



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 27.2.2006
COM(2006)79 final

2006/0025(COD)

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL CONSEJO, AL PARLAMENTO
EUROPEO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL
COMITÉ DE LAS REGIONES**

relativa a la mejora de la seguridad de la cadena de suministro

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a la mejora de la seguridad de la cadena de suministro

{SEC(2006)251}

(presentada por la Comisión)

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL CONSEJO, AL PARLAMENTO
EUROPEO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL
COMITÉ DE LAS REGIONES**

relativa a la mejora de la seguridad de la cadena de suministro

1. Necesidad de garantizar la seguridad del transporte
 - 1.1 El terrorismo es una de las mayores amenazas para la democracia y la libertad. El riesgo de un atentado terrorista en el transporte de mercancías sigue siendo elevado. Los daños que podría suponer para las vidas humanas y la actividad económica son inimaginables e incalculables.
 - 1.2. La seguridad del transporte ha pasado a ser una cuestión vital de dimensiones planetarias que afecta a la Unión Europea, ya que su papel de socio comercial se basa en la existencia de un transporte seguro y eficaz, en todos los modos de transporte y en todos los niveles. Sus socios comerciales están abordando los problemas de seguridad del transporte de mercancías. De hecho, los Estados Unidos ya han introducido algunas medidas de seguridad para las importaciones, que inciden en las cadenas de suministro europeas.
 - 1.3. En los últimos años, la seguridad del transporte en Europa ha registrado mejoras considerables: la protección aérea y aeroportuaria ha quedado inscrita en un marco europeo¹; se ha reforzado la protección del transporte marítimo y de las terminales portuarios² y cabe esperar que la protección en la totalidad de las zonas portuarias mejore de forma considerable tras la finalización reciente del proceso legislativo para la adopción de medidas de protección aplicables a los puertos marítimos³.
 - 1.4. En el año 2003, la Comisión ya destacó la necesidad de reforzar la protección del transporte terrestre de mercancías⁴. No existe hasta la fecha ninguna normativa que abarque la totalidad de la cadena de suministro en el transporte terrestre europeo, es decir, de todos los modos de transporte y del conjunto de operaciones y procedimientos relacionados con el transporte, desde el centro de producción hasta el lugar de destino de la mercancía.
 - 1.5. La amenaza de atentados terroristas ha puesto de manifiesto la vulnerabilidad de la cadena de suministro y la necesidad de actuar: los ciudadanos cuentan con la adopción de medidas de seguridad que garanticen la cadena de suministro de que depende su vida diaria y las empresas ya no pueden permitirse descuidar las cuestiones de seguridad, ya que deben proteger a sus empleados, sociedades y clientes, así como al público en general contra los atentados terroristas.

¹ Reglamento (CE) n° 2320/2002, DO L 355 de 30.12.2002, p. 1.

² Reglamento (CE) n° 725/2004, DO L 129 de 29.4.2004, p. 6.

³ Directiva 2005/65/CE, DO L 310 de 25.11.2005, p. 28.

⁴ Comunicación de la Comisión al Consejo, el Parlamento Europeo, el Comité Económico y Social Europeo y el Comité de las Regiones – Mejora de la protección del transporte marítimo, COM(2003)229 final de 16.5.2003, p. 18.

- 1.6. Para luchar contra el terrorismo, los jefes de Estado y de gobierno de la UE instaron «al refuerzo de la seguridad de todos los sistemas de transporte, incluso mediante la mejora del marco jurídico y de los mecanismos de prevención»⁵.
- 1.7. La inacción no constituye una opción válida. Así pues, la Comisión propone una acción comunitaria para mejorar la seguridad de la cadena de suministro en el transporte terrestre, destinada a completar la normativa comunitaria vigente en el ámbito de la seguridad del transporte. Esta propuesta no se refiere a la seguridad en el transporte de pasajeros, especialmente en los sistemas de transporte de masas, que podrá ser objeto, si procede, de medidas posteriores.
2. Hacia la mejora de la seguridad de la cadena de suministro
 - 2.1. En vista de la necesidad apremiante de adoptar medidas y de las conclusiones del Consejo Europeo, la Comisión presenta la presente Comunicación y una propuesta legislativa para la mejora de la seguridad de la cadena de suministro.
 - 2.2. La Comunicación expone los elementos fundamentales en materia de seguridad del transporte de mercancías que han de tener en cuenta todas las iniciativas en este ámbito. Examina las ventajas y los inconvenientes de algunas opciones y las razones por las que la medida legislativa propuesta es el enfoque más realista y concreto para mejorar la seguridad del transporte de mercancías europeo.
 - 2.3. Se trata de mejorar la seguridad de la cadena de suministro para garantizar una mayor protección a todo el transporte de mercancías en Europa ante los riesgos de atentados terroristas.
 - 2.4. Los objetivos de la propuesta son los siguientes:
 - aumentar el nivel de seguridad en toda la cadena de suministro sin obstaculizar el flujo comercial;
 - establecer un marco común para un enfoque europeo sistemático que no ponga en entredicho el mercado común del transporte ni las medidas de seguridad vigentes;
 - evitar los procedimientos y las cargas administrativas innecesarias a escala europea y nacional.
 - 2.5. La medida propuesta por la Comisión:
 - establece un régimen obligatorio que impone a los Estados miembros la obligación de crear una marca de calidad en materia de seguridad («operador seguro») que podrá concederse a los operadores de la cadena de suministro que cumplan unos niveles mínimos de seguridad definidos a escala europea y permita el reconocimiento mutuo en el mercado interior;

⁵ Declaración del Consejo de la Unión Europea sobre la lucha contra el terrorismo de 25 de marzo de 2004 - Documento del Consejo 7906/04, de 29 de marzo de 2004.

- introduce, en las disposiciones obligatorias para los Estados miembros, un régimen voluntario por el que los operadores de la cadena de suministro mejoran sus resultados en materia de seguridad a cambio de incentivos;
- asigna a los operadores de la cadena de suministro la responsabilidad de sus resultados en materia de seguridad en el transporte de mercancías europeo;
- permite a los «operadores seguros» acogerse a facilidades en los controles de seguridad y destacar frente a sus competidores en materia de seguridad, lo que les puede suponer ventajas comerciales y competitivas;
- permite una actualización periódica y el refuerzo de los requisitos de seguridad, incluidas las normas y requisitos internacionales reconocidos, con arreglo al procedimiento de comitología.

