



## RESPUESTA DEL GOBIERNO

### (184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/4051

03/02/2020

7870

**AUTOR/A: IÑARRITU GARCÍA, Jon (GEHB)**

#### RESPUESTA:

En relación con las diversas cuestiones formuladas conviene precisar, con carácter previo, la existencia de una amplia regulación europea de obligado cumplimiento para todos los Estados miembros, cuyo fin último es la protección de la aviación civil: el Reglamento (CE) 300/2008 del Consejo 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° 2320/2002, así como los Reglamento de ejecución 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, y Reglamento de Ejecución (UE) 2019/103 de la Comisión, de 23 de enero de 2019, por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 en lo que respecta a la aclaración, armonización y simplificación, así como al refuerzo de determinadas medidas de seguridad aérea específicas, que detallan las medidas de seguridad que deben ser adoptadas por todos los países en la Unión Europea. La regulación de la Unión Europea (UE) establece que para que una persona pueda acceder a las zonas restringidas de seguridad de un aeropuerto tiene que ser titular y exhibir la tarjeta de identificación correspondiente, para lo que es necesario que haya superado una comprobación de “antecedentes personales” (Anexo del Reglamento 300/2008).

El Reglamento de ejecución de 2015 concreta que esa verificación de antecedentes personales se hará de conformidad con la normativa de la Unión y la legislación nacional e incluirá, “al menos”, los posibles antecedentes penales en todos los Estados Miembros de residencia durante al menos los cinco años precedentes. Es decir, el no tener antecedentes penales se configura como condición necesaria pero no suficiente en el marco de esa verificación de “antecedentes personales”.

El Reglamento de ejecución de 2019 ha venido a reforzar esta idea al incluir en la verificación de antecedentes personales, de manera expresa, información de inteligencia o de cualquier otro tipo de la que dispongan las autoridades nacionales.



En el plano nacional, el Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil (PNS), así como las instrucciones que lo complementan, desarrollan las medidas europeas de seguridad aplicables en nuestro país en este ámbito. El Programa Nacional establece que el acceso a las zonas restringidas de los aeropuertos se limitará a las personas provistas de acreditación y, para obtenerla, será preciso haber superado una verificación de antecedentes con arreglo a la Instrucción de Seguridad SA-20 (Apartados 1.2.2; 1.2.3 y 11.1.3 del PNS).

La Instrucción SA-20, en línea con lo que determina la normativa UE, establece que para acceder a estas zonas restringidas, el procedimiento de evaluación de la idoneidad debe: “b) Cubrir los registros de antecedentes penales en todos los Estados de residencia de la persona, de al menos, los 5 años precedentes (...)”, así como “c) Valorar otro tipo de circunstancias que puedan suponer un riesgo para la seguridad de la aviación civil (...)”.

En todo este proceso, las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado se limitan a hacer un estudio de la evaluación de idoneidad y trasladarlo al órgano gestor de la acreditación competente que es quien otorga o deniega la acreditación de seguridad.

No obstante, se ha establecido un mecanismo de defensa del interesado, desarrollado en el punto 9 de la Resolución de 9 de julio de 2019 de la Secretaría General de Transporte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, por la que se modifica la parte pública del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil, mediante el cual la persona que no supere el procedimiento de valoración de idoneidad podrá recurrir la decisión adoptada, según el caso, ante AENA, el gestor aeroportuario privado, Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) o el proveedor de servicios de navegación aérea; y, en última instancia, por supuesto, mediante recurso ante la autoridad judicial.

Además, en todos los casos, AENA, el gestor aeroportuario de carácter privado o AESA podrán solicitar la ampliación del informe emitido por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad al objeto de justificar la resolución adoptada.

Además, para emitir la acreditación a las zonas restringidas de seguridad de los aeropuertos se realiza el denominado Procedimiento de idoneidad, que responde a las siguientes comprobaciones:

- Comprobación de antecedentes normal.
- Comprobación de antecedentes reforzada. Siendo éste hecho explicado en el apartado 6.2 del Adjunto H de la Resolución de 1 de febrero de 2019, de la Secretaría General de Transporte, por la que se aprueba la actualización de la parte pública del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil.





La comprobación de antecedentes reforzada consiste en:

- Establecer la identidad de la persona con base en documentos oficiales.
- Cubrir los registros de antecedentes penales en todos los Estados de residencia de la persona de, al menos, los cinco años precedentes.
- Verificar la formación y experiencia profesional, así como las posibles “lagunas” existentes durante al menos los cinco años precedentes.
- Incluir la información de inteligencia y de cualquier otro tipo de que dispongan las autoridades nacionales competentes, que estas consideren pertinente al objeto de determinar la idoneidad de la persona, y que puedan suponer un riesgo para la seguridad de la aviación civil.

Son competentes para llevar a cabo la comprobación de antecedentes las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado en todo caso y, en los aeropuertos de sus respectivas demarcaciones territoriales, también se contará con las actuaciones dispuestas en el apartado 6.2 d) de las Policías Autonómicas con competencias en protección de personas y bienes. (Apartado 6.2.3 del Adjunto H).

Madrid, 04 de marzo de 2020