ITZULPENA[1]

Araua:	EUROPAKO PARLAMENTUAREN ETA KONTSEILUAREN 300/2008 (EE) ERREGELAMENDUA 2008ko martxoaren 11koa, hegazkineria zibilaren segurtasunerako arau orokorrei buruzkoa, 2320/2002 (EE) Erregelamendua indargabetzen duena.

Ondorengo itzulpena Eusko Jaurlaritzak egin du Herri Arduralaritzaren Euskal Erakundeko (IVAP) Itzultzaile Zerbitzu Ofizialaren bidez eta Zerbitzu honen ziurtagiriarekin.

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta honek ez du inolako balio juridikorik.

[1] Jatorrizko testua, Europar Batasunaren Egunkari Ofizialean argitaratua, hauxe da : «REGLAMENTO (CE) Nº 300/2008 DEL PARLAMENTO EUROPERO 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» *(Europar Batasunaren Egunkari Ofiziala, L 97/76, 2008/4/9koa)*

EUROPAKO PARLAMENTUAREN ETA KONTSEILUAREN 300/2008 (EE) ERREGELAMENDUA

2008ko martxoaren 11koa, hegazkineria zibilaren segurtasunerako arau orokorrei buruzkoa, 2320/2002 (EE) Erregelamendua indargabetzen duena

(Testu egokia EEEri dagokionez)

EUROPAKO PARLAMENTUAK ETA EUROPAR BATASUNEKO KONTSEILUAK,

Europako Erkidegoa eratzeko Tratatua aztertu dute eta, bereziki, 80. artikuluko 2. paragrafoa,

Batzordearen proposamena eta Europako Ekonomia eta Gizarte Komitearen irizpena aztertu dituzte ([1]),

Kontsulta egin diote aldez aurretik Eskualdeetako Komiteari,

Tratatuaren 251. artikuluan ([2]) ezarritako prozedurari jarraiki, Adiskidetze Komiteak 2008ko abenduaren 16an onarturiko testu bateratua aztertuta,

Honako hauek kontuan hartuta:

(1) Europar Batasuneko pertsona eta salgaiak babesteko, hegazkineria zibila arriskuan jarri dezaketen interferentzia bidegabeen aurka babesteko arau orokorrak ezarri behar dira. Helburu hori lortzeko, aire-segurtasunerako oinarrizko arauak xedatu behar dira, baita arau horiek betetzen direla bermatzeko mekanismoak ere.

(2) Hegazkineria zibila oro har babesteko, komenigarria da Nazioarteko Hegazkineria Zibilari buruzko Chicagoko Hitzarmenean, 1944ko abenduaren 7koan, xedatutako 17. eranskina modu bateratuan interpretatzeko oinarriak ezartzea.

(3) Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2320/2002 (EE) Erregelamendua, 2002ko abenduaren 16koa, hegazkineria zibilaren segurtasunerako arau komunak ezartzen dituena ([3]), AEBetan 2001eko irailaren 11n gertatutako atentatuen ondorioz onartu zen. Hegazkineria zibilaren segurtasunari buruzko esparruan planteamendu komuna ezarri behar da, eta garraioen sektorean eragin handia duten atentatu terroristen aurrean laguntza emateko baliabide egokienak aztertu behar dira.

(4) 2320/2002 (EE) Erregelamendua orain arte lortutako eskarmentuaren arabera berrikusi behar da, Erregelamendu hori baliogabetu egin behar da, eta horren ordez, Erregelamendu hau ezarri; era horretan, indarrean dauden arauak sinplifikatu, bateratu eta argitzeko, eta horrez gain, segurtasun-maila handitzeko.

(5) Segurtasunaren aldeko neurriak eta prozedurak onartzeko orduan, malgutasun handiagoa behar da, era horretan, arrisku-ebaluazioen bilakaera jarraitu ahal izateko, eta lan horretan teknologia berriak sartu ahal izateko. Hori dela-eta, Erregelamendu honetan interferentzia bidegabeen aurrean hegazkineria zibila babesteko hartu behar diren neurriei buruzko oinarrizko printzipioak xedatuko dira, baina neurri horiek nola aplikatu behar diren zehaztu gabe; hots, xehetasun teknikorik edo prozedurarik zehaztu gabe.

(6) Estatu kideetan kokatutako hegazkineria zibilaren aireportuetan, bertan zerbitzuak ematen dituzten operadoreei eta aireportuei zerbitzuak edo ondasunak ematen dizkieten hornitzaileei aplikatuko zaie Erregelamendu hau.

(7) Hegazkinetan egiten diren arau-hauste eta bestelako egintzei buruzko Hitzarmenean (Tokio, 1963), hegazkinak bidegabe eskuratzearen errepresioari buruzko Hitzarmenean (Haga, 1970) eta hegazkineria zibibilaren segurtasunaren

---

(1) C 185 EO, 2006.8.8koa, 17. or.
(2) Europako Parlamentuaren Irizpena, 2006ko ekainaren 15ekoa (C 300 E EO, 2006.12.9koa, 463. or.), Kontseiluaren Jarrera Bateratua, 2006ko abenduaren 11koa (C 70 E EO, 2007.3.27koa, 21. or) eta Europako Parlamentuaren Jarrera, 2007ko apirilaren 25ekoa (Egunkari Ofizialean oraindik argitaratu gabea). Europako Parlamentuaren ebazpen legegilea, 2008ko martxoaren 11koa (Egunkari Ofizialean oraindik argitaratu gabea) eta Kontseiluaren Erabakia, 2008ko martxoaren 4koa.
(3) L 355 EO, 2002.12.30ekoa, 1. or. Azken buruan 849/2004 (EE) Erregelamenduak aldatutako Erregelamendua (L 158 EO, 2004.4.30ekoa, 1 or). Zuzendutako bertsioa L 229 EOean, 2004.6.29koan, 3. or.).

aurkako egintza bidegabeen errepresioari buruzko Hitzarmenean (Montreal, 1971) xedatutakoa eragotzi gabe, komeni da, halaber, Erregelamendu honek hegazkin barruan edo hegaldietan zehar Erkidegoko aire-konpainiek aplikatu beharreko segurtasun-neurriak xedatzea.