3. Preguntas principales y respuestas de la Comisión

¿Qué nivel de seguridad se exige?

- 3.1 Dos eslabones esenciales de muchas cadenas de suministro (el transporte aéreo con sus aeropuertos y el transporte marítimo con sus puertos marítimos) han instaurado niveles de protección estrictos, con normas y medidas que incluyen especificaciones detalladas y vinculantes, así como controles. La adopción de un enfoque similar para los demás eslabones de la cadena de suministro mejoraría sin duda la seguridad del conjunto de la cadena.
- 3.2. Sin embargo, la comparación del transporte marítimo y aéreo con la cadena de suministro en su conjunto pone de manifiesto diferencias fundamentales. Los mercados del transporte marítimo y aéreo se caracterizan por un número limitado de operadores que, además, ejercen su actividad en sectores geográficos limitados y en zonas bien definidas que resulta fácil controlar. Estos sectores están acostumbrados a tener que adoptar medidas de seguridad.
- 3.3. En el transporte terrestre, la cadena de suministro en su conjunto presenta características muy distintas. Más de medio millón de empresas⁶ ejerce su actividad en el sector del transporte y en los servicios auxiliares, desde grandes multinacionales a empresas de servicios diminutas con una infinita variedad de estructuras y culturas empresariales. Estas empresas están presentes en toda la Comunidad. En su mayoría no disponen, de momento, de ningún dispositivo de gestión de la seguridad y su nivel de seguridad apenas ha empezado a desarrollarse.
- 3.4. Conviene que haya mayor concienciación ante las cuestiones de seguridad por parte de todos los protagonistas que participan en la cadena de suministro intracomunitaria. El nivel de seguridad necesario puede determinarse en función del tipo de mercancía transportada, de la posición del operador en la cadena y de la vulnerabilidad de las infraestructuras. La adopción de nuevas medidas de seguridad

⁶ Estimación de «EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2004», capítulo 3.1.12. Esta cifra (que corresponde a la UE-25) no incluye a los productores de mercancías que se sitúan al principio de la cadena de suministro. Si se incluyeran, el total sería de aproximadamente 4,7 millones de empresas en la cadena de suministro.

demasiado normativas para todos los operadores supondría un derrumbe de la cadena de suministro. Con todo, un número creciente de empresas establece sus propias normas de gestión de la seguridad, no sólo para proteger sus propias operaciones y marca, sino también como un modo de seleccionar a sus socios en la cadena de suministro.

- 3.5. Habida cuenta de las consideraciones anteriores, en la práctica resulta imposible establecer, mediante una sola operación global, normas y medidas de seguridad de la cadena de suministro para el transporte terrestre comparables con las normas de protección que se han adoptado para el transporte aéreo y marítimo. En cambio, es más realista establecer un marco de requisitos mínimos de seguridad, que pueda ir evolucionando en función de los avances tecnológicos y de la evolución de los riesgos, para garantizar niveles de seguridad satisfactorios en un entorno operativo.

¿Se aplican las normas de seguridad sólo a la mercancía transportada en contenedores?

- 3.6. Es cierto que la mayor parte de las iniciativas y debates actuales se centra en el transporte intermodal de contenedores, tanto nacional como internacional, y en algunas empresas. Esto es comprensible por los temores de una utilización abusiva de los contenedores para el tráfico de armas destinadas a terroristas, o incluso como vehículo de entrega de armas químicas, biológicas, radiológicas o nucleares.
- 3.7. No obstante, los contenedores no son los únicos objetivos posibles. En el comercio intraeuropeo existen varias unidades de cargamento sujetas a los mismos riesgos de intervención terrorista. El mismo temor se refiere en realidad a todos los tipos de transporte de mercancías que, de una u otra manera, pueden ser objeto de una utilización ilícita.

¿Normas de seguridad para sectores específicos o para toda la cadena de suministro?

- 3.8. Cabría la tentación de centrar los esfuerzos para la mejora de los niveles de seguridad de la cadena de suministro en un número limitado de sectores clave claramente definidos (para ello se están desarrollando, por ejemplo, dispositivos que mejoran la resistencia de los sellos contra las manipulaciones fraudulentas); casi todos los centros logísticos han reforzado las normas de acceso y muchos operadores han instaurado un control de los antecedentes de los empleados y la utilización de tarjetas de identidad. Asimismo, está aumentando la concienciación ante los riesgos.
- 3.9. Todos estos avances son positivos. Pero su alcance es limitado y no ofrecen el carácter sistemático que requiere la seguridad de la cadena de suministro para reaccionar con prontitud y eficacia a los riesgos de amenazas terroristas.
- 3.10. La cadena de suministro consta de una serie de operaciones, que comienzan en el centro de producción y terminan en el punto de entrega de la mercancía, y de procedimientos conexos. Estas operaciones son interdependientes, al igual que los operadores que las efectúan. Todos estos elementos, incluidos los flujos de información, deben unirse para garantizar un alto nivel de seguridad en toda la cadena de suministro.
- 3.11. Ahora bien, con el refuerzo de la seguridad en sectores clave bien definidos, se corre el peligro de lograr un impacto reducido si se observa de forma aislada. La

introducción de sellos seguros, por ejemplo, sería poco útil si no se acompaña de una evolución adecuada en lo que se refiere al comportamiento de los empleados en materia de seguridad. En efecto, en una cadena de suministro con múltiples operadores, un segmento totalmente seguro, en el que es primordial determinada característica de seguridad, perderá su fuerza si se permite que otro segmento de la cadena, con características de seguridad distintas, no cumpla los mismos requisitos. A escala internacional, sólo se reconocerá a las cadenas de suministro plenamente seguras. La multitud de características específicas de seguridad requiere medidas adaptadas para responder a las distintas especificidades de los operadores y de las cadenas de suministro.

- 3.12. Por consiguiente, resulta más adecuado centrarse en el establecimiento de un marco de seguridad comunitario para la cadena de suministro, en lugar de optar por un enfoque fragmentado. Esta opción no excluye en modo alguno la adopción de requisitos mínimos precisos a escala comunitaria o incluso de normas detalladas para determinados sectores. Como se explica más adelante, el marco debería incluir este tipo de requisitos mínimos para todos los eslabones distintos de la cadena de suministro, así como normas técnicas específicas, si procede. En todo caso, el marco deberá poder actualizarse fácilmente y de forma periódica.
- 3.13. Un marco dará una orientación clara a los operadores, que suelen realizar inversiones considerables para aumentar su nivel de seguridad.

