

**REGLAMENTO (CE) Nº 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) nº 2320/2002****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo (1),

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado (2), a la vista del texto conjunto aprobado el 16 de enero de 2008 por el Comité de Conciliación,

Considerando lo siguiente:

- (1) Con el fin de proteger a las personas y las mercancías en la Unión Europea, es preciso establecer normas comunes para proteger la aviación civil contra actos de interferencia ilícita en aeronaves civiles que comprometan su seguridad. Este objetivo ha de alcanzarse estableciendo reglas y normas básicas comunes de seguridad aérea, así como mecanismos para supervisar su cumplimiento.
- (2) En aras de la seguridad de la aviación civil en general, es conveniente sentar las bases para interpretar de forma común el anexo 17 del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional, de 7 de diciembre de 1944.
- (3) El Reglamento (CE) nº 2320/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, por el que se establecen normas comunes para la seguridad de la aviación civil (3), fue adoptado como consecuencia de los atentados ocurridos el 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos. Debe establecerse un planteamiento común en materia de seguridad de la aviación civil, y deben estudiarse los medios más eficaces para prestar ayuda en respuesta a atentados terroristas que tengan importantes repercusiones en el sector de los transportes.
- (4) El Reglamento (CE) nº 2320/2002 debe revisarse a la luz de la experiencia adquirida, y el propio Reglamento debe derogarse y sustituirse por el presente Reglamento que

tenga como objetivo simplificar, armonizar y aclarar las normas vigentes e incrementar los niveles de seguridad.

- (5) Es necesaria mayor flexibilidad a la hora de adoptar medidas y procedimientos de seguridad a fin de seguir la evolución de las evaluaciones del riesgo y hacer posible la introducción de nuevas tecnologías, por lo que el presente Reglamento debe establecer los principios básicos de las medidas que se han de tomar para proteger a la aviación civil de actos de interferencia ilícita sin entrar en detalles técnicos o de procedimiento sobre la manera en que deben aplicarse.

- (6) El presente Reglamento debe aplicarse a los aeropuertos utilizados por la aviación civil situados en el territorio de un Estado miembro, a los operadores que prestan servicios en dichos aeropuertos y a las entidades suministradoras de bienes y/o servicios a esos aeropuertos o a través de ellos.

- (7) Sin perjuicio del Convenio sobre infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de aeronaves (Tokio, 1963), del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (La Haya, 1970) y del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil (Montreal, 1971), es conveniente que el presente Reglamento regule, asimismo, las medidas de seguridad aplicables a bordo de las aeronaves, o durante los vuelos, de las compañías aéreas comunitarias.

- (8) Cada Estado miembro retiene la competencia para decidir si dispone o no la presencia de agentes de seguridad de a bordo en las aeronaves matriculadas en él y en las aeronaves de compañías aéreas titulares de una licencia expedida por él para garantizar, de conformidad con el punto 4.7.7 del anexo 17 del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional y en virtud de las condiciones de dicho Convenio, que estos agentes sean funcionarios públicos especialmente seleccionados y entrenados, teniendo en cuenta los aspectos relativos a la seguridad operacional y de la aviación a bordo de una aeronave.

(1) DO C 185 de 8.8.2006, p. 17.

(2) Dictamen del Parlamento Europeo de 15 de junio de 2006 (DO C 300 E de 9.12.2006, p. 463), Posición Común del Consejo de 11 de diciembre de 2006 (DO C 70 E de 27.3.2007, p. 21) y Posición del Parlamento Europeo de 25 de abril de 2007 (no publicada aún en el Diario Oficial). Resolución legislativa del Parlamento Europeo de 11 de marzo de 2008 (no publicada aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 4 de marzo de 2008.

(3) DO L 355 de 30.12.2002, p. 1. Reglamento modificado por el Reglamento (CE) nº 849/2004 (DO L 158 de 30.4.2004, p. 1. Versión corregida en DO L 229 de 29.6.2004, p. 3).

