



Bruselas, 9 de agosto de 2021
REV3 – Sustituye a la comunicación
(REV2) a las partes interesadas de
28 de abril de 2020¹

COMUNICACIÓN A LAS PARTES INTERESADAS

RETIRADA DEL REINO UNIDO Y NORMAS DE LA UE EN EL ÁMBITO DE LA SEGURIDAD AÉREA Y LA SEGURIDAD MARÍTIMA

El 1 de febrero de 2020, el Reino Unido se ha retirado de la Unión Europea y ha pasado a ser un «tercer país»². El Acuerdo de Retirada³ preveía un período transitorio que finalizó el 31 de diciembre de 2020. El Acuerdo de Retirada preveía también disposiciones de separación que son aplicables a partir del final del período transitorio. Durante dicho período, la Unión Europea y el Reino Unido negociaron un Acuerdo de Comercio y Cooperación, que fue firmado el 30 de diciembre de 2020 y se aplicó provisionalmente desde el 1 de enero de 2021 hasta su entrada en vigor el 1 de mayo de 2021⁴.

El Acuerdo de Comercio y Cooperación ha creado una relación en la que las condiciones de acceso al mercado son muy diferentes de la participación del Reino Unido en el mercado interior⁵, en la unión aduanera de la UE y en el ámbito del IVA y los impuestos especiales.

Por consiguiente, se recuerda a todas las partes interesadas, y especialmente a los operadores económicos, la situación jurídica aplicable a partir del final del período transitorio.

¹ REV 3 aclara la situación tras la celebración del Acuerdo de Comercio y Cooperación entre la Unión y el Reino Unido, así como el régimen de seguridad de la carga y correo aéreos entregados por transporte de superficie en un aeropuerto de la UE para su embarque a bordo de una aeronave.

² Por tercer país se entiende todo país que no sea miembro de la UE. No obstante, para los fines del régimen de seguridad aérea de la UE, Islandia, Noruega, Liechtenstein y Suiza se consideran parte de la Unión.

³ Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica, DO L 29 de 31.1.2020, p. 7 («Acuerdo de Retirada»).

⁴ DO L 149 de 30.4.2021, p. 10.

⁵ En particular, un acuerdo de libre comercio no contempla los conceptos del mercado interior (en el ámbito de los bienes y servicios), como el reconocimiento mutuo, el «principio del país de origen» y la armonización. Un acuerdo de libre comercio tampoco suprime las formalidades y controles aduaneros, en particular aquellos relativos al origen de las mercancías y sus insumos, así como las prohibiciones y restricciones de las importaciones y las exportaciones.

A partir del final del período transitorio, las normas de la Unión en el ámbito de la seguridad aérea y la seguridad marítima dejaron de aplicarse al Reino Unido. El Acuerdo de Comercio y Cooperación no ha aportado ningún cambio a este respecto. Esto tiene, en particular, las consecuencias siguientes:

1. SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

El Reglamento (CE) n.º 300/2008⁶ establece las reglas y normas básicas comunes para la seguridad de la aviación civil y los procedimientos para el control de la aplicación de las reglas y normas comunes. El Reglamento (UE) 2015/1998⁷ establece medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad contempladas en el artículo 4 y en el anexo del Reglamento (CE) n.º 300/2008.

El Reglamento (UE) 2019/413⁸ modifica el Reglamento (UE) 2015/1998 en lo que se refiere a los terceros países a los que se reconoce la aplicación de normas de seguridad equivalentes a las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil. Dentro de este marco legal, el Reino Unido ha sido incluido en la lista como uno de los terceros países a los que la UE, a partir del final del período transitorio, reconocerá la aplicación de normas de seguridad equivalentes a las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil, en relación con la seguridad de las aeronaves, los pasajeros y el equipaje de mano, el equipaje de bodega, la carga y el correo, tal como se describe más adelante.

1.1. Seguridad de las aeronaves, pasajeros, equipaje de mano, equipaje de bodega

El Reglamento (CE) n.º 300/2008 obliga a realizar un control de seguridad o un registro de seguridad a una aeronave⁹, el control de los pasajeros en transferencia y en tránsito y de su equipaje de mano¹⁰, y el control del equipaje de bodega en transferencia¹¹, a menos que la aeronave proceda de un tercer país que figure en la «lista» de la Comisión.

⁶ 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 (DO L 97 de 9.4.2008, p. 72).

⁷ Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 de la Comisión, de 5 de noviembre de 2015, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (DO L 299 de 14.11.2015, p. 1).

⁸ Reglamento de Ejecución (UE) 2019/413 de la Comisión, de 14 de marzo de 2019, por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 en lo que se refiere a los terceros países a los que se reconoce la aplicación de normas de seguridad equivalentes a las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil (DO L 73 de 15.3.2019, p. 98).

⁹ Punto 3.1 del anexo del Reglamento (CE) 300/2008; punto 3.1.1 del anexo de la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión.