¿Quién debería ser responsable de la seguridad?

- 3.14. Es necesario determinar si uno de los operadores implicados debería ser responsable de la seguridad de toda la cadena de suministro o si cada operador debería ser responsable de la seguridad de la parte que le corresponde. Este punto es importante, ya que la cadena de suministro incluye un número considerable de operadores.
- 3.15. En principio, la cadena de suministro empieza en el lugar de fabricación, cuando se prepara la expedición de la mercancía. Puede cargarse en contenedores o embalarse de otra forma. Puede recogerse en el lugar de fabricación para ser transportado con un modo de transporte único hasta su destino final. Puede transportarse hacia depósitos, zonas de almacenamiento o terminales interiores, en los que pueden pasar a otro modo de transporte. En la operación pueden intervenir transitarios, agentes o corredores. Cada eslabón de la cadena de suministro tiene sus procedimientos de información, que suelen ser complejos.
- 3.16. Cabría la tentación de imponer la responsabilidad por la seguridad de toda la cadena de suministro a un solo operador. Sería lo más sencillo. Pero no reflejaría la realidad del mercado. Puede suceder que fabricantes especializados, por el tamaño y el tipo de sus operaciones, efectúen, o al menos controlen íntegramente, las operaciones de transporte. Resulta fácil establecer su responsabilidad por la seguridad de toda la cadena de suministro.
- 3.17. Sin embargo, en circunstancias comerciales normales, el fabricante no se encarga de todo el transporte. Lo encomienda a empresas especializadas, por ejemplo a las empresas ferroviarias. Puede ocurrir que el fabricante no sepa, ni deba saber, qué operador está transportando su mercancía, ni por qué medios. Estas consideraciones también pueden aplicarse a los demás operadores de la cadena de suministro. Puede

ser que controlen más de un eslabón de la cadena, o tal vez, aunque ocurra pocas veces, toda la cadena, salvo la primera fase en el lugar de fabricación. Por tanto, su responsabilidad podría abarcar varias fases.

- 3.18. Estas realidades del mercado apuntan a una sola conclusión práctica: cada operador, en cada eslabón de la cadena, es responsable de la seguridad de sus propias actividades, y sólo de esas. Las medidas de seguridad adoptadas por cada uno de ellos se suman para garantizar la seguridad de toda la cadena.
- 3.19. El análisis de la cadena de suministro indica cuatro grupos de actividades, cada uno con sus propias características en materia de seguridad:
- preparación de mercancías para el traslado y traslado de mercancías desde el lugar de producción;
 - transporte de mercancías;
 - expedición de mercancías;
 - depósito, almacenamiento y operaciones en las terminales interiores.

¿Cómo utilizar los conceptos europeos existentes para reforzar la seguridad de la cadena de suministro?

- 3.20. La normativa aduanera comunitaria⁷ utiliza el concepto de «operadores económicos autorizados». Los operadores que se ajustan a determinados criterios de fiabilidad pueden obtener el estatus de «operador económico autorizado», que les permite acogerse a facilidades en los controles aduaneros relacionados con la seguridad y/o a simplificaciones aduaneras con arreglo a la normativa aduanera. Esto tiene un valor comercial especial para los operadores, que pueden controlar su flujo comercial en función de sus propias necesidades.
- 3.21. En virtud de la normativa comunitaria que regula la seguridad de los aeropuertos⁸, un «agente acreditado» o una compañía aérea puede reconocer a un expedidor como un «expedidor conocido» si cumple determinados criterios de seguridad. En consecuencia, la mercancía procedente de un «expedidor conocido» queda exenta de algunos controles de seguridad.
- 3.22. Estos dos conceptos se basan en el principio subyacente de que los operadores que cumplen de forma voluntaria determinados requisitos y que han sido controlados por las autoridades deberían poder acogerse a algunas facilidades. Estos operadores están sujetos a inspecciones regulares. Un concepto idéntico, con las modificaciones pertinentes, podría utilizarse para la seguridad de la cadena de suministro: se trata del concepto de «operador seguro».
- 3.23. Deberían establecerse requisitos mínimos específicos para los operadores de los cuatro grupos de actividades mencionados:

⁷ Reglamento (CE) n° 648/2005, DO L 117 de 4.5.2005, p. 13.

⁸ Reglamento (CE) n° 2320/2002, DO L 355 de 30.12.2002, p. 1.

- preparación de mercancías para el traslado y traslado de mercancías desde el lugar de producción;
 - transporte de mercancías;
 - expedición de mercancías;
 - depósito, almacenamiento y operaciones en las terminales interiores.
- 3.24. El establecimiento en los Estados miembros de un régimen por el que se conceda el estatus de «operador seguro» permitiría a los operadores que intervienen en la cadena de suministro demostrar que cumplen los requisitos mínimos de seguridad. El estatus de «operador seguro» sólo se concedería a los operadores que demuestren el cumplimiento de estos requisitos. Para ello, los Estados miembros pueden recurrir a los regímenes o procedimientos existentes, o crear un nuevo sistema, dedicado específicamente a la seguridad de la cadena de suministro. Su aplicación requerirá comprobaciones; sin comprobaciones no puede haber confianza.
- 3.25. Se aplicará el régimen de forma voluntaria, ya que es imposible que los innumerables operadores de la cadena de suministro apliquen los requisitos mínimos específicos y que los Estados miembros garanticen el cumplimiento de su aplicación. A ningún operador se le obligará a participar en el régimen de «operador seguro».
- 3.26. Para mantener la integridad del mercado común, cada Estado miembro deberá reconocer el estatus de «operador seguro» concedido por otro Estado miembro, cuando dicho «operador seguro» ejerza actividades en su territorio.
- 3.27. Cuando las circunstancias lo justifiquen, los Estados miembros podrán decidir limitar el acceso de los «operadores seguros» a las instalaciones e infraestructuras.

¿Cuáles son las ventajas del régimen de «operador seguro»?

- 3.28. El éxito de la aplicación del sistema de «operador seguro» se basa en ventajas prácticas concretas para las autoridades y para los operadores que opten por realizar las inversiones financieras correspondientes:

3.28.1. Utilización de recursos públicos. Las autoridades responsables en materia de seguridad podrán concentrar los recursos de que disponen para controlar a los operadores que no participen en el régimen, sin por ello perder su derecho a controlar a los «operadores seguros» cuando la situación lo justifique. Este enfoque demostró ser válido cuando las autoridades aduaneras lo aplicaron a los «operadores económicos autorizados». Todo indica que para las autoridades encargadas de la seguridad será una ventaja poder centrarse en determinadas actividades de control.

