



Bruselas, 31.10.2019
COM(2019) 577 final

2019/0249 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que se ha de tomar en nombre de la Unión Europea en la Organización de Aviación Civil Internacional por lo que respecta a la revisión del Anexo 17 («Seguridad») (enmienda 17) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta se refiere a la Decisión por la que se establece la posición que se ha de tomar en nombre de la Unión Europea en la Organización de Aviación Civil Internacional por lo que respecta a la adopción prevista de la enmienda 17 al Anexo 17 («Seguridad») del Convenio sobre Aviación Civil Internacional en la que se proponen modificaciones a las normas y métodos recomendados.

2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

2.1. El Convenio sobre Aviación Civil Internacional (el «Convenio de Chicago»)

El Convenio de Chicago, cuya finalidad es regular el transporte aéreo internacional, entró en vigor el 4 de abril de 1947 y creó la Organización de Aviación Civil Internacional.

Todos los Estados miembros de la UE son Partes del Convenio de Chicago.

2.2. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

La OACI es una agencia especializada de las Naciones Unidas cuyos objetivos son desarrollar los principios y las técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional.

El Consejo de la OACI es un órgano permanente de esta agencia del que forman parte treinta y seis Estados contratantes elegidos por la Asamblea de la OACI por un período de tres años. Durante el período 2016-2019 están representados en el Consejo de la OACI siete Estados miembros de la UE.

Entre las funciones obligatorias del Consejo de la OACI, enumeradas en el artículo 54 del Convenio de Chicago, figura la adopción de normas y métodos recomendados internacionales, designados como anexos del Convenio de Chicago.

El Consejo de la OACI también convoca a la Asamblea, que es su órgano soberano. La Asamblea de la OACI se reúne al menos una vez cada tres años, momento en el que fija la dirección política de la Organización para el trienio siguiente. El 40.º período de sesiones de la Asamblea de la OACI se celebró entre el 24 de septiembre y el 4 de octubre de 2019 en Montreal (Canadá).

2.3. Actuación prevista de la OACI

Conforme a lo dispuesto en el artículo 54, letra 1), del Convenio de Chicago, el Consejo de la OACI debe adoptar normas y métodos recomendados internacionales. Las normas y métodos recomendados que modifican el Anexo 17 sobre Seguridad consisten en el cambio, la mejora o la elevación de la categoría de método recomendado a la de norma de diversos artículos.

El 4 de julio de 2019, la OACI emitió una carta de Estado AS8/2.1-19/48 para informar a sus Estados contratantes de que la enmienda 17 al Anexo 17 propuesta se presentará al Consejo para su adopción durante su 218.º período de sesiones (del 18 al 29 de noviembre de 2019), y que se prevé que sea aplicable en julio de 2020. Incluye, entre otros aspectos, disposiciones nuevas o revisadas sobre: análisis de vulnerabilidades; intercambio de información entre los Estados y las partes interesadas; programas de formación y sistemas de certificación; control del acceso; inspección del personal; y otras modificaciones de redacción. Mediante dicha carta de Estado, la OACI puso en marcha su fase de consulta, que estaba previsto que expirase el 4 de octubre de 2019.

Los cambios en el Anexo 17 fueron preparados por el Grupo de Expertos sobre Seguridad de la Aviación de la OACI, del cual son miembros activos expertos procedentes de ocho Estados miembros de la UE (Alemania, Bélgica, España, Francia, Grecia, Italia, Países Bajos y el Reino Unido), y posteriormente se presentaron para su aprobación durante el 217.º período de sesiones del Consejo de la OACI. Estos cambios, tras la consulta en curso, serán los que el Consejo de la OACI probablemente apruebe en su 218.º período de sesiones.

Tras su adopción, los cambios previstos serán vinculantes para todos los Estados de la OACI, entre los que se encuentran todos los Estados miembros de la UE, de conformidad con el Convenio de Chicago y dentro de los límites que este mismo establece. El artículo 38 de dicho Convenio requiere a los Estados contratantes que comuniquen a la OACI, con arreglo al mecanismo de notificación de diferencias, su intención de desviarse respecto de cualquier norma.