(8) Nazioarteko Hegazkineria Zibilari buruzko Chicagoko Hitzarmeneko 17. eranskineko 4.7.7 idatz-zatian xedatutakoari jarraiki, Estatu kide bakoitzak eskumena izango du bere lurraldean matrikulatutako hegazkinen barruan eta beren lurraldean lizentzia eskuratutako aire-konpainien hegazkinetan segurtasun-eragilerik egotea nahi duen erabakitzeko, eta Hitzarmen horretan xedatutako baldintzen arabera, eragile horiek horretarako bereziki hautatu eta prestatuko funtzionario publikoak direla bermatzeko, betiere hegazkin baten barruan eragiketen eta hegazkineriaren segurtasunari buruz kontuan hartu beharreko neurriei jarraiki.

(9) Hegazkineria zibilen mota ezberdinek ez dute arrisku-maila bera. Aire-segurtasunerako oinarrizko arauak osatzean, hegazkinaren tamaina, eragiketa-mota eta aireportuetan egin beharreko eragiketen maiztasuna kontuan hartu behar dira, era horretan salbuespenak ezarri ahal izateko.

(10) Halaber, arriskuaren ebaluazioa egin ondoren, bidezkoa da estatu kideei baimena ematea Erregelamendu honetan xedatutakoak baino neurri zorrotzagoak ezartzeko.

(11) Hirugarren herrildeek Erregelamendu honetan aipatzen ez diren neurriak aplikatzea eska dezakete, bai Estatu kide batetik abiatutako hegaldietan, helmuga gisa Estatu kide bat duten hegaldietan eta hirugarren herrialde horien lurraldea zeharkatzen duten hegaldietan aplikatzeko. Hala ere, Erkidegoak sinatutako aldebiko hitzarmenetan xedatutakoa eragotzi gabe, Batzordeak hirugarren herrialde batek exijitutako neurriak aztertu ahal izango ditu.

(12) Estatu kide batean aire-segurtasunaren esparruan lan egiten dute bi organismo baino gehiago badaude ere, Estatu kide bakoitzak agintari bakar bat izendatu beharko du segurtasun-arauen aplikazioa koordinatu eta egiaztatzeko.

(13) Aire-segurtasuneko oinarrizko arau komunak aplikatzeko ardurak esleitzeko, eta horretarako, eragile nahiz erakundeek hartu beharreko neurriak azaltzeko, estatu kide guztiek hegazkineria zibilerako segurtasun-programa bat osatu beharko dute herrialde mailan. Bestalde, Erregelamendu honetan eta aplikagarria den hegazkineria zibilerako segurtasun-programa nazionalean xedatutakoa betetzen dela bermatzeko, aireportuetako kudeatzaileek, hegazkin-konpainiek eta aire-segurtasunari buruzko oinarrizko arauak aplikatzen dituzten erakundeek segurtasun-programa bat osatu, aplikatu eta mantendu beharko dute.

(14) Erregelamendu hau eta herrialde mailan onartutako hegazkineria zibilerako segurtasun-programa betetzen direla egiaztatzeko, Estatu kide bakoitzak hegazkineria zibilaren segurtasunaren kalitatea kontrolatzeko herrialde mailako programa bat osatu beharko du, eta hura aplikatzen dela bermatu.

(15) Erregelamendu hau estatu kide guztiek apllikatzen dutela egiaztatzeko, eta aire-segurtasunari buruzko gomendioak egiteko, Batzordeak ikuskapenak egitea komeni da, horien artean aldez aurretik jakinarazi gabekoak.

(16) Oro har, Batzordeak bidaiariengan ondorio zuzena duten neurriak argitaratu beharko ditu. Aire-segurtasunari buruzko oinarrizko arau komunak ezartzeko neurri eta prozedurak ezartzen dituzten aplikazio-egintzak, baldin eta segurtasunaren ikuspuntutik kontuzko informazioa badute, baita Batzordearen ikuskapen-txostenak eta autoritate eskudunek emandako erantzunak ere, EBko informazio sailkatutzat joko dira, Batzordearen 2001/844/CE, CECA, Euratom Erabakiak, 2001eko azaroaren 29koak, EBko barne-araudia aldatzen duenak ([1]), xedatutakoaren arabera. Elementu horiek ezingo dira argitaratu, eta benetako interesa duten eragile eta erakundeen esku bakarrik jarriko dira.

(17) Erregelamendu hau gauzatzeko beharrezko neurriak Kontseiluaren 1999ko ekainaren 28ko 1999/468/EE Erabakiaren arabera onartu behar dira, hain zuzen ere Batzordeari esleituriko betearazte-eskumenak baliatzeko prozedurak ezartzen dituenaren arabera ([2]).

---

(1) L 317 EO, 2001.12.3koa, 1. or. Azken buruan 2006/548/EE Erabakiak aldatutako Erabakia (L 215 EO, 2006.8.5ekoa, 38. or).
(2) L 184 EO, 1999.7.17koa, 23. or. Azken buruan 2006/512/EE Erabakiak aldatutako Erabakia (L 200 EO, 2006.7.22koa, 11. or).

(18) Bereziki komenigarria da Batzordeari eskumenak ematea oinarrizko arau komunetan funtsezkoak ez diren elementuak aldatzeko arau orokorrak har ditzan, horiek osatzeko. Halaber, eskumen horien bitartez irizpideak ezarri behar dira estatu kideek oinarrizko arau komunak ez aplikatzeko, eta horien ordez, beste segurtasun-neurriak hartu eta, horien bitartez, babes-maila egokia izateko, eta halaber, herrialde mailako programen kalitate-kontroleko baldintzak onartzeko. Neurri horiek orokorrak direnez, Erregelamendu honetan funtsezkoak ez diren elementuak aldatzen dituztenez eta batzuetan funtsezkoak ez diren elementu berriak ere ezartzen dituztenez, 1999/468/EE Erabakiaren *5 bis* artikuluan aurreikusitako kontroldun arautze-prozeduraren arabera onartuko dira.