3.28.2. Coordinación europea de los esfuerzos en materia de seguridad. Por primera vez, las autoridades estarán en condiciones de estudiar iniciativas a escala europea para la seguridad de la cadena de suministro en función de una toma de conciencia común, con objetivos y criterios comunes.

3.28.3. Interconectividad con la protección en el transporte marítimo y aéreo. Los aeropuertos y los puertos marítimos, incluidas las instalaciones portuarias, que están sujetos a normas comunitarias estrictas en materia de seguridad, pueden tener la

certeza de que las mercancías que se introduzcan en su perímetro mediante una cadena de «operadores seguros» habrán sido objeto de medidas de seguridad adecuadas en toda la cadena. Esos operadores deberían acogerse a un trato preferente, que autorice por ejemplo el «tratamiento acelerado».

3.28.4. Reconocimiento a escala europea. El reconocimiento a escala europea del estatus de «operador seguro» concedido por una autoridad nacional presenta ventajas tanto para los operadores como para los Estados miembros: el operador disfrutará de reconocimiento en todo el territorio de la UE. Los Estados miembros podrán confiar en la acreditación concedida por los demás Estados miembros, ya que lo habrán hecho en función de normas europeas uniformes y aplicando los requisitos mínimos europeos de seguridad acordados.

3.28.5. Integración en la seguridad de la cadena de suministro a escala mundial. Con disposiciones comparables en materia de seguridad, las autoridades aduaneras encargadas de los controles de seguridad en las fronteras exteriores, tanto en las exportaciones como en las importaciones, reconocerán, para su propio régimen de «operador económico autorizado», el estatus de «operador seguro» concedido por la autoridad de seguridad de la cadena de suministro. Ésta reconocerá a su vez a los «operadores económicos autorizados». Si se aplica la propuesta adjunta a la presente Comunicación, la actividad actual de las autoridades aduaneras y las condiciones previstas por la propuesta conducirán a la compatibilidad y al reconocimiento mutuo de los regímenes. El régimen de «operador seguro» permitiría a los exportadores europeos acogerse a los regímenes actuales de simplificación de las importaciones aplicados por los Estados Unidos a la vez que prevé la evolución registrada a escala internacional. De hecho, un régimen europeo podría convertirse en el modelo adecuado para aplicar rápidamente, a escala mundial, las recomendaciones elaboradas por la Organización Mundial de Aduanas en materia de seguridad mundial de la cadena de suministro.

3.28.6. Resultados de las empresas en materia de seguridad. El «operador seguro» puede demostrar a sus clientes y a sus socios en la cadena de suministro que está en condiciones de preservar la cadena contra fallos de seguridad. Resultará más fácil identificar a los socios comerciales responsables y conscientes ante los problemas de seguridad, y optar por ellos en detrimento de los que no se preocupen por la cuestión.

3.28.7. Eficacia y resistencia de las empresas. La experiencia adquirida en sectores adyacentes confirma que los operadores pueden sacar provecho de su participación en el régimen por el que se instaura un estatus de «operador seguro». La aplicación del régimen CSI (iniciativa estadounidense para la seguridad de los contenedores) en el transporte marítimo, que no se concibió en un principio para beneficiar a los operadores, ha supuesto sin lugar a dudas unas repercusiones comerciales positivas: sistemas operativos más eficaces, mayor control y previsión del transporte y de los procedimientos conexos, plazos de tratamiento más fiables, disminución de las pérdidas por robo, etc. Las tendencias que se desprenden de labores de investigación recientes⁹ indican que la mejora de las medidas de seguridad supondría, en varios

⁹ James B. Rice, Jr. y Philip W. Spayd, «*Investing in Supply Chain Security: Collateral Benefits*», mayo de 2005 (Massachusetts Institute of Technology) y Hau. L. Lee y Seungjin Whang, «*Higher supply*

ámbitos, ventajas colaterales para varios factores de coste, que afectan tanto a la cadena de transporte como a las empresas participantes.

chain security with lower cost: Lessons from total quality management», International Journal of Production Economics, 2004.

¿Es necesario un marco comunitario?

- 3.29. Las autoridades de los Estados miembros desean tener la garantía de que se aplican los mismos requisitos mínimos de seguridad en todos los Estados miembros y de que se controla su aplicación efectiva. Después de todo, en cuanto sea una realidad el mercado común para los operadores de la cadena de suministro, cada autoridad nacional deberá colaborar con operadores que han obtenido el estatus de «operador seguro» en otro Estado miembro y que esperan poder acogerse a las facilidades que se conceden a los operadores nacionales. Las autoridades nacionales deben poder contar con la aplicación uniforme de las normas en toda Europa.
- 3.30. Aunque un alto porcentaje de las operaciones de transporte seguirá limitado a las fronteras geográficas de la Unión Europea, una parte importante del transporte afecta a otros países europeos o a países situados fuera de Europa. Varios países que no son miembros de la Unión Europea ya se dedican a aumentar la seguridad de la cadena de suministro. Si bien es cierto que la dimensión exterior supondrá a la fuerza la participación de las autoridades aduaneras de ambos socios comerciales, no cabe duda de que se examinarán detenidamente los regímenes nacionales de seguridad. Un régimen europeo uniforme, aplicado cuanto antes, puede influir en la evolución de los países que no son miembros de la Unión Europea, mucho más, desde luego, que un mosaico desordenado de normas nacionales.
- 3.31. La dimensión mundial de la seguridad de la cadena de suministro justifica la necesidad de un marco comunitario.

4. Conclusión

La Comisión considera que es necesario marcar un primer hito para mejorar la seguridad de toda la cadena de suministro. Por las dimensiones y la complejidad del mercado, conviene adoptar un marco de carácter voluntario, pero que esté sujeto a control, para la seguridad de la cadena de suministro en el transporte terrestre.

Este marco estimulará la interconexión entre los distintos modos de transporte y los operadores, con lo que mejorará la seguridad de toda la cadena de suministro. El «tratamiento acelerado» puede dar pie a que las autoridades nacionales refuercen la cooperación entre las distintas instituciones administrativas y con el sector del transporte, lo que reducirá las cargas administrativas.

