

BASE DE DATOS DE Norma DEF.-

Referencia: NCL012937

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2022/421, DE LA COMISIÓN, de 14 de marzo, que modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea.

(DOUE L 87, de 15 de marzo de 2022)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n.º 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2008, sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 2320/2002, y en particular su artículo 4, apartado 3,

Considerando lo siguiente:

(1) El Reglamento (CE) n.º 272/2009 de la Comisión completa las normas básicas comunes para la seguridad de la aviación civil establecidas en el anexo del Reglamento (CE) n.º 300/2008.

(2) El Reglamento (CE) n.º 272/2009 encomienda a la Comisión el reconocimiento de la equivalencia de las normas de seguridad de terceros países, con arreglo a los criterios establecidos en la parte E de su anexo.

(3) En el anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 de la Comisión figuran los terceros países a los que se reconoce la aplicación de normas de seguridad equivalentes a las normas básicas comunes.

(4) La Comisión ha comprobado que la República de Serbia, en lo que respecta al Aeropuerto de Belgrado-Nikola Tesla, cumple los criterios establecidos en la parte E del anexo del Reglamento (CE) n.º 272/2009 en lo que se refiere a la inspección de los pasajeros y del equipaje de mano, a la inspección del equipaje de bodega, la carga y el correo y a la seguridad de las aeronaves.

(5) La Comisión ha comprobado que el Estado de Israel, en lo que respecta al Aeropuerto Internacional Ben Gurión, cumple los criterios establecidos en la parte E del anexo del Reglamento (CE) n.º 272/2009 en lo que se refiere a la seguridad de las aeronaves y a la inspección de los pasajeros y del equipaje de mano.

(6) El Reglamento de Ejecución (UE) 2020/111 de la Comisión, por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998, incluyó la República de Serbia, en lo que respecta al Aeropuerto de Belgrado-Nikola Tesla, y el Estado de Israel, en lo que respecta al Aeropuerto Internacional Ben Gurión, en los apéndices pertinentes donde figuran terceros países a los que se reconoce la aplicación de normas de seguridad equivalentes a las normas básicas comunes.

(7) Mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/413 de la Comisión, por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998, se reconoce que el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte aplica normas de seguridad equivalentes a las normas básicas comunes. El anexo de dicho Reglamento consistía, en particular, en la sustitución de todo el contenido de los apéndices 3-B, 4-B, 5-A y 6-F por nuevos apéndices que incluían también al Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

(8) La fecha de aplicación del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/413 se estableció en el artículo 3 como el día siguiente al día en que los Tratados dejen de aplicarse al Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de conformidad con el artículo 50, apartado 3 del Tratado de la Unión Europea. El aplazamiento de la aplicación del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/413 al 1 de enero de 2021 tuvo como consecuencia la sustitución, a partir de ese día, de los apéndices 3-B, 4-B, 5-A y 6-F por apéndices con listas que no reflejan las modificaciones que se produjeron tras la adopción del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/413, es decir, las introducidas por el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/111.

(9) Por tanto, es necesario restablecer las listas correctas de terceros países a los que se reconoce la aplicación de normas de seguridad equivalentes a las normas básicas comunes añadiendo los terceros países que se habían añadido mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/111.

(10) El Reglamento de Ejecución (UE) 2021/255 de la Comisión, que modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998, introdujo una nueva hoja de ruta para la finalización progresiva de la instalación de equipos de

detección de explosivos (EDS) conformes con la norma 3 para la inspección del equipaje de bodega en los aeropuertos europeos, añadiendo la flexibilidad necesaria para adaptarse a la pandemia de COVID-19. Al elaborar esta hoja de ruta no se concedió, por error, una flexibilidad adicional similar a partir del 1 de septiembre de 2021 a los operadores que seguían utilizando equipos EDS conformes con la norma 2 para la inspección de la carga y el correo. Las autoridades competentes deben tener la posibilidad de permitir una extensión razonable del uso de equipos EDS conformes con la norma 2 también a los operadores de inspección de carga y correo.