(19) Presazko arrazoiak direla-eta, kontroldun arautze-prozeduraren esparruan oro har aplikagarriak diren epeak bete ezin badira, Batzordeak 1999/468/EE Erabakiko 6. paragrafoko 5 *bis* artikuluan xedatutako presazko prozedura aplikatu ahal izango du, era horretan hegazkineria zibilerako arau komunak onartu ahal izateko.

(20) «Segurtasun-kontrol bakarraren» helburua sustatu behar da Europar Batasun barnean egiten diren hegaldi guztietarako.

(21) Bestalde, bidaiarien eta beren bagajeen segurtasun-kontrola ez da berriz errepikatuko, baldin eta hegaldi horien jatorri-herrialdea Erregelamendu honetan xedatutako arauen segurtasun-neurri baliokideak dituen hirugarren herrialde bat bada. Ondorioz, Estatu kide bakoitzak arau zorrotzagoak ezartzeko eskubidea eragotzi gabe, edo Erkidegoaren nahiz estatu kideen eskumenak eragotzi gabe, Batzordeak erabakiak hartzea sustatu behar da, eta beharrezkoa bada, Erkidegoaren eta hirugarren herrialdeen arteko hitzarmenak sinatzea, non hirugarren herrialde batean aplikatutako segurtasun-arauak arau komunen baliokideak direla onartzen den, baldin eta erabaki eta hitzarmen horiek «segurtasun-kontrol bakarra» sustatzen badute.

(22) Erregelamendu honek ez ditu aire-segurtasunean aplikagarriak diren arauak eragozten, hain zuzen ere salgai arriskutsuen garraioari buruzko arauetan ageri direnak.

(23) Bidezkoa da zigorrak ezartzea Erregelamendu honetako xedapenak hausteagatik. Zigor horiek zibilak edo administrazio-zigorrak izan daitezke, eta eraginkorrak, proportzionalak eta asmo-kentzaileak izan behar dira.

(24) Ministerioak Gibraltarreko aireportuari buruz egindako Aitorpenak, 2006ko irailaren 18an Kordoban hitzartutakoak, hain zuzen ere Gibraltarri buruzko Elkarrizketa Foroan egindako lehen bileraren ondorioz egindakoak, Gibraltarreko Aireportuari buruzko Aitorpen bateratua, Londresen 1987ko abenduaren 2an egindakoa, ordeztuko du, eta hori aplikatzean 1987ko hitzarmena osorik aplikatzen dela ulertuko da.

(25) Erregelamendu honen helburuak hauek dira: hegazkineria zibila interferentzia bidegabearen arriskutik babestea, eta Nazioarteko Hegazkineria Zibilari buruzko Chicagoko Hitzarmeneko 17. eranskina modu bateratuan interpretatzeko oinarriak ezartzea. Helburu horiek ezin dituzte estatu kideek bakarrik lortu, eta, Erregelamendu honen dimentsio eta ondorioak kontuan hartuz, Erkidego mailan errazago lor daitezkeenez, Erkidegoak, Tratatuaren 5. artikuluan aipatutako subsidiariotasun-printzipioari jarraiki, horretarako neurriak har ditzake. Artikulu horretan azaldutako proportzionaltasun-printzipioari jarraiki, Erregelamendu hau ez doa helburu horiek lortzeko beharrezkoa denaz harago.

HONAKO ERREGELAMENDU HAU ONARTU DUTE:

1. artikulua

Helburuak

1. Erregelamendu honek oinarrizko arauak ezartzen ditu, hegazkineria zibila bere segurtasuna arriskuan jartzen duten interferentzia bidegabeen aurka babesteko. Halaber, Nazioarteko Hegazkineria Zibilari buruzko Chicagoko Hitzarmeneko 17. eranskina modu bateratuan interpretatzeko oinarriak ere ezartzen ditu.

2. 1. paragrafoan aipatutako helburuak lortzeko, baliabide hauek erabiliko dira:

a) aire-segurtasunari buruzko oinarrizko arau komunak ezartzea;

b) arau horiek betetzen direla egiaztatzeko mekanismoak.

2. artikulua

Aplikazio-eremua

1. Erregelamendu hau eremu hauetan aplikatuko da:

a) Estatu kide baten lurraldean dauden aireportu eta aireportu-zati guztiak, baldin eta helburu militarretarako bakarrik erabiltzen ez badira;

b) a) idatz-zatian aipatutako aireportuetan zerbitzuak ematen dituzten eragile guztiak, hegazkin-konpainiak barne;

c) aire-segurtasunerako arauak aplikatzen dituzten erakunde guztiak, baldin eta beren jarduerak aireportu barruan edo handik kanpo dauden lokaletan egiten badituzte; eta ondasun edota zerbitzuak a) idatz-zatian aipatutako aireportuetan hornitzen badituzte, edo bestela, aireportu horien bitartez hornitzen badituzte.

2. Erregelamendu hau Gibraltarreko aireportuan aplikatzean, ez dira Espainiako Erreinuaren eta Erresuma Batuaren jarrera juridikoak eragotziko, hain zuzen ere aireportua kokatutako lurraldea noren esku dagoen erabakitzen duen auziaren inguruan.

3. artikulua

Definizioak

Erregelamendu honetan, kontzeptu hauek esanahi hau izango dute:

1) «hegazkineria zibila»: hegazkin zibilek egindako edozein aire-eragiketa, Estatuko hegazkinek egindako eragiketak izan ezik, hain zuzen ere Nazioarteko Hegazkineria Zibilari buruzko Chicagoko Hitzarmeneko 3. artikuluan aipatzen direnak.