2.4. Marco jurídico de la UE y cambios propuestos al Anexo 17

1) Modificación de la definición de verificación de antecedentes

Texto original:

Verificación de antecedentes. Verificación de la identidad y la experiencia de una persona, incluyendo cualquier antecedente penal, cuando esté legalmente permitido, como parte de la evaluación de la idoneidad de un individuo para aplicar un control de seguridad y/o para tener acceso sin escolta a una zona de seguridad restringida.

Nueva redacción:

Verificación de antecedentes. Verificación de la identidad y la experiencia de una persona, incluyendo sus antecedentes penales y cualquier otra información relacionada con la seguridad que sea pertinente para evaluar la idoneidad de dicha persona, de conformidad con la legislación nacional.

Esta propuesta aborda la necesidad de incluir toda la información pertinente relacionada con la seguridad en la verificación de antecedentes. El régimen de verificación de antecedentes de la UE se ha reforzado mediante el punto 11.1.3 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/103 de la Comisión, de 23 de enero de 2019, por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 en lo que respecta a la aclaración, armonización y simplificación, así como al refuerzo de determinadas medidas de seguridad aérea específicas¹.

2) Carga o correo de alto riesgo

Texto original:

Carga o correo de alto riesgo La carga o el correo presentado por una entidad desconocida o que exhibe indicios de manipulación indebida, se considerará de alto riesgo si, además, se cumple uno de los criterios siguientes:

- a) hay información específica de inteligencia que indica que la carga o el correo representa una amenaza para la aviación civil; o
- b) la carga o el correo presenta anomalías que suscitan sospecha; o
- c) la naturaleza de la carga o del correo es tal que es improbable que con las medidas de seguridad de base se detecten artículos prohibidos que puedan poner en peligro la aeronave.

Nueva redacción:

Carga o correo de alto riesgo La carga o el correo se considerará de alto riesgo si:

¹ DO L 21 de 24.1.2019.

- a) hay información específica de inteligencia que indica que la carga o el correo representa una amenaza para la aviación civil; o
- b) la carga o el correo presenta anomalías o indicios de manipulación indebida que suscitan sospecha.

Independientemente de que la carga o el correo provengan de una entidad conocida o desconocida, el envío puede considerarse como de alto riesgo atendiendo a información específica de inteligencia de un Estado al respecto.

Esta propuesta tiene como objetivo proporcionar una definición más clara de carga o correo de alto riesgo y es coherente con su definición en la Unión Europea.

3) Principios generales

Texto original:

2.1 Objetivos

2.1.4 *Recomendación.* – *Cada Estado contratante debería asegurar que se otorgue protección adecuada a la información de seguridad de la aviación.*

Nueva redacción:

2.1 Objetivos

2.1.4 Cada Estado contratante asegurará que se otorgue protección adecuada a la información de seguridad de la aviación.

Esta propuesta tiene por objeto garantizar que se establezcan los mecanismos adecuados para proteger la información de seguridad de la aviación frente a accesos o revelaciones no autorizados, también con respecto a la amenaza de que infiltrados obtengan información de seguridad a la que no tienen derecho a acceder.

La protección (y la difusión de información de seguridad de la aviación) es responsabilidad de los Estados miembros. Las disposiciones legislativas no públicas y clasificadas recogidas en la legislación de la Unión están en todo caso contempladas en el artículo 18 del 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 2320/2002², y la Decisión (UE, Euratom) 2015/444 de la Comisión, de 15 de marzo de 2015.

4) Cooperación internacional (2.4.1, 2.4.1 bis)

Texto original:

2.4 Cooperación internacional

2.4.1 Cada Estado contratante asegurará que se satisfagan, en la medida de lo posible, los pedidos de otros Estados contratantes de que se apliquen medidas de seguridad adicionales con respecto a uno o varios vuelos específicos operados por los explotadores de esos otros Estados. El Estado que formula el pedido considerará las medidas de alternativa del otro Estado que sean equivalentes a las solicitadas.

Nueva redacción:

2.4 Cooperación internacional

² DO L 97 de 9.4.2008, p. 72.

2.4.1 Cada Estado contratante que pida medidas de seguridad adicionales para uno o varios vuelos específicos asegurará la consulta adecuada y considerará las medidas de alternativa del otro Estado que sean equivalentes a las solicitadas.