- (9) Los diversos tipos de aviación civil no presentan necesariamente el mismo nivel de riesgo. Al elaborar normas básicas comunes de seguridad aérea deben tenerse en cuenta las dimensiones de la aeronave, el tipo de operación y la frecuencia de las operaciones en los aeropuertos con el fin de hacer posible la concesión de exenciones.
- (10) Asimismo, procede autorizar a los Estados miembros, sobre la base de una evaluación del riesgo, a aplicar medidas más estrictas que las establecidas en el presente Reglamento.
- (11) Los terceros países pueden exigir la aplicación de medidas distintas de las establecidas en el presente Reglamento con respecto a los vuelos procedentes del aeropuerto de un Estado miembro que tengan como destino o sobrevuelen el territorio de dichos países. No obstante, sin perjuicio de los acuerdos bilaterales en los que sea Parte la Comunidad, la Comisión debe poder examinar las medidas exigidas por el tercer país en cuestión.
- (12) Aun cuando en un solo Estado miembro pueda haber dos o más organismos que lleven a cabo tareas en el ámbito de la seguridad aérea, cada uno de los Estados miembros ha de designar a una única autoridad responsable de la coordinación y supervisión de la aplicación de las normas de seguridad.
- (13) Con objeto de asignar responsabilidades para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea y de describir las medidas que deben tomar los operadores y otras entidades a tal fin, todos los Estados miembros han de elaborar un programa nacional de seguridad para la aviación civil. Por otra parte, todos los gestores de aeropuertos, compañías aéreas y entidades que apliquen normas de seguridad aérea deben elaborar, aplicar y mantener un programa de seguridad para dar cumplimiento a lo dispuesto en el presente Reglamento y en el programa nacional de seguridad para la aviación civil que sea aplicable.
- (14) A fin de supervisar la observancia del presente Reglamento y del programa nacional de seguridad para la aviación civil, cada Estado miembro debe elaborar un programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil y velar por su aplicación.
- (15) Al objeto de supervisar la aplicación del presente Reglamento por parte de los Estados miembros, así como de formular recomendaciones para mejorar la seguridad aérea, es conveniente que la Comisión realice inspecciones, entre ellas, inspecciones sin previo aviso.
- (16) Como norma general, la Comisión debe publicar las medidas que tengan repercusiones directas para los pasajeros. Los actos de aplicación que establezcan medidas y procedimientos comunes para aplicar las normas básicas comunes de seguridad aérea que contengan información delicada desde el punto de vista de la seguridad, así como los informes de inspección de la Comisión y las respuestas de las autoridades competentes, deben considerarse información clasificada de la UE con arreglo a la Decisión 2001/844/CE, CECA, Euratom de la Comisión, de 29 de noviembre de 2001, por la que se modifica su Reglamento interno <sup>(1)</sup>. Dichos elementos no deben publicarse y solo deben ponerse a disposición de los operadores y entidades legítimamente interesados.
- (17) Procede aprobar las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión <sup>(2)</sup>.
- (18) Conviene, en particular, conferir competencias a la Comisión para que adopte las medidas generales destinadas a modificar elementos no esenciales de las normas básicas comunes, completándolas, fijar criterios que permitan a los Estados miembros no aplicar las normas básicas comunes y adoptar medidas de seguridad alternativas que proporcionen un nivel adecuado de protección y adoptar especificaciones para programas nacionales de control de calidad. Dado que estas medidas son de alcance general, y están destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, completándolo con nuevos elementos no esenciales, deben adoptarse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 bis de la Decisión 1999/468/CE.
- (19) Cuando, por imperiosas razones de urgencia, los plazos normalmente aplicables en el marco del procedimiento de reglamentación con control no puedan respetarse, la Comisión debe poder aplicar el procedimiento de urgencia previsto en el artículo 5 bis, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE para la adopción de las normas comunes para proteger a la aviación civil.
- (20) Se debe potenciar el objetivo del «control de seguridad único» para todos los vuelos dentro de la Unión Europea.
- (21) Por otra parte, no debe ser necesario repetir el control de seguridad de los pasajeros ni de sus equipajes cuando lleguen en vuelos procedentes de terceros países cuyas normas de seguridad aérea sean equivalentes a las establecidas en el presente Reglamento. Por consiguiente, y sin perjuicio del derecho de cada Estado miembro de aplicar medidas más estrictas o de las competencias respectivas de la Comunidad y de los Estados miembros, debe fomentarse la adopción de decisiones de la Comisión y, cuando proceda, la celebración de acuerdos entre la Comunidad y terceros países, en los que se reconozca que las normas de seguridad aplicadas en un tercer país son equivalentes a las normas comunes, por cuanto estas decisiones y acuerdos propician el «control de seguridad único».
- (22) El presente Reglamento se entiende sin perjuicio de la aplicación de las normas en materia de seguridad aérea, incluidas las que se refieren al transporte de mercancías peligrosas.

<sup>(1)</sup> DO L 317 de 3.12.2001, p. 1. Decisión modificada en último lugar por la Decisión 2006/548/CE, Euratom (DO L 215 de 5.8.2006, p. 38).

<sup>(2)</sup> DO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisión modificada por la Decisión 2006/512/CE (DO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

- (23) Procede establecer sanciones para las infracciones de las disposiciones del presente Reglamento. Dichas sanciones, que pueden ser de naturaleza civil o administrativa, deben ser efectivas, proporcionadas y disuasorias.
- (24) La Declaración ministerial sobre el aeropuerto de Gibraltar convenida el 18 de septiembre de 2006 en Córdoba con motivo de la primera reunión ministerial del Foro de Diálogo sobre Gibraltar sustituirá a la Declaración Conjunta sobre el Aeropuerto de Gibraltar hecha en Londres el 2 de diciembre de 1987, y su aplicación plena se entenderá como el cumplimiento de la Declaración de 1987.
- (25) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber, salvaguardar la aviación civil contra actos de interferencia ilícita y sentar las bases para interpretar de forma común el anexo 17 del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a las dimensiones y los efectos del presente Reglamento, pueden lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- b) todos los operadores, entre ellos las compañías aéreas, que presten servicios en los aeropuertos mencionados en la letra a);
- c) todas las entidades que aplican normas de seguridad aérea que lleven a cabo sus actividades en locales situados dentro o fuera de las instalaciones del aeropuerto y suministren bienes y/o servicios a los aeropuertos mencionados en la letra a) o a través de ellos.
2. La aplicación del presente Reglamento al aeropuerto de Gibraltar se entiende sin perjuicio de las respectivas posiciones jurídicas del Reino de España y del Reino Unido en relación con el contencioso acerca de la soberanía sobre el territorio en que está situado el aeropuerto.

### Artículo 3

#### Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «aviación civil»: toda operación aérea llevada a cabo por aeronaves civiles, con exclusión de las operaciones llevadas a cabo por las aeronaves de Estado a que hace referencia el artículo 3 del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional;
- 2) «seguridad aérea»: el conjunto de medidas y de recursos humanos y materiales destinados a salvaguardar la aviación civil contra actos de interferencia ilícita que comprometan la seguridad de la aviación civil;
- 3) «operador»: la persona, organización o empresa que efectúa una operación de transporte aéreo u ofrece sus servicios para efectuarla;
- 4) «compañía aérea»: toda empresa de transporte aéreo titular de una licencia de explotación válida o su equivalente;
- 5) «compañía aérea comunitaria»: la compañía aérea titular de una licencia de explotación válida concedida por un Estado miembro de conformidad con el Reglamento (CEE) n° 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas (1);
- 6) «entidad»: una persona, organización o empresa distinta de un operador;
- 7) «artículos prohibidos»: las armas, los explosivos u otros instrumentos, sustancias u objetos peligrosos que pueden utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita que comprometan la seguridad de la aviación civil;
- 8) «control»: la utilización de medios técnicos o de otra índole cuyo fin es reconocer y/o detectar artículos prohibidos;

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

### Artículo 1

#### Objetivos

1. El presente Reglamento establece normas comunes para proteger a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita que comprometan la seguridad de la aviación civil.