2) «aire-segurtasuna»: hegazkineria zibilaren segurtasuna arriskuan jar dezakeen interferentzia bidegabearen aurka babesteko neurri, giza baliabide eta material multzoa;

3) «eragilea»: aire-garraioko eragiketak egiten dituen edo eragiketa horiek egiteko zerbitzuak eskaintzen dituen edozein pertsona, erakunde edo enpresa;

4) «hegazkin-konpainia»: aire-garraioko edozein enpresa, baldin eta ustiapen-lizentzia baliodun edo agiri baliokiderik badu;

5) «Erkidegoko hegazkin-konpainia»: Kontseiluaren 2407/92 (EEE) Erregelamenduak, 1992ko uztailaren 23koak, hegazkin-konpainiei lizentziak emateari buruzkoak ([1]), xedatutakoaren arabera, Estatu kide batek emandako ustiapen-lizentzia baliodunа duen hegazkin konpainia;

6) «entitatea»: eragilea ez den pertsona, erakundea edo enpresa;

7) «debekatutako gailuak»: hegazkineria zibilaren segurtasuna arriskuan jar dezaketen interferentzia bidegabeko egintzak egiteko erabili daitezkeen arma, lehergai edo bestelako tresnak, nahiz substantzia edo gailu arriskutsuak;

8) «kontrola»: debekatutako gailuak antzeman edota detektatzeko erabiltzen diren baliabide teknikoak edo bestelako baliabideak;

9) «segurtasun-kontrola»: debekatutako gailuak hegazkinean sartzea eragozteko erabilitako baliabideak;

10) «sarbide-kontrola»: baimendu gabeko pertsona edo ibilgailuak sartzea eragozteko erabiltzen diren baliabideak;

11) «eragiketa-eremua»: aireportuetako zirkulazio-eremua, baita inguruko lursail eta eraikinak edo horien zatiak ere, non sarbide mugatua dagoen;

12) «lurreko aldea»: aireportuen, inguruko lursailen eta eraikinen eremuak, eragiketa-eremu ez direnak;

---

(1) L 240 EO, 1992.8.24koa, 1.or.

13) «segurtasun-eremu mugatua»: eragiketa-eremuaren barne, sarbidea mugatuta egon arren, aire-segurtasunerako beste arauak aplikatzen diren zati edo eremuak;

14) «eremu mugatua»: sarbide-kontrolaren bitartez, segurtasun-eremu mugatuetatik bereizita dagoen eremua, edo eremu mugatua bera segurtasun-eremu mugatua bada, aireportuko beste segurtasun-eremu mugatuetatik bereizita badago;

15) «aurrekari pertsonalen egiaztapena»: pertsona baten nortasuna erregistratua dagoen egiaztatzea, aurrekari penalak barne, banakako bat segurtasun-eremu mugatuetara sarbide librea izateko egokia den ebaluatzeko;

16) «transferentzian dauden bidaiariak, bagajeak, zama edo posta»: iritsitako hegazkina ez den beste hegazkin batera igotzeko zain dauden bidaiariak, bagajeak, zama edo posta;

17) «iragaitzazko bidaiariak, bagajeak, zama edo posta»: iritsitako hegazkin berera igotzeko zain dauden bidaiariak, bagajeak, zama edo posta;

18) «gatazkatsua izan daitekeen bidaiaria»: herrialde batetik kanporatua izan den, immigraziorako ukatua izan den edo zainduta bidaiatzen duen bidaiaria;

19) «esku-bagajea»: hegazkineko kabinan garraiatzeko bagajea;

20) «sotoko bagajea»: hegazkineko sotoan garraiatzeko bagajea;

21) «sotoko lagundutako bagajea»: hegazkineko sotoan garraiatuko den bagajea, hegaldi horretan bertan bidaiatzen duen bidaiariak fakturatutakoa;

22) «hegazkin-konpainien posta»: igorlea eta hartzailea hegazkin-konpainiak dituen posta;

23) «hegazkin-konpainien materiala»: Hegazkin-konpainia bat igorle edo hatzaile duen materiala, edo hegazkin-konpainia batek erabiltzen duen materiala;

24) «posta»: Hegazkin-konpainien posta ez den korrespondentzia eta gainontzeko objektuen garraioa, posta-zerbitzuek Posta Batasun Unibertsalaren arauen arabera egindakoa posta-zerbitzuetan;

25) «zama»: hegazkin batean garraiatzeko ondasun guztiak, bagajea, posta, hegazkin-konpainien posta, hegazkin-konpainien materiala eta hegazkineko hornidura ezik;

26) «eragile onetsia»: Hegazkin-konpainiak, eragilea, garraio-kudeatzaileak edo zama nahiz postaren segurtasun-kontrola egiten duen beste edozein entitate;

27) «igorle ezaguna»: zama edo posta bere kontu sortzen duen igorlea, eta zama edo posta hori edozein hegazkinetan garraiatzeko segurtasun-arau bateratuak behar bezala betetzen dituena;

28) «igorle-bezeroa»: zama edo posta bere kontu sortzen duen igorlea, eta zama edo posta hori edozein hegazkinetan edo posta bakarrik garraiatzeko hegazkinetan garraiatzeko segurtasun-arau bateratuak behar bezala betetzen dituena;

29) «hegazkinaren segurtasun-kontrola»: hegazkin barnean bidaiariek ukitu edo ikusi ahal izan dituzten atalak ikuskatzea, baita hegazkineko sotoa ere, debekatutako gailuak eta iterferentzia bidegabea sor dezaketen egintzak antzemateko;

30) «hegazkinaren segurtasun-erregistroa»: hegazkineko barnealdea eta kanpoaldeko atal eskuraerrazak ikuskatzea, debekatutako gailuak eta hegazkinaren segurtasuna arriskuan jar dezaketen interferentzia bidegabeko egintzak antzemateko;

31) «hegazkineko segurtasun-agentea»: Estatu batek emandako lizentzia duen hegazkin-konpainia bateko hegazkinean bidaiatzeko pertsona, Estatu horrek kontratatutakoa, hegazkina eta bertako bidaiari nahiz langileak hegaldia arriskuan jar dezaketen interferentzia bidegabeko egintzen aurka babesteko.