2.4.1*bis* Cada Estado contratante asegurará que se satisfagan, en la medida de lo posible, los pedidos de otros Estados contratantes de que se apliquen medidas de seguridad adicionales con respecto a uno o varios vuelos específicos operados por los explotadores de esos otros Estados.

Las propuestas pretenden hacer hincapié en la importancia de la consulta adecuada cuando un Estado pida medidas de seguridad adicionales por parte de otro Estado. La norma existente se ha dividido en dos normas con el fin de resaltar los distintos requisitos para los Estados que piden medidas adicionales, por una parte, y para los Estados que reciben dichas peticiones, por otra.

El artículo 7 del Reglamento (CE) n.º 300/2008 establece disposiciones con respecto a la notificación a la Comisión de las medidas de seguridad solicitadas por un tercer país cuando difieran de las normas básicas comunes. Con respecto a los mecanismos de consulta y la aplicación de medidas de alternativa, pueden estar contemplados y regulados en el marco de los acuerdos bilaterales de transporte aéreo entre la Unión (o el Estado miembro) y el tercer país.

- 5) Una norma 3.1.4. sobre el intercambio de información entre los Estados y las partes interesadas.

Texto original:

3.1.4 Cada Estado contratante establecerá y pondrá en práctica procedimientos para compartir con sus explotadores de aeropuertos, explotadores de aeronaves, proveedores de servicios de tránsito aéreo u otras entidades interesadas, según corresponda y de manera práctica y oportuna, la información pertinente que les ayude a efectuar evaluaciones eficaces del riesgo de seguridad de la aviación en sus operaciones.

Nueva redacción:

3.1.4 Cada Estado contratante establecerá y pondrá en práctica procedimientos para compartir con los explotadores de aeropuertos, explotadores de aeronaves, proveedores de servicios de tránsito aéreo u otras entidades interesadas relevantes, según corresponda y de manera práctica y oportuna, la información pertinente que les ayude a efectuar evaluaciones eficaces del riesgo de seguridad de la aviación en sus operaciones.

Esta propuesta tiene por objeto aclarar la norma de manera que los Estados dispongan de más flexibilidad a la hora de determinar los explotadores pertinentes a quienes dirigir la información necesaria que les ayude a efectuar evaluaciones de riesgos eficaces relacionadas con sus operaciones.

Esta norma se introdujo en la legislación de la UE mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/1583 de la Comisión por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998, de 5 de noviembre de 2015, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea, en lo que se refiere a las medidas de ciberseguridad³.

- 6) Una norma 3.1.8 sobre la creación e implantación de programas de instrucción

Texto original:

³ DO L 246 de 26.9.2019, p. 15.

3.1.8 Cada Estado contratante asegurará la creación e implantación de un sistema de certificación de instructores y programas de instrucción en concordancia con el programa nacional de seguridad de la aviación civil.

Nueva redacción:

3.1.8 Cada Estado contratante asegurará la creación e implantación de programas de instrucción y de un sistema de certificación que garantice que los instructores estén cualificados en las materias pertinentes en concordancia con el programa nacional de seguridad de la aviación civil.

La modificación propuesta pretende centrarse en el resultado de seguridad que ha de lograrse y no en un único método. Reconoce que la atención debe centrarse en los «resultados» de la instrucción impartida por expertos cualificados que posean los conocimientos y capacidad didáctica, y especialmente los conocimientos necesarios sobre las materias que se impartan. La certificación como tal, u otros métodos alternativos que se apliquen, debe centrarse en ambas exigencias.

Los principios que se persiguen con esta modificación (a saber, que «los instructores estén cualificados en las materias pertinentes») forman parte de la legislación de la UE y se establecen en el capítulo 11 del anexo I del Reglamento (CE) n.º 300/2008 y sus normas de desarrollo.

7) Elevación de la recomendación 3.1.11 a la categoría de norma

Texto original:

3.1.11 Recomendación. — Cada Estado contratante debería cerciorarse de que el personal de todas las entidades que intervengan o sean responsables de la ejecución de los distintos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil, así como todos aquellos que estén autorizados para tener acceso sin escolta a la parte aeronáutica, reciban instrucción periódica de concientización en seguridad de la aviación.