Asimismo, sienta las bases para una interpretación común del anexo 17 del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional.

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

- a) establecimiento de reglas y normas básicas comunes de seguridad aérea;
- b) mecanismos para supervisar su cumplimiento.

### Artículo 2

#### Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento será aplicable a:

- a) todos los aeropuertos o partes de los aeropuertos situados en el territorio de un Estado miembro que no se utilicen exclusivamente con fines militares;

(1) DO L 240 de 24.8.1992, p. 1.

- 9) «control de seguridad»: la utilización de medios que pueden impedir la introducción de artículos prohibidos;
- 10) «control de acceso»: la utilización de medios para poder impedir la entrada de personas o vehículos no autorizados, o de ambos;
- 11) «zona de operaciones»: la zona de circulación de los aeropuertos, terrenos y edificios adyacentes o partes de ellos a la que está restringido el acceso;
- 12) «lado tierra»: la zona de los aeropuertos, terrenos y edificios adyacentes o partes de ellos que no es una zona de operaciones;
- 13) «zona restringida de seguridad»: la parte de la zona de operaciones en la que, además de estar restringido el acceso, se aplican otras normas de seguridad aérea;
- 14) «zona demarcada»: una zona que está separada, mediante control de acceso, de las zonas restringidas de seguridad o, si la propia zona demarcada es una zona restringida de seguridad, de otras zonas restringidas de seguridad de un aeropuerto;
- 15) «comprobación de antecedentes personales»: una comprobación registrada de la identidad de una persona, incluidos los antecedentes penales, como parte de la evaluación de la idoneidad de un individuo para tener libre acceso a las zonas restringidas de seguridad;
- 16) «pasajeros, equipajes, carga o correo en transferencia»: los pasajeros, los equipajes, la carga o el correo en espera de embarcar en una aeronave distinta de aquella en que llegaron;
- 17) «pasajeros, equipajes, carga o correo en tránsito»: los pasajeros, los equipajes, la carga o el correo en espera de embarcar en la misma aeronave en que llegaron;
- 18) «pasajero potencialmente conflictivo»: el pasajero que bien ha sido expulsado de un país, bien es considerado inadmitido a efectos de inmigración o bien viaja custodiado;
- 19) «equipaje de mano»: el equipaje destinado a ser transportado en la cabina de una aeronave;
- 20) «equipaje de bodega»: el equipaje destinado a ser transportado en la bodega de una aeronave;
- 21) «equipaje de bodega acompañado»: el equipaje, transportado en la bodega de una aeronave, que ha facturado para un vuelo un pasajero que viaja en ese mismo vuelo;
- 22) «correo de las compañías aéreas»: el correo que tiene como remitente y destinatario a una compañía aérea;
- 23) «material de las compañías aéreas»: el material cuyo origen y destino es una compañía aérea o que es utilizado por una compañía aérea;
- 24) «correo»: el envío de correspondencia y demás objetos, que no sea el correo de las compañías aéreas, realizado por los servicios postales y destinado a los mismos, de conformidad con las normas de la Unión Postal Universal;
- 25) «carga»: todos los bienes destinados al transporte en una aeronave, excepto los equipajes, el correo, el correo de las compañías aéreas, y el material de las compañías aéreas, y las provisiones de a bordo;
- 26) «agente acreditado»: la compañía aérea, el agente, el transitario o cualquier otra entidad que realiza los controles de seguridad de la carga o del correo;
- 27) «expedidor conocido»: el expedidor que origina la carga o el correo por cuenta propia y cuyos procedimientos cumplen suficientemente las reglas y normas comunes de seguridad para que dicha carga o dicho correo se puedan transportar en cualquier aeronave;
- 28) «expedidor cliente»: el expedidor que origina la carga o el correo por cuenta propia y cuyos procedimientos cumplen suficientemente las reglas y normas comunes de seguridad para que dicha carga se pueda transportar en aeronaves exclusivamente de carga o el correo en aeronaves exclusivamente de correo;
- 29) «control de seguridad de la aeronave»: la inspección de las partes del interior de una aeronave a las que puedan haber tenido acceso los pasajeros, así como de la bodega de la aeronave, con el fin de detectar artículos prohibidos y actos de interferencia ilícita;
- 30) «registro de seguridad de la aeronave»: la inspección del interior y de las zonas accesibles del exterior de la aeronave encaminada a detectar artículos prohibidos y actos de interferencia ilícita que comprometan la seguridad de la aeronave;
- 31) «agente de seguridad a bordo»: la persona empleada por un Estado para que viaje a bordo de una aeronave de una compañía aérea titular de una licencia expedida por dicho Estado con el propósito de proteger a la aeronave y sus ocupantes de actos de interferencia ilícita que comprometan la seguridad del vuelo.

#### Artículo 4

#### Normas básicas comunes

1. Las normas básicas comunes para proteger a la aviación civil de actos de interferencia ilícita que comprometan la seguridad de la aviación civil serán las establecidas en el anexo.

Las normas básicas comunes complementarias que no se hayan previsto en el momento de la entrada en vigor del presente Reglamento deben incluirse en el anexo con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado.



2. Las medidas generales destinadas a modificar elementos no esenciales de las normas básicas comunes mencionadas en el apartado 1, completándolas, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 19, apartado 3.