4. artikulua

Oinarrizko arau komunak

1. Hegazkineria zibila bere segurtasuna arriskuan jartzen duten interferentzia bidegabeen aurka babesteko oinarrizko arauak eranskinean xedatuko dira. Erregelamendu hau indarrean sartzeko orduan, aurreikusi gabe dauden oinarrizko arau komun osagarriak eranskinean xedatu beharko dira, Tratatuaren 251. artikuluan zehaztutako prozedurari jarraiki.

2. Oinarrizko arau komunetan funtsezkoak ez diren elementuak aldatzeko neurri orokorrak, hain zuzen ere horiek osatzen dituztenak, 1. paragrafoan aipatutakoak, 19. artikuluko 3. paragrafoan aipatutako arautze-prozeduraren arabera hartuko dira.

Neurri orokor horiek gai hauei buruzkoak izango dira:

a) baimendutako kontrol-metodoak;

b) debekatu daitezkeen gailu-motak;

c) sarbide-kontrolari dagokionez, eragiketa-eremura eta segurtasun-eremu mugatuetara sarbidea ematea justifikatzen duten arrazoiak;

d) ibilgailuak ikuskatzeko, hegazkinen segurtasun-kontrolak eta hegazkinen segurtasun-ikuskapenak egiteko baimendutako metodoak;

e) hirugarren herrialdeetako segurtasun-arauekiko baliokidetasuna aitortzeko irizpideak;

f) zama eta postaren segurtasun-kontrolak edo ikuskapenak zein baldintzatan egingo diren, eta agente onetsiak, igorle ezagunak eta igorle-bezeroak onartu edo izendatzeko prozesua;

g) hegazkin konpainietako posta eta materialaren segurtasun-kontrolak edo ikuskapenak zein baldintzatan egingo diren;

h) hegazkineko horniduren eta aireportuko hornigaien beste segurtasun-kontrolak eta ikuskapenak zein baldintzatan egingo diren; eta hornitzaile onetsi eta hornitzaile ezagunak onartu edo izendatzeko prozesua;

i) segurtasun-eremu mugatuetako eremu kritikoak zehazteko irizpideak;

j) kontratazioko irizpideak eta langileen prestakuntzarako metodoak;

k) segurtasun-prozedura bereziak eta segurtasun-kontrolaren salbuespenak zein baldintzatan aplikatuko diren, eta

l) 1. paragrafoan aipatutako oinarrizko arau komunetan funtsezkoak ez diren elementuak aldatu eta osatzeko edozein neurri, baldin eta Erregelamendu hau indarrean sartzen den momentuan aurreikusita ez badago.

Premiazko arrazoiak direla-eta, 19. artikuluko 4. paragrafoan aipatutako larrialdi-prozedura aplikatu ahal izango du Batzordeak.

3. 1. paragrafoan aipatutako oinarrizko arau komunak eta 2. paragrafoan aipatzen diren arau orokorrak aplikatzeko garapen-arauak 19. artikuluko 2. paragrafoan xedatutako arautze-prozeduraren arabera ezarriko dira.

Garapen-arau horiek gai hauei buruzkoak izango dira:

a) kontrol-baldintza eta –prozedurak;

b) debekatutako gailuen zerrenda;

c) sarbide kontrolerako baldintzak eta prozedurak;

d) ibilgailuak ikuskatzeko, hegazkinen segurtasun-kontrolak eta hegazkinen segurtasun-ikuskapenak egiteko baldintza eta prozedurak;

e) hirugarren herrialde batean aplikatutako segurtasun-arauen baliokidetasuna aitortzeko erabakiak;

f) zama eta postari dagokionez, agente onetsiak, igorle ezagunak eta igorle-bezeroak onartu eta izendatzeko prozedurak, eta horiek bete beharreko betebeharrak;

g) hegazkin-konpainien postaren eta materialen segurtasun-kontroletarako baldintza eta prozedurak;

h) hegazkineko hornidurei eta aireportuko hornigaiei dagokienez, hornitzaile onetsiak eta hornitzaile ezagunak onartu edo izendatzeko prozedurak, eta horiek bete beharreko betebeharrak;

i) segurtasun-eremu mugatuetako eremu kritikoen zehaztapena;

j) langileak kontratatu eta prestatzeko baldintzak;

k) segurtasun-prozedura bereziak eta segurtasun-kontrolaren salbuespenak;

l) segurtasun-ekipoak onartu eta erabiltzeko prozedurak eta baldintza teknikoak, eta

m) gatazkatsuak izan daitezkeen bidaiariei aplikatzeko baldintza eta prozedurak.

4. Batzordeak, 19. artikuluko 3. paragrafoan aipatutako kontroldun arautze-prozeduraren arabera hartutako erabakiaren arabera, Erregelamendu hau aldatuz, estatu kideek 1. paragrafoan aipatutako oinarrizko arau komunak ez aplikatzeko irizpideak ezarriko ditu, horren ordez, estatu kideek babes-maila egokia ematen duten beste segurtasun-neurriak hartzeko, betiere lekuko arriskuen ebaluazioa oinarritzat hartuta. Aukerako neurri horiek hegazkinaren tamainaren, eragiketen izaera, irismen edo maiztasunaren edo bestelako eragiketen inguruko arrazoiengatik justifikatuko dira.

Premiazko arrazoiak direla-eta, 19. artikuluko 4. paragrafoan aipatutako larrialdi-prozedura aplikatu ahal izango du Batzordeak.

Estatu kideek Batzordeari jakinaraziko dizkiote neurri horiek.

5. Estatu kideek 1. paragrafoan aipatutako oinarrizko arau komunak beren lurraldeetan aplikatzen direla bermatu beharko dute. Estatu kide batek uste badu segurtasuneko arau-hauste baten ondorioz, aire-segurtasuneko maila arriskuan jarri dela, arau-hauste hori amaitzeko beharrezko neurriak berehala hartuko direla bermatu beharko du, eta ondorioz, hegazkineria zibilaren segurtasuna etengabe bermatuta dagoela.