Nueva redacción:

3.1.11 Cada Estado contratante se cerciorará de que el personal de todas las entidades que intervengan o sean responsables de la ejecución de los distintos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil, así como todos aquellos que estén autorizados para tener acceso sin escolta a la parte aeronáutica, reciban instrucción inicial y continua de concientización en seguridad de la aviación.

La recomendación 3.1.11 ha sido elevada a la categoría de norma y pasa, por tanto, a ser jurídicamente vinculante. Cada Estado contratante se cerciorará de que el personal de todas las entidades que intervengan o sean responsables de la ejecución de los distintos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil, así como todos aquellos que estén autorizados para tener acceso sin escolta a la parte aeronáutica, reciban instrucción inicial y continua de concientización en seguridad de la aviación. La presente propuesta reconoce la importancia de la formación en concienciación en seguridad, al tiempo que destaca la necesidad de formación tanto inicial como continua en dicha materia.

Las obligaciones relativas a la formación inicial y continua se recogen en la legislación de la UE en materia de seguridad aérea, a saber, en los puntos 11.4.1 y 11.4.3 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 de la Comisión.

8) 3.4 Control de calidad y cualificaciones

Texto original:

3.4.1 Cada Estado contratante asegurará que las personas que aplican controles de seguridad hayan sido objeto de verificaciones de antecedentes y procedimientos de selección.

Nueva redacción:

3.4.1 Cada Estado contratante asegurará que:

- a) se completen verificaciones de antecedentes en relación con las personas que aplican los controles de seguridad, las personas con acceso sin escolta a las zonas de seguridad restringidas y las personas con acceso a información de seguridad de la aviación antes de su entrada en funciones o de que accedan a dichas zonas o información;
- b) se apliquen verificaciones de antecedentes continuas a dichas personas a intervalos definidos por la autoridad competente; y
- c) se retire con carácter inmediato la facultad de poder aplicar controles de seguridad, el acceso sin escolta a zonas de seguridad restringidas y el acceso a información de seguridad de la aviación a las personas consideradas no aptas por una verificación de antecedentes.

Esta propuesta pretende aclarar quién debe someterse a verificaciones de antecedentes, cuándo deben aplicarse y qué ha de suceder en el caso en que un individuo haya sido declarado no apto en cualquiera de esas verificaciones. En particular, la norma establece ahora la necesidad de realizar verificaciones de antecedentes continuas y las acciones requeridas cuando una persona es declarada no apta para las funciones pertinentes como resultado de una verificación de antecedentes. Obsérvese que la referencia a «procedimientos de selección» se ha incorporado a 3.4.2.

Todos los principios ya están recogidos en la legislación de la UE en materia de seguridad aérea, a saber, en los puntos 1.2.3.3, 1.2.3.5, 11.1, 11.5.1 y 11.6.3.5, letra a), del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 de la Comisión, modificado por el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/103 de la Comisión, de 23 de enero de 2019.

Esta propuesta complementa la modificación de la norma 3.4.1. La norma original 3.4.1. incluía referencias tanto a verificaciones de antecedentes como a procedimientos de selección. Como la propuesta para 3.4.1 incluye ahora nuevos elementos relativos al alcance y la periodicidad de las verificaciones de antecedentes, esta propuesta añade el elemento relativo a los procedimientos de selección.

Los criterios para la selección del personal que lleva a cabo controles de seguridad y las funciones asociadas se recogen en la legislación de la UE en materia de seguridad aérea, a saber, en los puntos 11.1.6, 11.1.7 y 11.1.8 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 de la Comisión.

9) Elevación de la recomendación 3.4.9 a la categoría de norma.

Texto original:

3.4.9 Recomendación. — Cada Estado contratante debería cerciorarse de que cada una de las entidades responsables de la ejecución de los elementos pertinentes del programa nacional de seguridad de la aviación civil verifique periódicamente que la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación que han sido encomendadas a proveedores externos de servicios cumpla con el programa de seguridad de la aviación de la entidad.