Tales medidas generales se referirán a los siguientes aspectos:

- a) métodos de control autorizados;
- b) categorías de artículos que podrán prohibirse;
- c) por lo que respecta al control de acceso, razones que justifiquen el acceso a la zona de operaciones y a las zonas restringidas de seguridad;
- d) métodos autorizados para la inspección de vehículos, los controles de seguridad de aeronaves y las inspecciones de seguridad de aeronaves;
- e) criterios de reconocimiento de la equivalencia de las normas de seguridad de terceros países;
- f) condiciones en que se inspeccionará o se someterá a otros controles de seguridad a la carga y el correo, y el proceso de aprobación o designación de los agentes acreditados, los expedidores conocidos y los expedidores clientes;
- g) condiciones en que se inspeccionará o se someterá a otros controles de seguridad el correo de las compañías aéreas y el material de las compañías aéreas;
- h) condiciones en que se inspeccionarán o se someterán a otros controles de seguridad las provisiones de a bordo y los suministros de aeropuerto, y el proceso de aprobación o designación de los proveedores acreditados y los proveedores conocidos;
- i) criterios para la definición de las zonas críticas de las zonas restringidas de seguridad;
- j) criterios de contratación y métodos de formación del personal;
- k) condiciones en las que podrán aplicarse procedimientos de seguridad especiales o exenciones de los controles de seguridad, y
- l) cualquier medida general destinada a modificar elementos no esenciales de las normas básicas comunes a que se refiere el apartado 1, completándolas, que no estuviera prevista en el momento de entrada en vigor del presente Reglamento.

Por imperiosas razones de urgencia, la Comisión podrá hacer uso del procedimiento de urgencia contemplado en el artículo 19, apartado 4.

3. Las normas de desarrollo para la aplicación de las normas básicas comunes a que se refiere el apartado 1 y las medidas generales a que se refiere el apartado 2 se establecerán con arreglo al procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 19, apartado 2.

Tales normas de desarrollo se referirán a los siguientes aspectos:

- a) requisitos y procedimientos de control;
- b) lista de artículos prohibidos;
- c) requisitos y procedimientos de control de acceso;
- d) requisitos y procedimientos para la inspección de vehículos, los controles de seguridad de aeronaves y las inspecciones de seguridad de aeronaves;
- e) decisiones de reconocimiento de la equivalencia de las normas de seguridad aplicadas en un tercer país;
- f) por lo que respecta a la carga y el correo, procedimientos para la aprobación o designación de los agentes acreditados, los expedidores conocidos y los expedidores clientes, y obligaciones que estos deberán cumplir;
- g) requisitos y procedimientos para los controles de seguridad del correo de las compañías aéreas y los materiales de las compañías aéreas;
- h) por lo que respecta a las provisiones de a bordo y a los suministros de aeropuerto, procedimientos para la aprobación o designación de los proveedores acreditados y los proveedores conocidos, y obligaciones que estos deberán cumplir;
- i) definición de las zonas críticas de las zonas restringidas de seguridad;
- j) requisitos de contratación y formación del personal;
- k) procedimientos de seguridad especiales o exenciones de los controles de seguridad;
- l) especificaciones técnicas y procedimientos de aprobación y utilización del equipo de seguridad, y
- m) requisitos y procedimientos aplicables a pasajeros potencialmente conflictivos.

4. La Comisión, mediante la modificación del presente Reglamento en virtud de una decisión adoptada con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 19, apartado 3, fijará criterios que permitan a los Estados miembros no aplicar las normas básicas comunes mencionadas en el apartado 1 y adoptar medidas de seguridad alternativas que proporcionen un nivel adecuado de protección sobre la base de una evaluación local de riesgos. Estas medidas alternativas se justificarán por motivos relacionados con el tamaño de la aeronave, o por motivos relacionados con la naturaleza, alcance o frecuencia de las operaciones u otras actividades pertinentes.

Por imperiosas razones de urgencia, la Comisión podrá hacer uso del procedimiento de urgencia contemplado en el artículo 19, apartado 4.

Los Estados miembros informarán de tales medidas a la Comisión.

5. Los Estados miembros garantizarán la aplicación de las normas básicas comunes a que se refiere el apartado 1 en sus respectivos territorios. Cuando un Estado miembro tenga motivos para creer que el nivel de la seguridad aérea se ha visto comprometido a consecuencia de una infracción de la seguridad, velará por que se tomen inmediatamente las medidas adecuadas para poner fin a dicha infracción y garantizar la seguridad continua de la aviación civil.

#### Artículo 5

### Costes de la seguridad

Sin perjuicio de las normas pertinentes del Derecho comunitario, cada Estado miembro podrá determinar en qué circunstancias y en qué medida los costes de las medidas de seguridad adoptadas en el marco del presente Reglamento para proteger a la aviación civil de actos de interferencia ilícita deberán ser sufragados por el Estado, las entidades aeroportuarias, las compañías aéreas, otros servicios responsables o los usuarios. Si procede, y de conformidad con el Derecho comunitario, los Estados miembros podrán contribuir juntamente con los usuarios a los costes de medidas de seguridad más estrictas adoptadas en el marco del presente Reglamento. En la medida de lo posible, las tasas percibidas o los gastos repercutidos en concepto de costes de seguridad guardarán relación directa con los costes de prestación de los servicios de seguridad de que se trate y estarán concebidos para recuperar un importe que no supere el de los costes de que se trate.

#### Artículo 6

### Medidas más estrictas aplicadas por los Estados miembros

1. Los Estados miembros podrán aplicar medidas más estrictas que las normas básicas comunes mencionadas en el artículo 4. En este caso, deberán actuar sobre la base de una evaluación del riesgo y de conformidad con el Derecho comunitario. Dichas medidas serán pertinentes, objetivas, no discriminatorias y proporcionales al riesgo que se plantee.