El marco deberá establecerse y evolucionar en función de la evaluación de los riesgos para la seguridad y del nivel de aceptación por parte de los operadores comerciales. Animará a los operadores de la cadena de suministro a introducir nuevas herramientas de gestión de la seguridad y a mejorar las existentes de conformidad con unos requisitos mínimos específicos.

El carácter voluntario del sistema se basa en unas ventajas prácticas en materia de controles de seguridad, incluidos los controles aduaneros. Favorecerá las medidas innovadoras y permitirá a los participantes aumentar su competitividad.

La propuesta no excluye la adopción de medidas estrictas si se observara que el mercado no acepta el enfoque propuesto.

En lo que se refiere al aspecto legislativo, se adjunta a esta Comunicación una propuesta de Reglamento.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Contexto de la propuesta

• **Motivaciones y objetivos de la propuesta**

El Consejo de la Unión Europea, por considerar que el transporte constituye un sector fundamental en su lucha contra el terrorismo, instó «al refuerzo de la seguridad de todos los sistemas de transporte, incluso mediante la mejora del marco jurídico y de los mecanismos de prevención»¹⁰. La presente propuesta responde a las necesidades manifestadas y a la solicitud del Consejo.

• **Contexto general**

En los últimos años, la seguridad del transporte en Europa ha registrado mejoras considerables: la protección aérea y aeroportuaria ha sido objeto de un marco europeo¹¹ y se ha reforzado la protección del transporte marítimo¹² y de los puertos¹³.

No existe hasta la fecha ninguna normativa que abarque la totalidad de la cadena de suministro del transporte terrestre en la Comunidad, es decir, de todos los modos de transporte y del conjunto de operaciones y procedimientos relacionados con el transporte, desde el centro de producción hasta el lugar de destino de la mercancía.

• **Disposiciones vigentes en el ámbito de la propuesta**

No existen disposiciones vigentes en el ámbito de la propuesta.

• **Coherencia con otras políticas y objetivos de la Unión**

La propuesta enlaza con la legislación vigente en el ámbito de la seguridad del transporte. Es totalmente compatible con las medidas aduaneras destinadas a aumentar la seguridad del transporte en las fronteras exteriores y respalda los objetivos de la Agenda de Lisboa.

2. Consulta de las partes interesadas y análisis de impacto

• **Consulta de las partes interesadas**

Métodos de consulta utilizados, principales sectores contemplados y perfil general de los consultados

En diciembre de 2003, se invitó a los Estados miembros, a las asociaciones de transporte, a los sindicatos y a otras asociaciones especialmente interesadas en el transporte y la seguridad (como por ejemplo las asociaciones comerciales) a pronunciarse sobre la base de un documento de consulta. Los consultados representan a todos los sectores afectados directa e indirectamente por la seguridad del transporte.

¹⁰ Declaración del Consejo de la Unión Europea sobre la lucha contra el terrorismo de 25 de marzo de 2004 - Documento del Consejo 7906/04, de 29 de marzo de 2004.

¹¹ Reglamento (CE) n° 2320/2002, DO L 355 de 30.12.2002, p. 1.

¹² Reglamento (CE) n° 725/2004, DO L 129 de 29.4.2004, p. 6.

¹³ Directiva 2005/65/CE, DO L 310 de 25.11.2005, p. 28.

Se organizó una consulta abierta en Internet del 23 de diciembre de 2003 al 27 de febrero de 2004. La Comisión recibió 65 respuestas. Los resultados pueden consultarse en la siguiente dirección:

http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/security/intermodal/consultation_en.htm.

Tras la consulta abierta en Internet se realizaron otras con los Estados miembros y el sector en el transcurso de 2004 y en el primer semestre de 2005.

Resumen de las respuestas y forma en que se han tenido en cuenta

Las conclusiones principales de la consulta pueden resumirse del siguiente modo:

- 1) la seguridad de la cadena de suministro ha pasado a ser un tema grave que conviene examinar;
- 2) las posibles medidas de seguridad de la UE deberían centrarse en el terrorismo, y no tanto en la delincuencia en general;
- 3) la evaluación de los riesgos es importante y debería estudiarse con mayor detenimiento;
- 4) no parece posible garantizar a medio plazo una seguridad absoluta;
- 5) las medidas deben tener en cuenta las realidades del mercado;
- 6) las medidas deberían aplicarse a toda la UE para evitar falseamientos del mercado y, en la medida de lo posible, a todos los modos de transporte;
- 7) se aboga por un régimen de carácter voluntario, como el de «agente acreditado» y «expedidor conocido».

Estas conclusiones principales coinciden con el enfoque de la Comisión en materia de lucha contra el terrorismo¹⁴ y constituyen los cimientos de su propuesta.

• **Obtención y utilización de asesoramiento técnico**

La Comisión recibió dictámenes autorizados procedentes de fuentes diversas: operadores, representantes de las empresas, expertos y autoridades en materia de seguridad y transporte en los Estados miembros.

• **Evaluación de impacto**

Se estudiaron otras opciones. Un amplio estudio externo, titulado «*The impact of possible European legislation to improve transport security*», sentó los fundamentos más rentables de la propuesta. El estudio puede consultarse en la siguiente dirección:

http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/security/intermodal/doc/2005_finalreport_impact_assessment_transport_security.pdf#pagemode=bookmarks

¹⁴ Véanse las notas 7, 9, 10, 11 y 12.

Estados miembros

La propuesta impone a los Estados miembros la obligación de establecer un régimen nacional de concesión del estatus de «operador seguro» a los solicitantes que satisfagan los requisitos mínimos. Los Estados miembros pueden establecer un nuevo régimen de seguridad y protección o recurrir a los regímenes existentes. Si bien es cierto que la creación de un régimen nacional requerirá recursos financieros, deberían poderse aprovechar sinergias con las medidas de seguridad vigentes. La propuesta permite a las autoridades nacionales aplicar los regímenes sin costes adicionales.

Sector

La propuesta no incluye ninguna medida obligatoria para los operadores de la cadena de suministro. El régimen de «operador seguro» propuesto es de carácter voluntario; sus usuarios podrán acogerse a facilidades en materia de seguridad y a simplificaciones de los controles aduaneros; además, podrán presentarse como operadores que garantizan altos niveles de seguridad ante los demás participantes de la cadena que requieran esos niveles. Los operadores que consideren que sus actividades no requieren altos niveles de seguridad podrán optar por no participar en el nuevo régimen.