¹⁰ Puntos 4.1.1, 4.1.2.b) y 4.1.3.d) del anexo del Reglamento (CE) 300/2008; punto 4.0.2 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 de la Comisión.

¹¹ Puntos 5.1.1, 5.1.2.b) y 5.1.3.d) del anexo del Reglamento (CE) 300/2008; punto 5.0.2 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 de la Comisión.

El Reino Unido ha sido incluido en las listas de los apéndices 3-B, 4-B y 5-A del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 de la Comisión¹².

Por consiguiente, a partir del final del período transitorio, en relación con los vuelos procedentes del Reino Unido, las aeronaves, los pasajeros y sus equipajes de mano y el equipaje de bodega podrán estar exentos de nuevos registros o procedimientos de inspección de seguridad cuando se transfieran en la UE.

1.2. Carga y correo, suministros

El Reino Unido ha sido incluido en la lista del apéndice 6-Fi del anexo del Reglamento (UE) 2015/1998. Con arreglo a dicha lista, la carga y el correo aéreos que han sido asegurados de conformidad con la cadena de suministro segura del Reino Unido, están reconocidos por la Unión Europea. Esto se aplica a:

- a) la carga y el correo que llegan por vía aérea durante las operaciones de tránsito y transferencia en los aeropuertos de la UE; y
- b) el transporte por superficie de carga y correo aéreos seguros entregados en un aeropuerto de la UE para ser cargados a bordo de una aeronave, a condición de que se transporte con el mismo conocimiento aéreo¹³, de conformidad con el modelo de servicio de transporte de carga aérea por carretera *Air Cargo Road Feeder Service*; y
- c) la carga y correo seguros entregados por agentes acreditados o expedidores conocidos aprobados por el Reino Unido, siempre que el agente o compañía aérea acreditados por la UE destinatarios en el aeropuerto de la Unión estén en condiciones de verificar el estatus activo de la entidad que entrega, y se apliquen todos los controles de seguridad establecidos en el punto 6.3.2 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998.

1.2.1. Designación como ACC3 de las compañías aéreas y designación como RA3 y KC3 de las entidades y operadores integrados en la cadena de suministro de una ACC3.

De conformidad con el capítulo 6.8.1 del anexo del Reglamento (UE) 2015/1998, las compañías aéreas (independientemente de que estén establecidas en la UE, en el Reino Unido o en cualquier otro país tercero) que transporten carga o correo aéreos desde un aeropuerto situado en un tercer país con destino a la UE han de ser designadas por la autoridad competente de un Estado miembro de la UE como

¹² Reglamento (UE) 2019/413.

¹³ De conformidad con el método recomendado 4.2 del anexo 9 de la OACI al Convenio de Chicago: *En relación con la carga que circula mediante transporte aéreo y terrestre bajo un conocimiento aéreo, los Estados contratantes deben aplicar los mismos reglamentos y procedimientos y de la misma forma que se aplican a la carga que circula exclusivamente mediante transporte aéreo.*

«compañía de transporte de carga o correo aéreos que efectúa operaciones con destino a la Unión a partir de un aeropuerto de un tercer país» (ACC3) y deben garantizar la aplicación de determinadas medidas de seguridad.

Esto no es necesario si el tercer país está incluido en las listas de los apéndices 6-Fi o 6-Fii del anexo del Reglamento (UE) 2015/1998.

El Reino Unido ha sido incluido en la lista del apéndice 6-Fi del anexo del Reglamento (UE) 2015/1998¹⁴.

Por consiguiente, una vez finalizado el período transitorio, la designación como ACC3 no será obligatoria para el transporte de carga o correo en vuelos procedentes del Reino Unido y los operadores en tierra integrados en la cadena de suministro de las compañías aéreas que transporten carga y correo con origen en el Reino Unido y destino en la UE no estarán obligados a ser designados RA3 (agente acreditado de un tercer país) y/o KC3 (expedidor conocido de un tercer país) ni a someterse al proceso de validación de la seguridad de la aviación de la UE.

1.2.2. Aprobaciones de los validadores de seguridad aérea de la UE

De conformidad con el capítulo 11.6 del anexo del Reglamento (UE) 2015/1998 (punto 11.6.4.2), las personas físicas y jurídicas aprobadas como validadores de seguridad aérea de la UE por uno de sus Estados miembros serán reconocidas en todos sus Estados miembros.

Los validadores de seguridad aérea aprobados por el Reino Unido dejarán de estar reconocidos en la UE a partir del final del período transitorio.

Las validaciones de seguridad aérea de la UE realizadas antes de finalizar el período transitorio, incluyendo los informes de validación de la UE expedidos antes de dicha fecha, siguen siendo válidas a los efectos de la designación de las compañías aéreas, los operadores y las entidades que hayan validado.

