sin demora a la autoridad de homologación que emitió la homologación de tipo UE que compruebe si los equipos que se están fabricando continúan ajustándose al tipo y configuración homologados.

Tras la recepción de dicha solicitud, la autoridad de homologación adoptará las medidas necesarias lo antes posible y, en cualquier caso, en un plazo máximo de tres meses a partir de la fecha de la solicitud. Informará de ello a las demás autoridades competentes y a la Comisión.

6. Si la autoridad que emitió el certificado de homologación de tipo UE considera que los equipos en cuestión son conformes con el tipo y configuración homologados, procurará encontrar una solución al conflicto. Ambas partes mantendrán informada a la Comisión, y esta llevará a cabo, en caso necesario, las consultas apropiadas para alcanzar un acuerdo. Hasta que se encuentre una solución, se aplicarán las medidas temporales indicadas en el apartado 5.

#### *Artículo 20*

##### *Notificación de las decisiones y vías de recurso*

Todas las decisiones adoptadas en aplicación de lo dispuesto en los artículos 17, 18 y 19 deberán estar motivadas. Los Estados miembros velarán por que se pueda interponer recurso contra cualquier decisión que se adopte en virtud de estos artículos.

La autoridad de homologación notificará tales decisiones a todas las partes interesadas y, al mismo tiempo, les informará de las vías de recurso de que disponen con arreglo al Derecho nacional y de los plazos para ejercer su derecho a recurrir.

#### *Artículo 21*

##### *Notificación de servicios técnicos*

1. Al menos una autoridad de homologación deberá notificar a la Comisión el nombre, la dirección, incluida la dirección electrónica, las personas responsables y la categoría de la actividades de cada servicio técnico a los efectos de lo dispuesto en el artículo 8. La autoridad de homologación notificará a la Comisión cualquier modificación de estos datos.

2. Los servicios técnicos desempeñarán su labor conforme al presente Reglamento únicamente si han sido notificados a la Comisión.

3. Las autoridades de homologación podrán designar cualquier servicio técnico notificado a los efectos de lo dispuesto en el artículo 8.

4. La Comisión publicará una lista de las autoridades de homologación y los servicios técnicos, con los datos de contacto correspondientes, en su sitio web.

#### *Artículo 22*

##### *Requisitos relativos a los servicios técnicos*

1. Los servicios técnicos realizarán o supervisarán los ensayos exigidos con arreglo al artículo 8. No podrá realizar ensayos o comprobaciones en una categoría de actividades para la que no hubiera sido notificado a la Comisión según el artículo 21.

2. Las cuatro categorías de servicios técnicos serán las siguientes:

- a) categoría A, correspondiente a los servicios técnicos que realicen los ensayos mencionados en el artículo 8, apartado 1, en sus propias instalaciones;
- b) categoría B, correspondiente a los servicios técnicos que supervisan los ensayos mencionados en el artículo 8, apartado 1, en las instalaciones del fabricante o de un tercero;
- c) categoría C, correspondiente a los servicios técnicos que evalúan y controlan periódicamente los procedimientos del fabricante, con vistas a verificar la conformidad de la fabricación;
- d) categoría D, correspondiente a los servicios técnicos que supervisan o llevan a cabo ensayos o comprobaciones relacionadas con la conformidad del proceso de fabricación.

3. Los servicios técnicos deberán poseer las competencias adecuadas, los conocimientos técnicos específicos y una experiencia demostrada en su ámbito de actividad. Los servicios técnicos deberán también proporcionar u obtener todos los materiales necesarios para llevar a cabo los ensayos de conformidad con el artículo 8, apartado 2.

Además, los servicios técnicos deberán cumplir los requisitos del anexo VII.

4. Los servicios técnicos velarán por que el tiempo medio transcurrido entre la solicitud de realización del ensayo de un equipo y la presentación de los resultados a la autoridad de homologación sea de seis meses como máximo. Este plazo podrá prolongarse en casos excepcionales o previa solicitud formal del fabricante.

5. Las autoridades de homologación podrán actuar como servicio técnico.

6. Toda autoridad de homologación deberá contar con la habilitación de seguridad de instalaciones exigida para tratar información clasificada «CONFIDENTIEL UE/EU CONFIDENTIAL» o de nivel superior, como se indica en la Decisión (UE, Euratom) 2015/444 de la Comisión<sup>8</sup>.

7. La autoridad de homologación solamente podrá designar un servicio técnico domiciliado en un tercer país en el marco de un acuerdo bilateral entre la Unión y el tercer país en cuestión.

### *Artículo 23*

#### *Evaluación de las competencias de los servicios técnicos*

1. Las competencias a que se refiere el artículo 22, apartado 3, deberán demostrarse mediante un certificado de acreditación expedido por un organismo nacional de acreditación.

2. El certificado de acreditación se notificará a la Comisión cuando esta lo solicite.

3. La autoridad de homologación que actúe como servicio técnico deberá demostrar mediante pruebas documentales, entre ellas la evaluación realizada por auditores independientes de la actividad sujeta a evaluación, que posee las competencias a que se refiere el artículo 22,

---

<sup>8</sup> Decisión (UE, Euratom) 2015/444 de la Comisión, de 13 de marzo de 2015, sobre las normas de seguridad para la protección de la información clasificada de la UE (DO L 72 de 17.3.2015, p. 53).

apartado 3. Dichos auditores podrán pertenecer a la misma autoridad, siempre que sean gestionados de forma autónoma con respecto al personal dedicado a la actividad evaluada. La Comisión podrá enviar auditores para verificar el cumplimiento de las disposiciones del artículo 22, apartado 3.