Comisión

No habrá impacto alguno para la Comisión, salvo el correspondiente a sus obligaciones en calidad de garante de los Tratados.

3. Elementos jurídicos de la propuesta

• **Resumen de las medidas propuestas**

La Comisión propone que el Parlamento Europeo y el Consejo adopten cuanto antes el Reglamento relativo a la mejora de la seguridad de la cadena de suministro. La propuesta complementa otras medidas existentes en el ámbito de la seguridad del transporte.

Las medidas necesarias para mejorar la seguridad de la cadena de suministro en el transporte terrestre se basan en los siguientes principios:

- La seguridad de la cadena de suministro requiere una asociación dinámica al respecto entre las autoridades de los Estados miembros y el sector afectado.
- La seguridad de la cadena de suministro complementa las medidas de protección del transporte existentes en el sector de la aviación y del transporte marítimo, incluidos los aeropuertos y los puertos marítimos.
- Los Estados miembros deben establecer regímenes nacionales para mejorar la seguridad de la cadena de suministro que sean compatibles entre sí.
- Debe establecerse un marco voluntario con los requisitos mínimos que han de cumplir los operadores, en las cuatro categorías de operaciones de la cadena de suministro, para obtener el estatus de «operador seguro».

- Los «operadores seguros» podrán acogerse a un «tratamiento acelerado» en materia de seguridad y a una simplificación de los controles aduaneros, además de disfrutar de una posición privilegiada ante sus socios comerciales.
- Los Estados miembros deben designar una autoridad competente en materia de seguridad de la cadena de suministro, encargada de conceder el estatus de «operador seguro». Pueden nombrar para ello a organizaciones reconocidas en materia de seguridad de la cadena de suministro, siempre que cumplan algunas condiciones específicas.
- Los Estados miembros deben nombrar un punto de contacto nacional para la seguridad de la cadena de suministro, encargado de la comunicación necesaria con los demás Estados miembros y con la Comisión.
- Las autoridades de todos los Estados miembros reconocen el estatus de «operador seguro» concedido por las autoridades de otro Estado miembro.
- Debe definirse un procedimiento para adaptar al progreso técnico estas disposiciones.

- **Base jurídica**

Artículo 71 y artículo 80, apartado 2, del Tratado.

- **Principio de subsidiariedad**

El principio de subsidiariedad se aplica en la medida en que el ámbito de la propuesta no es competencia exclusiva de la Comunidad. Los objetivos de la propuesta no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros por los motivos siguientes.

- Es necesario disponer de normas comunes que se inscriban en un marco común para luchar eficazmente contra los riesgos del terrorismo internacional.
- La realización del mercado común del transporte, junto con las cuatro libertades del Tratado, requiere un enfoque europeo común en materia de seguridad de la cadena de suministro. Con una multitud de regímenes nacionales distintos en materia de seguridad de la cadena de suministro se corre el riesgo de una reconstrucción de las fronteras interiores.
- La adopción de iniciativas aisladas por uno o varios Estados miembros provocaría a la fuerza niveles de seguridad divergentes entre los Estados miembros y sería interpretado inevitablemente por los socios comerciales de Europa como una negativa a abordar las cuestiones de seguridad o se utilizaría para crear una situación de competencia entre dos Estados miembros.

La actuación comunitaria facilitará la consecución de los objetivos de la propuesta. Un marco europeo con requisitos mínimos idénticos para los operadores de todos los Estados miembros permitirá mantener un enfoque común en materia de seguridad de la cadena de suministro y evitará «renacionalizar» la seguridad de la cadena de suministro.

La propuesta se limita a las disposiciones necesarias para la adopción de un marco comunitario:

- un enfoque idéntico, obligatorio para los Estados miembros, destinado a establecer el marco comunitario común necesario para garantizar el funcionamiento continuo del

mercado del transporte, y voluntario para los operadores, pero que haga hincapié en la necesidad de que todos los operadores de la cadena de suministro mejoren la gestión de la seguridad;

- requisitos mínimos comunes de seguridad para los grupos de operadores que ejerzan su actividad en la cadena de suministro del transporte terrestre; reconocimiento mutuo del estatus de «operador seguro», que permita a todos los «operadores seguros» acogerse a facilidades y simplificaciones a escala nacional y evitar el riesgo de discriminación;
- un régimen que complete la normativa aduanera comunitaria en vigor y pueda actualizarse para tener en cuenta la evolución internacional, por ejemplo en materia de normalización.

Así pues, la Directiva cumple el principio de subsidiariedad.

• Principio de proporcionalidad

La propuesta se ajusta al principio de proporcionalidad por los motivos que se exponen a continuación.

- La propuesta se basa en las realidades de la cadena de suministro. Evita las medidas a gran escala excesivamente normativas, que habrían sido muy difíciles, por no decir imposibles, de aplicar y controlar por los Estados miembros. Por el contrario, se invita a los operadores a invertir en la seguridad de la cadena de suministro, a sabiendas de que su inversión se ajusta a requisitos uniformes a escala europea y se ofrece a los voluntarios facilidades en los controles de seguridad, así como simplificaciones en los posibles obstáculos de índole administrativa.
- Los Estados miembros, por medio del Consejo, han reconocido la necesidad de mejorar la seguridad de la cadena de suministro.
- Los Estados miembros pueden mantener los costes en un nivel mínimo. Deberán establecer un régimen de concesión del estatus de «operador seguro», para el que podrán inspirarse en los modelos existentes en el ámbito de la seguridad del transporte terrestre y de las aduanas. Pueden solicitar la asistencia práctica de las organizaciones reconocidas en materia de seguridad de la cadena de suministro. Pueden decidir que el procedimiento de concesión no suponga costes adicionales para las autoridades. El régimen no implicará a las autoridades regionales y locales, salvo decisión contraria de un Estado miembro.

Los costes son insignificantes para la Comunidad: la Comisión sólo ha de ejercer las funciones que le corresponden en calidad de garante del Tratado. Los operadores que deseen invertir en medidas de seguridad sabrán que sus inversiones se ajustan a los requisitos comunitarios. Según las tendencias que presentan varias investigaciones de publicación reciente, el refuerzo de las medidas de seguridad supondría ventajas colaterales para varios factores de coste, relacionados tanto con la cadena de transporte como con las empresas participantes.