5. artikulua

Segurtasunaren kostuak

Erkidegoko Zuzenbideko arauak eragotzi gabe, Estatu kide bakoitzak erabaki beharko du Erregelamendu hau dela-eta, hegazkineria zibila babesteko hartu beharreko segurtasun-neurrien zein kostu ordaindu beharko dituzten Estatuak, aireportuetako entitateek, hegazkin-konpainiek, bestelako zerbitzu arduradunek eta erabiltzaileek. Beharrezkoa bada, betiere Erkidegoko Zuzenbideari jarraiki, Estatu kideek Erregelamendu hau dela-eta hartutako segurtasun-neurri zorrotzenen kostuak ordain ditzakete erabiltzaileekin batera. Ahal den heinean, segurtasun-neurrien ondorioz jasandako tasak edo jasanarazitako gastuak segurtasun-zerbitzuekiko lotura zuzena izango dute, eta kostuen zenbatekoa gainditzen ez duen diru-kopurua errekuperatzeko ezarriko dira.

6. artikulua

Estatu kideek aplikatutako neurri zorrotzagoak

1. Estatu kideek 4. artikuluan aipatutako oinarrizko neurri komunak baino neurri zorrotzagoak aplikatu ahal izango dituzte. Kasu horretan, arriskuaren ebaluazioan eta Erkidegoko zuzenbidean oinarrituta ezarri beharko dituzte neurri zorrotzago horiek. Neurri horiek egokiak, objektiboak, ez baztertzaileak eta arriskuarekiko proportzionalak izango dira.

2. Estatu kideek, horrelako neurriak aplikatu ondoren, Batzordeari jakinaraziko diote neurri horiek hartu dituztela. Informazio hori jaso ondoren, Batzordeak gainontzeko estatu kideei jakinaraziko die.

3. Estatu kideek, neurri zorrotzagoak data jakin bateko hegaldi batean bakarrik aplikatzen badituzte, ez diote Batzordeari horren berri eman beharrik.

7. artikulua

Hirugarren herrialdeek eskatutako segurtasun-neurriak

1. Erkidegoak parte hartzen duen aldebiko hitzarmenak eragotzi gabe, Estatu kide batek hirugarren herrialde batek eskatutako segurtasun-neurrien berri emango dio Batzordeari, baldin eta hirugarren herrialde horrek, estatu kide hori jatorritzat izan eta hirugarren herrialdea zeharkatzen badute, edo estatu kide bat helmugatzat duten hegaldietan 4. artikuluan xedatutako oinarrizko arau komunak ez direnak ezartzen baditu.

2. Estatu kide interesatuak hala eskatuta, edo berezko ekimenez, Batzordeak 1. paragrafoaren arabera jakinarazitako neurri guztien aplikazioa aztertuko du, eta 19. artikuluko 2. paragrafoan xedatutako arautze-prozeduraren arabera, hirugarren herrialde interesatuarentzako erantzun egokia osatu ahal izango du.

3. 1. eta 2. paragrafoak ez dira aplikagarriak izango, kasu hauetan:

a) Estatu kide interesatuak 6. artikuluak xedatutakoaren arabera aplikatzen baditu aipatutako neurriak, edo

b) hirugarren herrialdeak eskatutako neurriak hegaldi eta data jakin batean bakarrik aplikatu behar badira.

8. artikulua

Lankidetza Hegazkineria Zibilaren Nazioarteko Erakundearekin

Tratatuaren 300. artikuluan xedatutakoa eragotzi gabe, Hegazkineria Zibilaren Nazioarteko Erakundearekin (HEZINE) ikuskaritzak egiteko akordio-memoranduma egin ahal izango du Batzordeak, era horretan, estatu kideek Nazioarteko Hegazkineria Zibilari buruzko Chicagoko Hitzarmeneko 17. eranskina betetzen dela bi aldiz jagon behar ez izateko.

9. artikulua

Autoritate eskuduna

Estatu kide batek hegazkineria zibilaren esparruan antzeko lanak egiten dituzten hainbat erakunde baditu, Estatu kide horrek erakunde bakar bat izendatuko du (aurrerantzean «autoritate eskuduna») 4. artikuluan xedatutako oinarrizko arau komunen aplikazioa koordinatu eta ikuskatzeko.

10. artikulua

Hegazkineria zibilaren segurtasunerako herrialde mailako programa

1. Estatu kide guztiek hegazkineria zibilaren segurtasunerako herrialde mailako programa bat osatu, aplikatu eta mantendu beharko dute.

Programa horrek 4. artikuluan aipatutako oinarrizko arau komunak aplikatzeko ardurak zehaztuko ditu, eta eragile nahiz erakundeei horretarako eskatzen zaizkien neurriak ere zehaztuko ditu.

2. Autoritate eskudunak, «jakiteko beharraren» printzipioari jarraiki, hegazkineria zibilaren segurtasunerako herrialde mailako programaren atal egokiak bidaliko dizkie, idatziz, bere ustez interes legitimoa duten eragile eta entitateei.

11. artikulua

Kalitate-kontrolerako herrialde mailako programa

1. Estatu kide guztiek hegazkineria zibilaren kalitate-kontrolerako herrialde mailako programa bat osatu, aplikatu eta mantendu beharko dute.

Programa horri esker, estatu kideek hegazkineria zibilaren segurtasun-sistemen kalitatea egiaztatu ahal izango dute, era horretan Erregelamendu hau nahiz hegazkineria zibilaren segurtasunerako herrialde mailako programa betetzen dela bermatzeko.

2. Herrialde mailako kalitate-kontrolerako programa Erregelamendu hau aldatuz onartuko da; hain zuzen ere, 19. artikuluko 3. paragrafoan aipatutako kontroldun arautze-prozeduraren araberako eranskina gehituz.

Premiazko arrazoiak direla-eta, 19. artikuluko 4. paragrafoan aipatutako larrialdi-prozedura aplikatu ahal izango du Batzordeak.