(11) La experiencia adquirida con la aplicación del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 ha puesto de manifiesto la necesidad de modificar las modalidades de aplicación de determinadas normas básicas comunes relativas a los validadores de seguridad aérea de la UE y a la eliminación progresiva de los equipos de rayos X de una sola vista. Las disposiciones correspondientes del anexo deben adaptarse para mejorar la claridad jurídica, normalizar la interpretación común de la legislación y seguir garantizando la mejor aplicación de las normas básicas comunes en materia de seguridad aérea.

(12) Procede, por tanto, modificar el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 en consecuencia.

(13) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité a que se refiere el artículo 19 del Reglamento (CE) n.º 300/2008.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1.

El anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 se modifica de conformidad con el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2.

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

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

Hecho en Bruselas, el 14 de marzo de 2022.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO

El anexo se modifica como sigue:

1) La lista del apéndice 3-B del capítulo 3 se modifica como sigue:

a) después de la entrada relativa a Montenegro, se inserta la entrada siguiente:

«República de Serbia, en lo que respecta al Aeropuerto de Belgrado-Nikola Tesla»;

b) después de la entrada relativa a la República de Singapur, en relación con el aeropuerto de Singapore Changi, se inserta la entrada siguiente:

«Estado de Israel, en lo que respecta al Aeropuerto Internacional Ben Gurión.»

2) La lista del apéndice 4-B del capítulo 4 se modifica como sigue:

a) después de la entrada relativa a Montenegro, se inserta la entrada siguiente:

«República de Serbia, en lo que respecta al Aeropuerto de Belgrado-Nikola Tesla.»;

b) después de la entrada relativa a la República de Singapur, en relación con el aeropuerto de Singapore Changi, se inserta la entrada siguiente:

«Estado de Israel, en lo que respecta al Aeropuerto Internacional Ben Gurión.»

3) En la lista del apéndice 5-A del capítulo 5, se inserta la entrada siguiente tras la entrada relativa a Montenegro:

«República de Serbia, en lo que respecta al Aeropuerto de Belgrado-Nikola Tesla.»

4) En la lista 6-Fi del apéndice 6-F del capítulo 6, se inserta la entrada siguiente tras la entrada relativa a Montenegro:

«República de Serbia.»

5) La letra c) del punto 11.6.4.1 se sustituye por el texto siguiente:

«c) no podrá realizar validaciones de seguridad aérea de la UE si dispone del estatus de validador de seguridad aérea con arreglo a un régimen equivalente vigente en un tercer país o una organización internacional, a menos que el tercer país o la organización internacional concedan oportunidades recíprocas a los validadores de seguridad aérea de la UE en el marco de su régimen.»

6) El punto 12.3.1 se sustituye por el texto siguiente:

«12.3.1. Todos los equipos instalados a partir del 1 de enero de 2023 a más tardar, que se vayan a utilizar en la Unión para la inspección de carga y correo, así como correo de compañías aéreas y materiales de compañías aéreas sujetos a controles de seguridad de conformidad con el capítulo 6, serán de varias vistas.

La autoridad competente, por razones objetivas, podrá permitir el uso de equipos de rayos X de una sola vista instalados con anterioridad al 1 de enero de 2023 hasta las fechas siguientes:

a) equipos de rayos X de una sola vista instalados antes del 1 de enero de 2016, hasta el 31 de diciembre de 2025 a más tardar;

b) equipos de rayos X de una sola vista instalados a partir del 1 de enero de 2016, durante un período máximo de diez años a partir de la fecha de su instalación o a más tardar hasta el 31 de diciembre de 2027, lo que ocurra antes.

La autoridad competente informará a la Comisión en el caso de que aplique las disposiciones del párrafo segundo.»

7) En el punto 12.4.2.4, después del cuadro se añade la frase siguiente:

«Además, la autoridad competente podrá autorizar el uso de equipos EDS conformes a la norma 2 para la inspección de carga y correo, así como correo de compañías aéreas y materiales de compañías aéreas sujetos a controles de seguridad de conformidad con el capítulo 6 hasta el 1 de septiembre de 2022 a más tardar.»

© Unión Europea, <http://eur-lex.europa.eu/>

Únicamente se consideran auténticos los textos legislativos de la Unión Europea publicados en la edición impresa del Diario Oficial de la Unión Europea.