• Elección de los instrumentos

Instrumento propuesto: Reglamento. No serían adecuados otros medios por los motivos que se exponen a continuación.

La Comisión examinó si debía proponer un Reglamento o una Directiva. El Reglamento se ajusta a la legislación adoptada en materia de protección del transporte marítimo, de la aviación y de los aeropuertos. Se ajusta a la legislación aduanera, que podría completar en aquéllos casos en que la cadena de suministro tenga que cumplir determinados requisitos aduaneros.

Los riesgos que supone el terrorismo internacional requieren un enfoque uniforme, paralelo y simultáneo por parte de los Estados miembros para establecer un régimen que responda eficazmente a la amenaza terrorista. El Reglamento es el instrumento más eficaz.

Si se analiza de forma aislada, la propuesta es muy sencilla: no requiere el establecimiento de objetivos y principios generales que deban concretar los Estados miembros. Los elementos fundamentales pueden aplicarse de inmediato para remediar las situaciones insatisfactorias en materia de seguridad y, si la base es un Reglamento, sin que sean necesarias normas nacionales de aplicación.

Por consiguiente, el Reglamento constituye la opción más adecuada.

4. Repercusiones presupuestarias

Ninguna.

5. Información adicional

• **Espacio Económico Europeo**

El texto propuesto presenta interés para el EEE por lo que conviene ampliarlo al Espacio Económico Europeo.

• **Explicación detallada de la propuesta**

La Comisión propone fundamentar el Reglamento en el artículo 71 del Tratado CE, sin perjuicio de la normativa de los Estados miembros en materia de seguridad nacional y de las medidas que puedan ser adoptadas en virtud del título VI del Tratado de la Unión Europea.

CONSIDERACIONES PARTICULARES

Artículo 1

Define el objetivo del Reglamento.

Artículo 2

Define la «cadena de suministro».

Artículo 3

Define el ámbito de aplicación del Reglamento.

Artículo 4

Impone a los Estados miembros la obligación de designar una autoridad competente en materia de seguridad de la cadena de suministro.

Artículo 5

Impone a los Estados miembros el establecimiento de un régimen nacional que permita conceder el estatus de «operador seguro» a operadores de la cadena de suministro.

Artículo 6

Presenta los beneficios del estatus de «operador seguro» («tratamiento acelerado») y la posibilidad de denegar dichos beneficios a un «operador seguro».

Artículo 7

Impone la obligación de reconocimiento mutuo entre los Estados miembros.

Artículo 8

Define las condiciones en que puede concederse el estatus de «operador seguro».

Artículo 9

Prevé la posibilidad de retirar o suspender el estatus de «operador seguro».

Artículo 10

Impone a los Estados miembros la obligación de establecer procedimientos para la concesión del estatus, ya sea directamente, por medio de una autoridad pública, o por medio de organizaciones reconocidas en materia de seguridad de la cadena de suministro, así como la obligación de poner la lista de los «operadores seguros» a disposición de las administraciones nacionales, de los puntos de contacto y de la Comisión.

Artículo 11

Prevé el nombramiento de un punto de contacto para la seguridad de la cadena de suministro, como punto de contacto para los Estados miembros y la Comisión.

Artículo 12

Impone a los Estados miembros la obligación de garantizar un control adecuado y periódico de su régimen nacional de concesión del estatus de «operador seguro».

Artículo 13

Dispone que los requisitos técnicos que figuran en los anexos del Reglamento podrán modificarse o completarse con arreglo al procedimiento previsto por la Decisión 1999/468/CE.

Artículo 14

Estipula que la Comisión estará asistida por un Comité compuesto de representantes de los Estados miembros.

Artículo 15

Incluye disposiciones sobre la confidencialidad de la información en materia de seguridad.

Artículo 16

Especifica las modalidades de entrada en vigor.

Anexos 1 a 4

Indican los requisitos que han de cumplir los expedidores, los transportistas, los transitarios, así como los depósitos, las instalaciones de almacenamiento o los terminales interiores, para poder obtener el estatus de «operador seguro».

Anexo 5

Especifica los requisitos que han de aplicar los operadores para la evaluación de los riesgos.

Anexo 6

Incluye las condiciones precisas que han de cumplir las organizaciones reconocidas en materia de seguridad de la cadena de suministro.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a la mejora de la seguridad de la cadena de suministro

(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 71,

Vista la propuesta de la Comisión¹⁵,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹⁶,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones¹⁷,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado¹⁸,

Considerando lo siguiente:

- (1) Los incidentes en materia de seguridad y el terrorismo figuran entre las mayores amenazas para los ideales de democracia y de libertad y para los valores de paz, que constituyen la esencia misma de la Unión Europea.
- (2) Debe protegerse la cadena de suministro contra los incidentes en materia de seguridad. Esa protección resulta beneficiosa para los usuarios de los transportes, los trabajadores, la economía y la sociedad en general.
- (3) El Consejo Europeo instó «al refuerzo de la seguridad de todos los sistemas de transporte, incluso mediante la mejora del marco jurídico y de los mecanismos de prevención»¹⁹.
- (4) En fecha reciente Europa ha registrado avances considerables en materia de protección del transporte aéreo²⁰ y marítimo²¹. Se esperan nuevas mejoras tras la aprobación reciente de medidas de protección aplicables a los puertos²².

¹⁵ DO C ... de ..., p.

¹⁶ DO C ... de ..., p.

¹⁷ DO C ... de ..., p.

¹⁸ DO C ... de ..., p.

¹⁹ Declaración del Consejo de la Unión Europea sobre la lucha contra el terrorismo de 25 de marzo de 2004 - Documento del Consejo 7906/04, de 29 de marzo de 2004.

²⁰ Reglamento (CE) n° 2320/2002, DO L 355 de 30.12.2002, p. 1.

²¹ Reglamento (CE) n° 725/2004, DO L 129 de 29.4.2004, p. 6.

²² Directiva (CE) n° 65/2005, DO L 310 de 25.11.2005, p. 28.