Programa horri esker, hutsuneak azkar antzeman eta zuzen daitezke. Halaber, programa horri esker, estatu kide interesatuaren lurraldean kokatutako aireportu, eragile eta segurtasun-arauak aplikatzeko arduradunak autoritate eskudunak zuzenean edo haren ikuskapenpean aldian behin kontrola ditzake.

12. artikulua

Aireportuetako segurtasun-programa

1. Aireportuetako kudeatzaile guztiek, aireportuetako segurtasun-programa bat osatu, aplikatu eta mantendu beharko dute.

Programa horrek aireportuko kudeatzaileak Erregelamendu hau nahiz aireportua kokatutako Estatu kideko herrialde mailako hegazkineria zibilerako segurtasun-programa betetzeko jarraitu beharreko metodo eta prozedurak azalduko ditu.

Programak kalitatearen barne-kontrolaren esparruan xedapenak egingo ditu, hain zuzen ere aireportuko kudeatzaileak aipatutako metodo eta prozedurak behar bezala aplikatzen direla nola egiaztatu behar duen zehazteko.

2. Aireportuetako segurtasun-programa autoritate eskudunari aurkeztuko zaio, eta azken horrek, beharrezkoa balitz, beste neurri batzuk hartu ahal izango ditu.

13. artikulua

Hegazkin-konpainien segurtasun-programa

1. Hegazkin-konpainia guztiek segurtasun-programa bat osatu, aplikatu eta mantendu beharko dute.

Programa horrek hegazkin-konpainiek Erregelamendu hau nahiz aireportua kokatutako Estatu kideko herrialde mailako hegazkineria zibilerako segurtasun-programa betetzeko jarraitu beharreko metodo eta prozedurak azalduko ditu.

Programak kalitatearen barne-kontrolaren esparruan xedapenak egingo ditu, hain zuzen ere hegazkin-konpainiak aipatutako metodo eta prozedurak behar bezala aplikatzen direla nola egiaztatu behar duen zehazteko.

2. Hegazkin-konpainien segurtasun-programa autoritate eskudunari aurkeztuko zaio, horrek hala eskatuz gero. Beharrezkoa bada, autoritate eskudunak beste neurri batzuk hartu ahal izango ditu.

3. Erkidegoko hegazkin-konpainia bateko segurtasun-programa hegazkin-konpainiari ustiapen-lizentzia eman dion estatu kideko autoritate eskudunak onartu ondoren, gainontzeko estatu kideek hegazkin-konpainia horrek 1. paragrafoko baldintzak betetzen dituela jo behar dute. Xedapen hau estatu kide batek hegazkin-konpainia bati honako neurrien aplikazioa xehetasunez azaltzeko duen eskubidea eragotzi gabe ulertuko da:

a) Estatu kideak 6. artikuluan xedatutakoaren arabera aplikatutako segurtasun-neurriak, edota

b) aireportuetan aplikagarriak diren lekuko prozedurak.

14. artikulua

Entitateen segurtasun-programa

1. 10. artikuluan xedatutakoaren arabera, hegazkineria zibilaren segurtasunerako herrialde mailako programaren arabera, aire-segurtasunerako arauak aplikatu behar dituzten entitate guztiek, segurtasun-programa bat osatu, aplikatu eta mantenduko dute.

Programa horretan, entitateak Estatu kideko hegazkineria zibilaren segurtasunerako herrialde mailako programa betetzeko jarraitu beharreko metodo eta prozedurak azaldu beharko ditu, hain zuzen ere Estatu kide horretan egiten diren eragiketei dagokienez.

Programak kalitatearen barne-kontrolaren esparruan xedapenak egingo ditu, hain zuzen ere entitateak aipatutako metodo eta prozedurak behar bezala aplikatzen direla nola egiaztatu behar duen zehazteko.

2. Aldez aurretik eskatuta, aire-segurtasunerako arauak aplikatzen dituen entitatearen segurtasun-programa autoritate eskudunari aurkeztuko zaio, eta horrek, beharrezkoa bada, dagokion neurriak hartuko ditu.

15. artikulua

Batzordearen ikuskapenak

1. Batzordeak, Estatu kide interesatuko autoritate eskudunarekin elkarlanean, ikuskapenak egingo ditu, horien artean aire-segurtasunerako arauak aplikatzen dituzten aireportu, eragile eta entitateen ikuskapenak, estatu kideek Erregelamendu honen aplikazioa egiazta dezaten, eta beharrezkoa bada, aire-segurtasuna hobetzeko gomendioak egiteko. Horretarako, autoritate eskudunak Batzordeari bidaliko dio bere lurraldearen barne hegazkineria zibilerako zerbitzuak ematen dituzten aireportu guztien zerrenda, 4. artikuluko 4. paragrafoan xedatutako salbuespenak izan ezik.

Batzordeak ikuskapenak egiteko prozedurak 19. artikuluko 2. paragrafoan xedatutako arautze-prozeduraren arabera ezarriko dira.

2. Batzordeak aire-segurtasuneko arauak aplikatzen dituzten aireportu, eragile eta entitateen ikuskapenak aldez aurreko abisurik gabe egingo ditu. Batzordeak dagokion Estatu kideari jakinaraziko dio ikuskapena egingo duela, hura egin baino lehenago, denbora nahikoarekin.

3. Batzordearen ikuskapenaren txostenak Estatu kide interesatuaren autoritate eskudunari jakinaraziko zaizkio, eta azken horrek, bere erantzunean, antzemandako hutsuneak zuzentzeko hartutako neurri guztiak azalduko ditu.

Txostena eta autoritate eskudunaren erantzuna gainontzeko estatu kideetako autoritate eskudunei jakinaraziko zaizkie.

16. artikulua

Urteko txostena

Batzordeak, urtean behin, Erregelamendu honen aplikazioari eta aire-segurtasunaren hobekuntzan izan duen eraginari buruzko txosten bat aurkeztuko die Europako Parlamentuari, Kontseiluari eta gainontzeko estatu kideei.