Nueva redacción:

3.4.9 Cada Estado contratante se cerciorará de que cada una de las entidades responsables de la ejecución de los elementos pertinentes del programa nacional de seguridad de la aviación civil verifique periódicamente que la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación que han sido encomendadas a proveedores externos de servicios cumpla con el programa de seguridad de la aviación de la entidad.

Esta recomendación ha sido elevada a la categoría de norma jurídicamente vinculante. Esta propuesta tiene por objeto garantizar que los proveedores externos de servicios cumplen la normativa de seguridad aérea del Estado, con el fin de hacer frente a la amenaza interna que puede originarse en los proveedores externos de servicios.

De conformidad con la política de la UE en materia de seguridad aérea según se establece en el Reglamento (CE) n.º 300/2008:

- Todos los Estados miembros elaborarán, aplicarán y mantendrán un programa nacional de seguridad para la aviación civil en el que se determinarán responsabilidades para la aplicación de las normas básicas comunes y se describirán las medidas exigidas a los operadores y a las entidades.
- Los operadores, las compañías aéreas y las entidades contempladas en dicho programa nacional deberán elaborar, aplicar y mantener un programa de seguridad acorde con las disposiciones del programa nacional.
- El programa describirá los métodos y procedimientos seguidos por el operador, la compañía aérea o la entidad para cumplir la legislación y el programa de seguridad en sí mismo, incluidos los controles internos de la calidad.
- Las medidas de seguridad y las operaciones que lleven a cabo los proveedores externos de servicios deberán estar contempladas en el programa de seguridad del operador, la compañía aérea o la entidad responsable de dichas medidas y operaciones, salvo que el proveedor externo de servicios sea a su vez una entidad acreditada o aprobada para las actividades que presta, por lo que estará obligado a elaborar un programa de seguridad propio.

La norma se recoge en la legislación de la UE, a saber, en el artículo 10, apartado 1, el artículo 12, apartado 1, el artículo 13, apartado 1, y el artículo 14, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 300/2008, así como en los puntos 1.0.1, 3.0.1, 4.0.1, 5.0.1, 6.0.1, 7.0, 8.0.1, 9.0.1, 11.0.1 y 12.0.1 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 de la Comisión. Se establecen disposiciones adicionales en los puntos 6.3.1.1, 6.3.1.2, letra a), 6.4.1.2, 6.6.1.1, letra c), 6.8.5.1, letra a), 6-E, 8.1.3.2, letra a), 8.1.4.1, 8.1.4.2, 8.1.4.3, 8.1.4.5, 8.1.4.6, 8.1.5.2, 9.1.3.1, 9.1.3.2, 9.1.3.3, 9.1.3.5, 9.1.3.6 y 9.1.4.2 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 de la Comisión.

10) Elevación de la recomendación 4.1.2 a la categoría de norma

Texto original:

4.1.2 Recomendación. Cada Estado contratante debería promover la aplicación de medidas de seguridad de la aviación aleatorias e imprevisibles. La imprevisibilidad podría contribuir al efecto disuasivo de las medidas de seguridad.

Nueva redacción:

4.1.2 Cada Estado contratante promoverá el uso de la aleatoriedad y la imprevisibilidad en la aplicación de las medidas de seguridad según proceda.

La recomendación 4.1.2 sobre la aplicación de la aleatoriedad y la imprevisibilidad se ha elevado a la categoría de norma jurídicamente vinculante. El objetivo de seguridad que persigue la nueva norma 4.1.2 —mejorar la atenuación con respecto a los infiltrados— se ajusta a la política de la Unión Europea en los siguientes ámbitos:

- inspección de personas que no sean pasajeros y de los objetos que transporten;
- inspección de vehículos;
- vigilancia y patrullas tanto en la parte pública (el lado tierra) como en la parte aeronáutica (la zona de operaciones) / zonas de seguridad restringidas y medidas afines;
- inspección de suministros.

Este principio se refleja en la legislación de la UE, a saber, en los puntos 1.3.1, 1.4.1, 1.4.2, 8.1.6 y 9.1.5 del anexo de la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión.