2. Los Estados miembros informarán a la Comisión de tales medidas lo antes posible tras su aplicación. Una vez recibida dicha información, la Comisión la hará llegar a los demás Estados miembros.

3. Los Estados miembros no estarán obligados a informar a la Comisión cuando las medidas solo se refieran a un vuelo determinado en una fecha concreta.

#### Artículo 7

### Medidas de seguridad exigidas por terceros países

1. Sin perjuicio de los acuerdos bilaterales en los que la Comunidad sea Parte, un Estado miembro notificará a la Comisión las medidas exigidas por un tercer país cuando estas difieran de las normas básicas comunes mencionadas en el artículo 4 respecto de los vuelos con origen en un aeropuerto de un Estado miembro que tengan como destino o sobrevuelen el territorio de ese tercer país.

2. A petición del Estado miembro interesado o por propia iniciativa, la Comisión examinará la aplicación de todas las medidas notificadas al amparo del apartado 1, y podrá elaborar, con arreglo al procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 19, apartado 2, una respuesta adecuada destinada al tercer país interesado.

3. Los apartados 1 y 2 no serán de aplicación cuando:

- a) el Estado miembro interesado aplique las medidas en cuestión de conformidad con el artículo 6, o
- b) las exigencias impuestas por el tercer país estén limitadas a un vuelo determinado en una fecha concreta.

#### Artículo 8

### Cooperación con la Organización de Aviación Civil Internacional

Sin perjuicio del artículo 300 del Tratado, la Comisión podrá celebrar un memorando de entendimiento en materia de auditorías con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), con objeto de evitar la duplicación de la vigilancia del cumplimiento del anexo 17 del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional por parte de los Estados miembros.

#### Artículo 9

### Autoridad competente

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

#### Artículo 10

### Programa nacional de seguridad para la aviación civil

1. Todos los Estados miembros elaborarán, aplicarán y mantendrán un programa nacional de seguridad para la aviación civil.

Dicho programa determinará responsabilidades para la aplicación de las normas básicas comunes contempladas en el artículo 4 y describirá las medidas exigidas a los operadores y entidades a tal fin.

2. La autoridad competente facilitará, por escrito y siguiendo el principio de «necesidad de conocer», las partes adecuadas de su programa nacional de seguridad para la aviación civil a los operadores y entidades que a su juicio tengan un interés legítimo.

### Artículo 11

#### Programa nacional de control de calidad

1. Todos los Estados miembros elaborarán, aplicarán y mantendrán un programa nacional de control de calidad.

Dicho programa permitirá a los Estados miembros verificar la calidad de sus sistemas de seguridad de la aviación civil a fin de cerciorarse del cumplimiento tanto del presente Reglamento como de su programa nacional de seguridad para la aviación civil.

2. Las especificaciones del programa nacional de control de calidad se adoptarán modificando el presente Reglamento mediante la adición de un anexo con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 19, apartado 3.

Por imperiosas razones de urgencia, la Comisión podrá hacer uso del procedimiento de urgencia contemplado en el artículo 19, apartado 4.

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

### Artículo 12

#### Programa de seguridad aeroportuaria

1. Todos los gestores de aeropuertos elaborarán, aplicarán y mantendrán un programa de seguridad aeroportuaria.

Dicho programa describirá los métodos y procedimientos que ha de seguir el gestor del aeropuerto para dar cumplimiento tanto al presente Reglamento como al programa nacional de seguridad para la aviación civil del Estado miembro en que esté situado el aeropuerto.

El programa incluirá disposiciones en materia de control interno de la calidad que describan cómo debe comprobar el gestor del aeropuerto la correcta aplicación de dichos métodos y procedimientos.

2. El programa de seguridad aeroportuaria se presentará a la autoridad competente, la cual podrá adoptar otras medidas en caso necesario.

### Artículo 13

#### Programa de seguridad de las compañías aéreas

1. Todas las compañías aéreas elaborarán, aplicarán y mantendrán un programa de seguridad.

Dicho programa describirá los métodos y procedimientos que ha de seguir la compañía aérea para dar cumplimiento tanto al presente Reglamento como al programa nacional de seguridad para la aviación civil del Estado miembro en que preste sus servicios.

El programa incluirá disposiciones en materia de control interno de la calidad que describan cómo debe comprobar la compañía aérea la correcta aplicación de dichos métodos y procedimientos.

2. El programa de seguridad de la compañía aérea se presentará a la autoridad competente si esta así lo solicita. La autoridad competente podrá adoptar otras medidas en caso necesario.

3. Cuando el programa de seguridad de una compañía aérea comunitaria haya sido validado por la autoridad competente del Estado miembro que haya concedido la licencia de explotación, los demás Estados miembros deberán considerar que dicha compañía aérea cumple los requisitos del apartado 1. Esta disposición se entenderá sin perjuicio del derecho de un Estado miembro a solicitar a una compañía aérea que explique con detalle la aplicación de:

- a) las medidas de seguridad aplicadas por dicho Estado miembro en virtud de lo dispuesto en el artículo 6, y/o
- b) los procedimientos locales aplicables en los aeropuertos en los que opera.

### Artículo 14

#### Programa de seguridad de las entidades

1. Todas las entidades obligadas a aplicar normas de seguridad aérea en virtud del programa nacional de seguridad para la aviación civil a que se refiere el artículo 10 elaborarán, aplicarán y mantendrán un programa de seguridad.

Dicho programa describirá los métodos y procedimientos que ha de seguir la entidad para dar cumplimiento al programa nacional de seguridad para la aviación civil del Estado miembro con respecto a las operaciones en dicho Estado miembro.