17. artikulua

Alderdi interesatuen aholkularitza-taldea

19. artikuluan aipatutako Komitearen funtzioak eragotzi gabe, Batzordeak Aire Segurtasunean Alderdi Interesatuen Aholkularitza Taldea sortuko du, aire-segurtasunaren esparruan jarduten diren edo esparru horrek zuzenean eragiten dien Europako erakunde garrantzitsuenek osatutakoa. Talde horren helburua Batzordeari aholkularitza ematea izango da soilik. 19. artikuluan aipatutako Komiteak, erregulazio-prozesu osoan zehar, Alderdi Interesatuen Aholkularitza Taldea informatuko du.

18. artikulua

Informazioa zabaltzea

Oro har, bidaiariengan ondorio zuzena duten neurriak argitaratu beharko ditu Batzordeak. Hala ere, dokumentu hauek 2001/844/EE, IAEE, Euratom erabakiaren arabera, Europar Batasuneko informazio sailkatutzat joko dira:

a) 4. artikuluko 3 eta 4. paragrafoetan nahiz 6. artikuluko 1. paragrafoan eta 7. artikuluko 1. paragrafoan aipatzen diren neurri eta prozedurak, baldin eta segurtasunaren ikuspegitik informazio delikatua badute;

b) Batzordearen ikuskapen-txostenak eta autoritate eskudunek emandako erantzunak, hain zuzen ere 15. artikuluko 3. paragrafoan aipatutakoak.

19. artikulua

Komitea

1. Batzordeak komite baten laguntza izango du.

2. Paragrafo hau aipatzen den kasuetan, 1999/468/CE Erabakiaren 5 eta 7. artikuluak izango dira aplikatzekoak, 8. artikuluan xedaturikoa kontuan hartuz. 1999/468/EE Erabakiaren 5. artikuluko. 6. paragrafoan bilduriko epea hilabetekoa izango da.

3. Honako paragrafo hau aipatzen duten kasuetan, 1999/468/EE Erabakiko 5 *bis* artikuluko 1, 4, eta 7. paragrafoak izango dira aplikatzekoak, 8. artikuluan xedatutakoa betez.

4. Honako paragrafo hau aipatzen duten kasuetan, 1999/468/EE Erabakiko 5 *bis* artikuluko 1, 2, 4 eta 6. paragrafoak eta 7. artikulua, izango dira aplikatzekoak, 8. artikuluan xedatutakoa betez.

20. artikulua

Erkidegoaren eta hirugarren herrialdeen arteko hitzarmenak

Beharrezkoa bada, Erkidegoko zuzenbideak xedatutakoaren arabera, Erkidegoaren eta hirugarren herrialdeen artean, Tratatuko 300. artikuluan xedatutakoari jarraiki, hegazkineria zibilari buruzko hitzarmenak egiten badira, hainbat xedapenetan hirugarren herrialde horietan aplikatzen diren segurtasun-arauak Erkidego mailako segurtasun-arauen baliokideak direla aitortu daiteke; era horretan, Europar Batasunaren eta hirugarren herrialdeen arteko hegaldi guztietan «segurtasun-kontrol bakarra» edukitzeko helburua sustatzeko.

21. artikulua

Zehapenak

Estatu kideek zigorrei buruzko arauak onartuko dituzte, era horretan, Erregelamendu honetako xedapenak urratuz gero jarri beharreko zigorrak zehazteko. Horrez gain, arau horiek betetzen direla bermatzeko beharrezko neurriak hartuko dituzte. Zigor edo zehapen horiek eraginkorrak, proportzionatuak eta asmo-kentzaileak izan behar dira.

22. artikulua

Batzordearen finantzaketari buruzko txostena

Beranduenez, 2008ko abenduaren 31 baino lehen, hegazkineria zibilaren segurtasunari buruzko arauen kostuen finantzaketari buruzko printzipioen txostena aurkeztu beharko du Batzordeak. Txosten horretan segurtasun-tasak segurtasun-gastuak ordaintzeko bakarrik erabiliko direla bermatzeko beharrezko neurriak aztertuko ditu, era horretan, tasa horien gardentasuna hobetzeko. Halaber, txostenak aireportuen eta hegazkin-konpainien arteko lehia ez faltsutzeko beharrezko printzipioak aipatuko ditu, baita segurtasun-neurrien gastuak zergadun eta erabiltzaileen artean ordaintzerakoan kontsumitzaileak babesteko hainbat metodo ere. Beharrezkoa bada, Batzordearen txostenarekin batera lege-proposamena aurkeztuko da.

23. artikulua

Indargabetzea

2320/2002 (EE) Erregelamendua indargabetuta geratzen da.

24. artikulua

Indarrean sartzea

1. Erregelamen du hau *Europar Batasunaren Egunkari Ofizialean* argitaratu eta hogei egunera sartuko da indarrean.

2. Erregelamendu hau indarrean sartu eta gehienez 24 hilabetera, 4. artikuluko 2 eta 3. paragrafoetan aurreikusitako prozeduren arabera onartutako garapen-arauetan aipatutako datatik aurrera aplikagarria izango da.

3. 2. paragrafoan xedatutakoa eragotzi gabe, 4. artikuluko 2, 3 eta 4. paragrafoetan; 8. artikuluan, 11. artikuluko 2. paragrafoan eta 15. artikuluko 1. paragrafoko bigarren lerrokadan, 17. artikuluan, 19. artikuluan eta 22. artikuluan xedatutakoa Erregelamendu hau indarrean sartzen den egunetik izango da aplikagarria.

Erregelamendu honetako elementu guztiak nahitaez bete beharrekoak eta Estatu kide bakoitzean zuzenean ezartzekoak izango dira. Estrasburgon egina, 2008ko martxoaren 11n.

Europako Parlamentuaren izenean, H.-G. PÖTTERING *presidentea*

Kontseiluaren izenean, J. LENARČIČ *presidentea*

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.