11) 4.2.3 Medidas relativas al control del acceso

Texto original:

4.2.3 Cada Estado contratante asegurará que se establezcan sistemas de identificación de personas y vehículos para impedir el acceso no autorizado a las zonas de la parte aeronáutica y las zonas de seguridad restringidas. Se verificará la identidad en los puestos de inspección designados antes de permitir el acceso a las zonas de la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringidas.

Nueva redacción:

4.2.3 Cada Estado contratante asegurará que se establezcan y apliquen sistemas de identificación de personas y vehículos para impedir el acceso no autorizado a las zonas de la parte aeronáutica y las zonas de seguridad restringidas. El acceso se concederá únicamente a quienes tengan una necesidad operativa u otra razón legítima para encontrarse allí. Se verificará la identidad y la autorización en los puestos de inspección designados antes de permitir el acceso a las zonas de la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringidas.

La norma 4.2.3 encuadrada bajo «Medidas relativas al control del acceso» pretende reforzar las medidas relativas al control del acceso a las zonas de seguridad restringidas, mediante la introducción de una limitación a fin de permitir el acceso únicamente a quienes tengan una necesidad operativa o legítima de estar allí y la ampliación del alcance de la verificación en los puntos de acceso a la autorización junto con la identidad.

De conformidad con la legislación de la UE, el acceso de personas y vehículos a las zonas de seguridad restringidas solo puede concederse si tienen motivos legítimos. Se verificarán las tarjetas de identificación del aeropuerto antes de que se le permita el acceso a una persona, al objeto de comprobar su validez y que corresponde a dicha persona. Se verificará la tarjeta del vehículo antes de que se le permita el acceso, al objeto de comprobar su validez y que corresponde a dicho vehículo. En la legislación de la UE, esto se refleja en los puntos 1.2.2.1, 1.2.2.4, 1.2.2.5, 1.2.2.6 y 1.2.6.1 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 de la Comisión.

12) Norma 4.2.6 («inspección del 100 % de las personas que no sean pasajeros»)

Texto original:

4.2.6 Cada Estado contratante se asegurará de que se inspeccione y se apliquen los controles de seguridad a las personas que no sean pasajeros, así como a los artículos que transporten,

antes de ingresar a las zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos que presten servicios a las operaciones de la aviación civil internacional.

Nueva redacción:

4.2.6 Cada Estado contratante se asegurará de que se inspeccione y se apliquen los controles de seguridad a las personas que no sean pasajeros, así como a los artículos que transporten, antes de ingresar a las zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos.

Esta propuesta tiene por objeto eliminar cualquier ambigüedad y aclarar que todas las personas que no sean pasajeros deben ser inspeccionadas antes de ingresar en una zona de seguridad restringida con el fin de hacer frente a la amenaza de infiltrados.

La legislación de la UE respeta plenamente la nueva formulación de la norma 4.2.6, a saber, mediante los puntos 1.3 de los anexos tanto del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 de la Comisión como de la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión.

13) Nueva norma 4.2.6*bis* capacidad de detección de explosivos

Texto nuevo añadido tras 4.2.6:

4.2.6*bis* Cada Estado contratante asegurará que se utilicen métodos de inspección adecuados capaces de detectar la presencia de explosivos y artefactos explosivos que transporten personas que no sean pasajeros bien sobre su persona o en los artículos que transporten. Cuando estos métodos no se apliquen de forma continua, se utilizarán de un modo imprevisible.

Esta propuesta reconoce que la atenuación de las amenazas de infiltrados exige un enfoque equilibrado y coordinado entre los procedimientos de verificación de antecedentes y las medidas de seguridad física, y aborda la necesidad de que existan métodos de inspección adecuados capaces de detectar explosivos también en las personas que no sean pasajeros.

La legislación de la UE exige inspecciones adicionales continuas al azar e imprevisibles en lo que respecta a la proporción de personas que no sean pasajeros y los artículos que transporten, tanto si han causado alarma como si no. El objetivo de seguridad de esta inspección adicional es la detección de explosivos y artefactos explosivos. Tal inspección será realizada con medios y métodos que, por su naturaleza, detecten explosivos (perros adiestrados en la detección de explosivos, detección de trazas de explosivos, detección de explosivos para el calzado y escáneres de seguridad) o, como alternativa, mediante un registro manual. La metodología actual exigida en la UE para la realización de registros manuales en personas y artículos transportados se considera razonablemente capaz de detectar artefactos explosivos ocultos en el cuerpo y en los artículos transportados. Además, el registro manual aumenta la probabilidad de detectar otros objetos prohibidos no metálicos (y no explosivos). Esto se ha transpuesto en el punto 1.3 del anexo de la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión.