#### *Artículo 24* *Coordinación de los servicios técnicos*

1. Los servicios técnicos deberán organizar visitas mutuas a sus respectivas dependencias para intercambiar información y buenas prácticas en la realización de los ensayos exigidos con arreglo al artículo 8, apartado 1.

2. La Comisión creará un grupo sectorial de servicios técnicos para velar por la coordinación y cooperación adecuadas entre los servicios técnicos designados. Las autoridades de homologación velarán por que los servicios técnicos designados por ellas participen en los trabajos de dicho grupo, directamente o por medio de representantes designados.

3. Este grupo sectorial estará presidido por la Comisión.

4. En particular, el grupo sectorial asumirá las siguientes tareas:

- a) definir directrices de calidad para la aplicación de los métodos de ensayo comunes a que se refiere el artículo 8, apartado 2;
- b) coordinar y desarrollar medidas para garantizar la aplicación armonizada de los métodos de ensayo comunes por parte de los servicios técnicos, incluyendo la obtención de materiales de ensayo de un único proveedor, el uso de formatos comunes para el intercambio de documentos y la organización de campañas de ensayos comparativos;
- c) diseñar y organizar cursos de formación para el personal de los servicios técnicos;
- d) coordinar la armonización técnica con terceros países en lo concerniente a la evaluación de la conformidad de los equipos de control de seguridad de la aviación.

#### *Artículo 25* *Cambios en las designaciones*

1. Cuando una autoridad de homologación constate que un servicio técnico designado por ella ha dejado de ajustarse a los requisitos establecidos en el presente Reglamento, o está incumpliendo sus obligaciones, deberá restringir, suspender o anular la designación, según proceda. La autoridad de homologación informará sin demora a la Comisión y a las demás autoridades de homologación. La Comisión modificará en consecuencia la lista mencionada en el artículo 21, apartado 4.

2. En caso de restricción, suspensión o anulación de la designación, o bien cuando el servicio técnico haya cesado su actividad, la autoridad de homologación que designó al servicio técnico en cuestión adoptará las medidas oportunas para que los expedientes de homologación tramitados por dicho servicio técnico sean transferidos a otro servicio técnico o puestos a disposición de la autoridad nacional competente cuando lo solicite.

*Artículo 26*  
*Impugnación de la competencia de servicios técnicos*

1. La Comisión investigará todos los casos en los que albergue dudas o lleguen a su conocimiento sospechas relacionadas con las competencias de un servicio técnico o con el cumplimiento continuado de los requisitos y las responsabilidades que le sean aplicables.
2. La autoridad de homologación del Estado miembro que haya notificado al servicio técnico facilitará a la Comisión, a petición de esta, toda la información pertinente.
3. La Comisión velará por que toda la información sensible recabada en el transcurso de sus investigaciones sea tratada confidencialmente.
4. Cuando la Comisión compruebe que el servicio técnico notificado no cumple o ha dejado de cumplir los requisitos para su acreditación, informará de ello a la autoridad de homologación del Estado miembro que haya notificado el servicio técnico y le solicitará que adopte las medidas correctoras oportunas, que en caso de ser necesario pueden incluir la retirada de la notificación.

*Artículo 27*  
*Modificaciones de los anexos*

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 28, al objeto de modificar los anexos como sigue:

- a) podrá modificar el anexo I para reflejar la introducción de nuevos requisitos de prestaciones para los equipos de control de seguridad de la aviación;
- b) podrá modificar los anexos cuando sea necesario para adaptarlos a la evolución de los conocimientos científicos y técnicos.

*Artículo 28*  
*Ejercicio de la delegación*

1. Se otorgan a la Comisión las competencias para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Las competencias para adoptar actos delegados a que se refiere el artículo 27 se otorgan a la Comisión por un período de diez años a partir de [la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento].
3. La delegación de competencias prevista en el artículo 27 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de las competencias que en ella se especifiquen. Surtirá efecto al día siguiente de la publicación de la decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, o bien en una fecha posterior que se indicará en la misma decisión. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado, lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
5. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 27 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

*Artículo 29*  
*Sanciones*

Los Estados miembros deberán regular las sanciones aplicables a las infracciones del presente Reglamento, en particular de sus artículos 5, 7 y 8, y adoptar todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Las sanciones establecidas deberán ser eficaces, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros notificarán dichas normas y medidas a la Comisión y comunicarán sin demora cualquier modificación posterior que les afecte.

*Artículo 30*  
*Disposiciones transitorias*

Hasta el [tres años después de la entrada en vigor del presente Reglamento], los Estados miembros podrán continuar autorizando equipos con arreglo a sus normas nacionales.

A petición del fabricante, una autoridad de homologación que apruebe un tipo y configuración de equipo con arreglo a las normas nacionales antes de esa fecha, expedirá el certificado de homologación de tipo UE para ese tipo y configuración de equipo si se ensayó de conformidad con el artículo 8, apartado 2.

*Artículo 31*  
*Evaluación*

1. A más tardar antes del [cuatro años después de la entrada en vigor del presente Reglamento], los Estados miembros informarán a la Comisión sobre la aplicación del presente Reglamento.
2. Antes del [cinco años después de la entrada en vigor del presente Reglamento], la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación del presente Reglamento, acompañado, en su caso, de las propuestas legislativas pertinentes.

*Artículo 32*  
*Entrada en vigor*

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

Será aplicable a partir del [un año después de la entrada en vigor del presente Reglamento].

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

Hecho en Bruselas, el

*Por el Parlamento Europeo*  
*El Presidente*  
[...]

*Por el Consejo*  
*El Presidente*  
[...]