El programa incluirá disposiciones en materia de control interno de la calidad que describan cómo debe comprobar la entidad la correcta aplicación de dichos métodos y procedimientos.

2. Previa petición, el programa de seguridad de la entidad que aplique normas de seguridad aérea se presentará a la autoridad competente, que podrá adoptar medidas al respecto si procede.

### Artículo 15

#### Inspecciones de la Comisión

1. La Comisión, en cooperación con la autoridad competente del Estado miembro interesado, realizará inspecciones, entre ellas inspecciones de aeropuertos, operadores y entidades que aplican normas de seguridad aérea, con objeto de supervisar la aplicación del presente Reglamento por parte de los Estados miembros y, en su caso, formular recomendaciones para mejorar la seguridad aérea. Con este fin, la autoridad competente notificará por escrito a la Comisión todos los aeropuertos de su territorio que presten servicios a la aviación civil, con excepción de los contemplados en el artículo 4, apartado 4.

Los procedimientos de realización de las inspecciones de la Comisión se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 19, apartado 2.

2. Las inspecciones de la Comisión de que sean objeto aeropuertos, operadores y entidades que apliquen normas de seguridad aérea se efectuarán sin previo aviso. La Comisión informará al Estado miembro interesado con tiempo suficiente antes de la inspección.

3. Los informes de inspección de la Comisión se darán a conocer a la autoridad competente del Estado miembro interesado, que expondrá en su respuesta las medidas adoptadas para corregir todas las deficiencias detectadas.

El informe y la respuesta de la autoridad competente se comunicarán posteriormente a la autoridad competente de los demás Estados miembros.

#### Artículo 16

##### Informe anual

La Comisión presentará anualmente al Parlamento Europeo, al Consejo y a los Estados miembros un informe relativo a la aplicación del presente Reglamento y sus repercusiones en la mejora de la seguridad aérea.

#### Artículo 17

##### Grupo Asesor de Partes Interesadas

Sin perjuicio de las funciones del Comité a que se refiere el artículo 19, la Comisión creará un Grupo Asesor de Partes Interesadas en la Seguridad Aérea, formado por organizaciones europeas representativas que operen en el ámbito de la seguridad aérea o que se vean directamente afectadas por ella. El cometido de este grupo consistirá exclusivamente en asesorar a la Comisión. El Comité a que se refiere el artículo 19 mantendrá informado al Grupo Asesor de Partes Interesadas durante todo el proceso regulador.

#### Artículo 18

##### Divulgación de la información

Como norma general, la Comisión publicará las medidas que tengan repercusiones directas para los pasajeros. No obstante, los siguientes documentos se considerarán información clasificada de la UE en el sentido de la Decisión 2001/844/CE, CECA, Euratom:

- las medidas y procedimientos a que hacen referencia el artículo 4, apartados 3 y 4, el artículo 6, apartado 1, y el artículo 7, apartado 1, cuando contengan información delicada desde el punto de vista de la seguridad;
- los informes de inspección de la Comisión y las respuestas de las autoridades competentes a los que se hace referencia en el artículo 15, apartado 3.

#### Artículo 19

##### Comité

- La Comisión estará asistida por un Comité.
- En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

El plazo contemplado en el artículo 5, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en un mes.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

4. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1, 2, 4 y 6, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

#### Artículo 20

##### Acuerdos entre la Comunidad y terceros países

Si procede, y de conformidad con el Derecho comunitario, en los convenios de aviación civil que se celebren entre la Comunidad y terceros países con arreglo al artículo 300 del Tratado, pueden preverse disposiciones que reconozcan la equivalencia a las normas comunitarias de las normas de seguridad aplicadas en dichos terceros países, con el fin de potenciar el objetivo del «control de seguridad único» para todos los vuelos entre la Unión Europea y terceros países.

#### Artículo 21

##### Sanciones

Los Estados miembros determinarán las normas relativas a las sanciones que deberán imponerse en caso de infracción de las disposiciones del presente Reglamento y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su cumplimiento. Las sanciones establecidas deberán ser efectivas, proporcionadas y disuasorias.

#### Artículo 22

##### Informe de la Comisión relativo a la financiación

A más tardar el 31 de diciembre de 2008, la Comisión presentará un informe sobre los principios de la financiación de los costes de las medidas de seguridad de la aviación civil. En dicho informe analizará las medidas necesarias para garantizar que las tasas de seguridad se destinen exclusivamente a sufragar costes de seguridad, y para mejorar la transparencia de dichas tasas. El informe tratará asimismo de los principios necesarios para impedir el falseamiento de la competencia entre aeropuertos y entre compañías aéreas, y de los distintos métodos de protección de los consumidores en lo tocante al reparto de los costes de las medidas de seguridad entre contribuyentes y usuarios. Si procede, el informe de la Comisión irá acompañado de una propuesta legislativa.

#### Artículo 23

##### Derogación

Queda derogado el Reglamento (CE) n° 2320/2002.



*Artículo 24***Entrada en vigor**

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

2. Será aplicable a partir de la fecha indicada en las normas de desarrollo que se adopten con arreglo a los procedimientos previstos en el artículo 4, apartados 2 y 3, y a más tardar 24 meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, el artículo 4, apartados 2, 3 y 4, el artículo 8, el artículo 11, apartado 2, el artículo 15, apartado 1, párrafo segundo, el artículo 17, el artículo 19 y el artículo 22 se aplicarán desde la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

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

Hecho en Estrasburgo, el 11 de marzo de 2008.