14) Norma 4.6.5: una referencia a un expedidor reconocido como entidad en la cadena de suministro segura

Texto original:

4.6.5 Cada Estado contratante se asegurará de que los explotadores no acepten transportar carga ni correo en una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial a menos que un agente acreditado o una entidad que esté aprobada por la autoridad competente confirme y demuestre que se aplican la inspección u otros controles de seguridad. La carga y el correo acerca de los cuales un agente acreditado o una entidad que esté aprobada por la

autoridad competente no pueda confirmar o demostrar la aplicación de dichos controles, serán objeto de inspección.

Nueva redacción:

4.6.5 Cada Estado contratante se asegurará de que los explotadores no acepten transportar carga ni correo en una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial a menos que un agente acreditado, un expedidor reconocido o una entidad que esté aprobada por la autoridad competente confirme y demuestre que se aplican la inspección u otros controles de seguridad. La carga y el correo acerca de los cuales un agente acreditado, un expedidor reconocido o una entidad que esté aprobada por la autoridad competente no pueda confirmar o demostrar la aplicación de dichos controles serán objeto de inspección.

La propuesta tiene por objeto armonizar esta norma con la norma 4.6.2 y garantizar que ambas hagan una referencia clara a los expedidores reconocidos como una entidad de la cadena de suministro segura.

La legislación de la UE cumple plenamente la nueva formulación de la norma 4.6.5, a saber, mediante el punto 6.1.1 del anexo del Reglamento (CE) n.º 300/2008 y el punto 6.1.1 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 de la Comisión.

3. POSICIÓN QUE SE HA DE TOMAR EN NOMBRE DE LA UNIÓN

El asunto del acto previsto se refiere a un ámbito en el que la Unión tiene competencia externa exclusiva en virtud de la parte final del artículo 3, apartado 2, del TFUE, ya que el acto previsto puede «afectar a normas comunes o alterar el alcance de las mismas», a saber, el marco jurídico de la UE en materia de seguridad aérea mencionado a continuación. Por tanto, es necesario establecer una posición de la Unión.

A este respecto, es esencial reconocer que la enmienda 17 del Anexo 17 presentada a los Estados contratantes de la OACI y remitida para su aprobación por el Consejo de la OACI en su 218.º período de sesiones está (ya) plenamente reflejada en la legislación de la UE en materia de seguridad aérea. Cabe desear, no obstante, que estas normas reforzadas se apliquen en todo el mundo.

La posición de la Unión debe definirse de conformidad con el marco jurídico de la UE aplicable en materia de seguridad aérea, a saber, el 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, así como el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 de la Comisión, de 5 de noviembre de 2015, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea.

3.1. Base jurídica procedimental

3.1.1. Principios

El artículo 218, apartado 9, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) prevé la adopción de decisiones por las que se establezcan «las posiciones que deban adoptarse en nombre de la Unión en un organismo creado por un acuerdo, cuando dicho organismo deba adoptar actos que surtan efectos jurídicos, con excepción de los actos que completen o modifiquen el marco institucional del acuerdo».

El artículo 218, apartado 9, del TFUE es de aplicación independientemente de que la Unión sea miembro del organismo o parte en el acuerdo⁴.

La noción de «actos que surtan efectos jurídicos» incluye los actos que surten efectos jurídicos en virtud de las normas de Derecho internacional por las que se rija el organismo de que se trate. Incluye asimismo aquellos instrumentos que no tengan fuerza vinculante con arreglo al Derecho internacional, pero que puedan influir de «manera determinante [en] el contenido de la normativa adoptada por el legislador de la Unión»⁵.

3.1.2. Aplicación al presente caso

La OACI es un organismo creado por un acuerdo, a saber, el Convenio de Chicago.

Toda futura enmienda al Anexo 17 del Convenio de Chicago constituirá un acto que surte efectos jurídicos.