1.2.3. Aprobación de agentes acreditados y de expedidores conocidos en la UE

De conformidad con los capítulos 6.3 y 6.4 del anexo del Reglamento (UE) 2015/1998, las entidades con sede en la UE aprobadas como agentes acreditados o como expedidores conocidos por un Estado miembro de la UE serán reconocidas en todos los Estados miembros de la UE e incluidas en la lista de la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro.

Los agentes acreditados o los expedidores conocidos aprobados por las autoridades competentes del Reino Unido dejarán de figurar en la

¹⁴ Reglamento (UE) 2019/413.

base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro a partir del final del período transitorio.

1.2.4. Reconocimiento de las designaciones de ACC3/KC3/RA3 por parte del Reino Unido

De conformidad con los puntos 6.8.1.5 y 6.8.4.7 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 de la Comisión, las designaciones como ACC3/KC3/RA3 por parte de la autoridad competente de un Estado miembro de la UE serán reconocidas en todos los Estados miembros de la UE.

Las designaciones como ACC3/KC3/RA3 realizadas por la autoridad competente del Reino Unido no serán reconocidas por los Estados miembros a partir del final del período transitorio. Como consecuencia de ello, a partir del final del período transitorio, todas las compañías aéreas y operadores de carga de terceros países que hayan sido designados por la autoridad del Reino Unido deberán obtener el estatuto de ACC3/KC3/RA3 concedido por la autoridad competente de un Estado miembro de la UE.

Los servicios competentes de la Comisión apoyarán a las administraciones de los Estados miembros en el proceso de retribución de la responsabilidad de la designación de las compañías aéreas, agentes acreditados de un tercer país y expedidores conocidos de un tercer país, actualmente designados por el Reino Unido, facilitando la transición administrativa

1.2.5. Proveedores acreditados

De conformidad con el capítulo 8.1.3 del anexo del Reglamento (UE) 2015/1998, los proveedores acreditados (algunos proveedores de aeropuertos y proveedores de a bordo) han de ser aprobados por la autoridad competente. De conformidad con el capítulo 8.1.3.5 del Reglamento (UE) 2015/1998, la aprobación de un proveedor acreditado por parte de la autoridad competente de un Estado miembro de la UE será reconocida en todos los Estados miembros de la UE.

Las aprobaciones realizadas por la autoridad competente del Reino Unido dejarán de ser reconocidas por los Estados miembros a partir del final del período transitorio.

2. SEGURIDAD MARÍTIMA

El Reglamento (CE) n.º 725/2004 relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias¹⁵ y la Directiva 2005/65/CE sobre mejora de la protección portuaria¹⁶ establecen las normas de la UE en materia de seguridad marítima.

- El artículo 6 del Reglamento (CE) n.º 725/2004 exige que la autoridad de protección marítima competente del Estado miembro solicite a los buques que anuncien su intención de entrar en un puerto que faciliten determinada información de seguridad. De conformidad con el artículo 7, apartados 1 y 2, del Reglamento (CE) n.º 725/2004, los Estados miembros pueden pedirse mutuamente, cuando se trate de servicios regulares internacionales prestados entre ellos, que dichos servicios estén exentos de facilitar esta información sobre protección obligatoria. A partir del final del período transitorio, esta posibilidad, contemplada en el Reglamento (CE) n.º 725/2004, dejará de existir para el Reino Unido. Esto significa que, a partir del final de período transitorio, todos los servicios regulares que entran en el ámbito de aplicación del artículo 6 del Reglamento (CE) n.º 725/2004, como son las conexiones por transbordador entre el Reino Unido y los Estados miembros de la UE, estarán sujetos a la obligación de facilitar la información de seguridad prevista en dicho artículo.
- De conformidad con el artículo 16, apartado 2, de la Directiva 2005/65/CE, todo miembro del personal que lleve a cabo inspecciones de protección o que esté encargado del tratamiento de información confidencial (incluido el personal de organizaciones de protección reconocidas, véase el artículo 11 de la Directiva 2005/65/CE) requiere una habilitación específica del Estado miembro del que sea nacional. Esto significa que el personal del Reino Unido (es decir, con una habilitación de seguridad expedida por el Reino Unido) ya no puede realizar las inspecciones de protección contempladas en dicha Directiva. Lo mismo se aplica a las inspecciones realizadas de conformidad con el artículo 12 del Reglamento (CE) n.º 725/2004 [para el cumplimiento de la protección internacional de los buques y de las instalaciones portuarias (PBIP)].

En los sitios web de la Comisión sobre seguridad aérea (https://ec.europa.eu/transport/modes/air/security_en), y seguridad marítima (https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/security_en) se ofrece información general sobre las normas relativas a la seguridad del transporte en la Unión. Estas páginas se actualizarán con información adicional, en caso necesario.

Comisión Europea
Dirección General de Movilidad y Transportes

¹⁵ Reglamento (CE) n.º 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias (DO L 129 de 29.4.2004, p. 6).

¹⁶ Directiva 2005/65/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de octubre de 2005, sobre mejora de la protección portuaria (DO L 310 de 25.11.2005, p. 28).