*Por el Parlamento Europeo*  
*El Presidente*  
H.-G. PÖTTERING

*Por el Consejo*  
*El Presidente*  
J. LENARČIČ

## ANEXO

**NORMAS BÁSICAS COMUNES PARA PROTEGER A LA AVIACIÓN CIVIL DE ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA (ARTÍCULO 4)****1. SEGURIDAD AEROPORTUARIA****1.1. Requisitos de planificación aeroportuaria**

1. A la hora de diseñar o construir nuevas instalaciones aeroportuarias o de modificar las ya existentes, se tomarán plenamente en consideración los requisitos previstos para la aplicación de las normas básicas comunes contempladas en el presente anexo y los correspondientes actos de aplicación.
2. Se deberán crear las siguientes zonas en los aeropuertos:
  - a) lado tierra;
  - b) zona de operaciones;
  - c) zonas restringidas de seguridad, y
  - d) zonas críticas de las zonas restringidas de seguridad.

**1.2. Control de accesos**

1. El acceso a la zona de operaciones estará restringido para impedir la entrada en él de personas y vehículos no autorizados.
2. El acceso a las zonas restringidas de seguridad estará controlado para garantizar que no entren en ellas personas y vehículos no autorizados.
3. Solamente se permitirá acceder a la zona de operaciones y a las zonas restringidas de seguridad a las personas y vehículos que cumplan los requisitos previstos en materia de seguridad.
4. Todas las personas, incluidos los miembros de la tripulación de cabina, deberán haber superado una comprobación de antecedentes personales antes de que les sea expedida una tarjeta de identificación, como miembro de la tripulación o como personal del aeropuerto, que autorice el libre acceso a las zonas restringidas de seguridad.

**1.3. Control de personas que no sean pasajeros y de los objetos que lleven consigo**

1. Las personas que no sean pasajeros y los objetos que lleven consigo serán controlados mediante comprobaciones aleatorias continuas al entrar en las zonas restringidas de seguridad con el fin de impedir que se introduzcan artículos prohibidos en dichas zonas.
2. Todas las personas que no sean pasajeros y los objetos que lleven consigo serán controlados al entrar en las zonas críticas de las zonas restringidas de seguridad con el fin de impedir que se introduzcan artículos prohibidos en dichas zonas.

**1.4. Inspección de vehículos**

Los vehículos que entren en una zona restringida de seguridad serán inspeccionados con el fin de impedir que se introduzcan artículos prohibidos en dicha zona.

**1.5. Vigilancia, patrullas y otros controles físicos**

Los aeropuertos y, cuando proceda, las zonas adyacentes de acceso público, se someterán a vigilancia, patrullas y otros controles físicos a fin de detectar comportamientos sospechosos de personas, descubrir puntos vulnerables que puedan ser aprovechados para cometer actos de interferencia ilícita y disuadir a las personas de cometerlos.

## 2. ZONAS DEMARCADAS DE LOS AEROPUERTOS

Las aeronaves estacionadas en las zonas demarcadas de los aeropuertos en las que sean aplicables las medidas alternativas contempladas en el artículo 4, apartado 4, estarán separadas de las aeronaves a las que se apliquen plenamente las normas básicas comunes, a fin de garantizar que no queden comprometidas las normas de seguridad aplicables a la aeronave, los pasajeros, los equipajes, la carga y el correo de estas últimas.

## 3. SEGURIDAD DE LAS AERONAVES

1. Antes de la salida, la aeronave será sometida a un control o registro de seguridad de la aeronave para garantizar que no hay ningún artículo prohibido a bordo. Cuando se trate de una aeronave en tránsito, podrán aplicarse otras medidas apropiadas.
2. Todas las aeronaves estarán protegidas de interferencias no autorizadas.

## 4. PASAJEROS Y EQUIPAJE DE MANO

### 4.1. Control de pasajeros y equipaje de mano

1. Todos los pasajeros de un vuelo inicial, los pasajeros en transferencia y los pasajeros en tránsito, así como su equipaje de mano, se someterán a control para evitar que se introduzcan artículos prohibidos en las zonas restringidas de seguridad y a bordo de una aeronave.
2. Los pasajeros en transferencia y su equipaje de mano podrán quedar exentos de controles cuando:
  - a) procedan de un Estado miembro, a menos que la Comisión o ese Estado miembro hayan informado de que dichos pasajeros y su equipaje de mano no pueden considerarse controlados de acuerdo con las normas básicas comunes, o
  - b) procedan de un tercer país en el que las normas de seguridad aplicadas han sido reconocidas como equivalentes a las normas básicas comunes con arreglo al procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 19, apartado 2.
3. Los pasajeros en tránsito y su equipaje de mano podrán quedar exentos de controles cuando:
  - a) permanezcan a bordo de la aeronave, o
  - b) no se mezclen con los pasajeros en espera de embarcar ya controlados, salvo aquellos que embarquen en la misma aeronave, o
  - c) procedan de un Estado miembro, a menos que la Comisión o ese Estado miembro hayan informado de que dichos pasajeros y su equipaje de mano no pueden considerarse controlados de acuerdo con las normas básicas comunes, o
  - d) procedan de un tercer país en el que las normas de seguridad aplicadas han sido reconocidas como equivalentes a las normas básicas comunes con arreglo al procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 19, apartado 2.

### 4.2. Protección de los pasajeros y el equipaje de mano

1. Los pasajeros y su equipaje de mano quedarán protegidos de interferencias no autorizadas desde el punto en que pasen el control hasta el despegue de la aeronave que los transporta.
2. Los pasajeros en espera de embarcar que ya hayan pasado el control no se mezclarán con los pasajeros de llegada, a menos que:
  - a) los pasajeros procedan de un Estado miembro, siempre que la Comisión o ese Estado miembro no hayan informado de que los pasajeros de llegada y su equipaje de mano no pueden considerarse controlados de acuerdo con las normas básicas comunes, o
  - b) los pasajeros procedan de un tercer país en el que las normas de seguridad aplicadas han sido reconocidas como equivalentes a las normas básicas comunes con arreglo al procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 19, apartado 2.