Por lo tanto, la base jurídica procedimental de la Decisión propuesta es el artículo 218, apartado 9, del TFUE.

3.2. Base jurídica sustantiva

3.2.1. Principios

La base jurídica sustantiva de las Decisiones adoptadas con arreglo al artículo 218, apartado 9, depende principalmente del objetivo y del contenido del acto respecto del cual se toma una posición en nombre de la Unión.

3.2.2. Aplicación al presente caso

El acto previsto persigue objetivos y tiene componentes en el ámbito de la política de seguridad aérea adoptados por una organización internacional que influye en las políticas de la UE en dicho ámbito.

Por lo tanto, la base jurídica sustantiva de la Decisión propuesta es el artículo 100, apartado 2, del TFUE.

3.3. Conclusión

La base jurídica de la Decisión propuesta debe ser el artículo 100, apartado 2, del TFUE, leído en relación con el artículo 218, apartado 9, del TFUE.

⁴ Sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de octubre de 2014, C-399/12, Alemania/Consejo, ECLI:EU:C:2014:2258, apartado 64.

⁵ Sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de octubre de 2014, C-399/12, Alemania/Consejo, ECLI:EU:C:2014:2258, apartados 61 a 64.

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que se ha de tomar en nombre de la Unión Europea en la Organización de Aviación Civil Internacional por lo que respecta a la revisión del Anexo 17 («Seguridad») (enmienda 17) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 100, apartado 2, leído en relación con su artículo 218, apartado 9,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Convenio sobre Aviación Civil Internacional (en lo sucesivo, «Convenio de Chicago»), cuya finalidad es regular el transporte aéreo internacional, entró en vigor el 4 de abril de 1947 y estableció la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
- (2) Los Estados miembros de la Unión son Estados contratantes del Convenio de Chicago y miembros de la OACI, mientras que la Unión tiene estatuto de observador en determinados organismos de la OACI, entre los que se incluyen la Asamblea y otros organismos técnicos.
- (3) De conformidad con el artículo 54, letra l), del Convenio de Chicago, el Consejo de la OACI puede adoptar normas y métodos recomendados internacionales.
- (4) El 4 de julio de 2019, la OACI emitió una carta de Estado AS8/2.1-19/48 para informar a sus Estados contratantes de que la enmienda 17 al Anexo 17 propuesta se presentará al Consejo para su adopción durante su 218.º período de sesiones (del 18 al 29 de noviembre de 2019), y que se prevé que sea aplicable en julio de 2020. Incluye, entre otros aspectos, disposiciones nuevas o revisadas sobre: análisis de vulnerabilidades; intercambio de información entre los Estados y las partes interesadas; programas de formación y sistemas de certificación; control del acceso; inspección del personal; y otras modificaciones de redacción. Mediante dicha carta de Estado, la OACI puso en marcha su fase de consulta, que expiró el 4 de octubre de 2019.
- (5) Los cambios en el Anexo 17 han sido preparados por el Grupo de Expertos sobre Seguridad de la Aviación de la OACI, del cual son miembros activos expertos procedentes de ocho Estados miembros de la UE, y se han presentado posteriormente para su aprobación durante el 217.º período de sesiones del Consejo de la OACI. Estos cambios, tras la consulta, serán los que el Consejo de la OACI probablemente apruebe en su 218.º período de sesiones.
- (6) Tras su adopción, los cambios previstos serán vinculantes para todos los Estados de la OACI, entre los que se encuentran todos los Estados miembros de la UE, de conformidad con el Convenio de Chicago y dentro de los límites que este mismo establece. El artículo 38 de dicho Convenio requiere a los Estados contratantes que

comuniquen a la OACI, con arreglo al mecanismo de notificación de diferencias, su intención de desviarse respecto de cualquier norma.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La posición que ha tomarse en nombre de la Unión en la Organización de Aviación Civil Internacional por lo que respecta a la enmienda 17 al Anexo 17 («Seguridad») del Convenio de Chicago figura en el anexo.

Artículo 2

La posición a que se refiere el artículo 1 será expresada, de forma conjunta, por los Estados miembros de la Unión que formen parte de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 3

Los destinatarios de la presente Decisión son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo
El Presidente*