#### 4.3. Pasajeros potencialmente conflictivos

Antes de la salida, los pasajeros potencialmente conflictivos serán objeto de las medidas de seguridad adecuadas.

### 5. EQUIPAJE DE BODEGA

#### 5.1. Control del equipaje de bodega

1. Todos los equipajes de bodega serán objeto de control antes de ser embarcados en una aeronave con el fin de impedir que se introduzcan artículos prohibidos en las zonas restringidas de seguridad o a bordo de la aeronave.
2. El equipaje de bodega en transferencia podrá quedar exento de controles cuando:
  - a) proceda de un Estado miembro, a menos que la Comisión o ese Estado miembro hayan informado de que dicho equipaje no puede considerarse controlado de acuerdo con las normas básicas comunes, o
  - b) proceda de un tercer país en el que las normas de seguridad aplicadas han sido reconocidas como equivalentes a las normas básicas comunes con arreglo al procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 19, apartado 2.
3. El equipaje de bodega en tránsito podrá quedar exento de controles cuando permanezca a bordo de la aeronave.

#### 5.2. Protección del equipaje de bodega

El equipaje de bodega que vaya a transportarse en una aeronave quedará protegido de interferencias no autorizadas desde el punto en que pase el control o en que la compañía aérea se haga cargo de él, según el hecho que ocurra en primer lugar, hasta el despegue de la aeronave que debe transportarlo.

#### 5.3. Vinculación de pasajero y equipaje

1. Todos los bultos del equipaje de bodega se identificarán como acompañados o no acompañados.
2. El equipaje de bodega no acompañado no se transportará, a menos que haya quedado separado por motivos ajenos a la voluntad del pasajero o haya sido sometido a controles de seguridad adecuados.

### 6. CARGA Y CORREO

#### 6.1. Controles de seguridad de la carga y el correo

1. Todos los tipos de carga y de correo serán objeto de controles de seguridad antes de ser embarcados en una aeronave. Las compañías aéreas no aceptarán transportar una carga o correo en una aeronave a menos que ellas mismas hayan realizado los controles de seguridad o que un agente acreditado, un expedidor conocido o un expedidor cliente haya confirmado y justificado que se han realizado dichos controles.
2. La carga en transferencia y el correo en transferencia podrán someterse a controles de seguridad alternativos del modo indicado en un acto de aplicación.
3. La carga en tránsito y el correo en tránsito podrán quedar exentos de controles de seguridad si permanecen a bordo de la aeronave.

#### 6.2. Protección de la carga y el correo

1. La carga y el correo que deban transportarse en una aeronave estarán protegidos de interferencias no autorizadas desde el punto en que se practiquen los controles de seguridad hasta el despegue de la aeronave.
2. La carga y el correo que no estén debidamente protegidos de interferencias no autorizadas tras la realización de los controles de seguridad deberán ser controlados.



## 7. CORREO Y MATERIAL DE LA COMPAÑÍA AÉREA

El correo y el material de una compañía aérea estarán sujetos a controles de seguridad, tras los que quedarán protegidos hasta ser embarcados en la aeronave a fin de evitar la introducción de artículos prohibidos a bordo.

## 8. PROVISIONES DE A BORDO

Las provisiones de a bordo, entre ellas los productos de restauración, destinadas al transporte o al uso a bordo de una aeronave estarán sujetas a controles de seguridad, tras los que quedarán protegidas hasta ser embarcadas en la aeronave a fin de evitar la introducción de artículos prohibidos a bordo.

## 9. SUMINISTROS DE AEROPUERTO

Los suministros que vayan a ser vendidos o utilizados en las zonas restringidas de seguridad de los aeropuertos, entre ellos los destinados a tiendas libres de impuestos y restaurantes, estarán sujetos a controles de seguridad a fin de evitar la introducción de artículos prohibidos en tales zonas.

## 10. MEDIDAS DE SEGURIDAD DURANTE EL VUELO

1. Sin perjuicio de las normas de seguridad aérea aplicables:
  - a) se impedirá que personas no autorizadas entren en el compartimento de la tripulación de vuelo durante el vuelo;
  - b) los pasajeros potencialmente conflictivos serán objeto de las medidas de seguridad adecuadas durante el vuelo.
2. Se tomarán medidas de seguridad adecuadas, tales como acciones de formación de la tripulación de vuelo y de cabina de pasajeros, para impedir los actos de interferencia ilícita durante el vuelo.
3. No se permitirá llevar armas a bordo de una aeronave, salvo las transportadas en la bodega, a menos que se hayan cumplido los requisitos de seguridad necesarios con arreglo al Derecho interno y los Estados interesados lo hayan autorizado.
4. El punto 3 también será aplicable a los agentes de seguridad de a bordo que vayan armados.

## 11. CONTRATACIÓN Y FORMACIÓN DE PERSONAL

1. Las personas que practiquen controles, controles de acceso u otros controles de seguridad o sean responsables de ellos serán contratadas, formadas y, cuando proceda, certificadas de modo que quede garantizada su idoneidad para el puesto y su capacidad para llevar a cabo las tareas que se les asignen.
2. Las personas, excepto los pasajeros, que necesiten acceder a las zonas restringidas de seguridad deben recibir formación en materia de seguridad para que puedan expedírseles tarjetas de identificación como personal del aeropuerto o como miembros de la tripulación.
3. La formación mencionada en los puntos 1 y 2 tendrá carácter inicial y permanente.
4. Los instructores dedicados a la formación de las personas mencionadas en los puntos 1 y 2 tendrán las cualificaciones necesarias.

## 12. EQUIPO DE SEGURIDAD

El equipo utilizado en los controles, controles de acceso y otros controles de seguridad deberá ajustarse a las especificaciones definidas y ser capaz de efectuar los controles de seguridad de que se trate.

---