- (5) Los niveles de seguridad de la cadena de suministro en ámbitos distintos de los mencionados anteriormente siguen dejando que desear, a falta de normas comunitarias establecidas.
- (6) Debe aumentar el nivel de seguridad de la cadena de suministro para el transporte terrestre europeo. Para ello conviene adoptar las medidas oportunas, sin perjuicio de las normas que hayan adoptado los Estados miembros en materia de seguridad nacional y de las medidas que puedan adoptarse en virtud del Título VI del Tratado de la Unión Europea.
- (7) Cualquier medida deberá tener en cuenta que la cadena de suministro consta de un gran número de operadores y modelos de explotación que dificultan la aplicación a corto plazo de medidas comparables a las adoptadas en el ámbito del transporte aéreo y marítimo.
- (8) Estas medidas deben garantizar tanto la fluidez comercial como el refuerzo de los requisitos mínimos de seguridad.
- (9) Los Estados miembros deben adoptar un régimen por el que concedan el estatus de «operador seguro» a los operadores de la cadena de suministro que cumplan determinados niveles mínimos de seguridad. Ese régimen debe ser compatible con los programas sobre seguridad de la cadena de suministro elaborados para las cadenas de suministro mundiales.
- (10) Los operadores de la cadena de suministro pueden incluirse en uno de los grupos siguientes: preparación y traslado de mercancías desde el lugar de producción; transporte de mercancías; expedición de mercancías; depósito, almacenamiento y operaciones en las terminales interiores.
- (11) Deben definirse requisitos mínimos de seguridad para cada grupo de operadores de la cadena de suministro. Los Estados miembros pueden prever requisitos más estrictos para los operadores establecidos en su territorio.
- (12) El régimen de «operador seguro» presenta ventajas para las autoridades y los operadores comerciales.
- (13) El régimen de «operador seguro» permite a las autoridades responsables de la seguridad centrar sus medios de control en los operadores que no estén dispuestos a cumplir los requisitos mínimos de seguridad, en el contexto de un esfuerzo común para la seguridad a escala comunitaria.
- (14) El estatus de «operador seguro» debe reconocerse en toda la Unión Europea.
- (15) Los Estados miembros deben conceder a los «operadores seguros» facilidades en los controles de seguridad, simplificar dichos controles en las fronteras exteriores y permitir, si es posible, un «tratamiento acelerado», sin renunciar al derecho de efectuar controles de seguridad de esos «operadores seguros».
- (16) Además, los «operadores seguros» pueden demostrar al mercado su capacidad de mantener una cadena de suministro libre de infracciones a la seguridad, lo que les permite alcanzar una posición favorable frente a los demás operadores y marcar una tendencia positiva en materia de seguridad comercial.

- (17) Los Estados miembros deben garantizar que las autoridades de los demás Estados miembros y la Comisión dispongan de una lista de «operadores seguros».
- (18) El estatus de «operador seguro» debe reconocerse en toda la Unión Europea; ahora bien, un Estado miembro que lo haya concedido podrá retirarlo si observa en el operador un incumplimiento grave respecto de las condiciones en que se le concedió. El estatus debe tener un período de validez limitado, pero prorrogable. Un Estado miembro puede negarse a conceder facilidades y a simplificar los procedimientos si considera que un «operador seguro» al que otro Estado miembro concedió el estatus no satisface los requisitos mínimos de seguridad.
- (19) Los Estados miembros pueden designar organizaciones reconocidas en materia de seguridad de la cadena de suministro cuya misión consista en evaluar si el solicitante del estatus de «operador seguro» cumple los requisitos establecidos.
- (20) Conviene que los Estados miembros designen una autoridad competente en materia de seguridad de la cadena de suministro.
- (21) Los Estados miembros deben prever un punto de contacto que sirva de punto de contacto entre la Comisión y los Estados miembros.
- (22) Los Estados miembros deben controlar que los operadores de la cadena de suministro apliquen el régimen.
- (23) Procede adoptar las medidas necesarias para la aplicación del presente Reglamento de conformidad con 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 Comisión²³. Debe definirse un procedimiento para adaptar el presente Reglamento a las modificaciones de los instrumentos internacionales y, a la luz de la experiencia adquirida, adaptar o completar las disposiciones detalladas de sus anexos, sin modificar su ámbito de aplicación.
- (24) Los objetivos de la medida propuesta, a saber, la adopción de un enfoque común en materia de seguridad de la cadena de suministro, la creación de un régimen común de «operador seguro» y la necesidad de garantizar el reconocimiento del estatus de «operador seguro» concedido a escala nacional en todo el mercado común de los transportes, pueden lograrse mejor a nivel comunitario, debido al alcance europeo del presente Reglamento. Por consiguiente, la Comunidad puede adoptar medidas de conformidad con el principio de subsidiariedad que establece el artículo 5 del Tratado. Con arreglo al principio de proporcionalidad que establece ese mismo artículo, el presente Reglamento se limita a los requisitos mínimos de seguridad para alcanzar los objetivos de seguridad de la cadena de suministro y no excede de lo necesario para alcanzarlos.

²³ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Objetivo

1. El presente Reglamento define normas comunes para mejorar la seguridad de la cadena de suministro ante los riesgos de incidentes en materia de seguridad.
2. El objetivo definido en el apartado 1 se alcanzará:
 - a) creando un régimen que permita a los Estados miembros conceder el estatus de «operador seguro» a los operadores de la cadena de suministro;
 - b) definiendo requisitos mínimos de seguridad que deban cumplir los operadores para obtener el estatus de «operador seguro»;
 - c) estableciendo los mecanismos de control oportunos.

Artículo 2

Definición

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por «cadena de suministro» todos los procedimientos y todos los operadores que participan en la preparación de las operaciones de transporte y en el transporte terrestre de mercancías, desde el lugar de producción hasta el punto de entrega dentro del territorio de la Comunidad Europea.

Artículo 3

Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento tiene por objeto la seguridad de la cadena de suministro y se refiere a la seguridad de la carga, de las operaciones de transporte y, en su caso, de las infraestructuras relacionadas con la cadena de suministro dentro del territorio de la Comunidad Europea.
2. Las medidas previstas en el presente Reglamento se aplicarán a todos los operadores que participen en una de las siguientes actividades:
 - a) preparación de mercancías para el traslado y traslado de mercancías desde el lugar de producción;
 - b) transporte de mercancías;
 - c) expedición de mercancías;
 - d) depósito, almacenamiento u operaciones en las terminales interiores.
3. El presente Reglamento se aplicará sin perjuicio de las disposiciones siguientes:

- a) normas comunitarias para la seguridad de la aviación civil²⁴;
- b) normas comunitarias relativas a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias²⁵;
- c) normas comunitarias sobre mejora de la protección portuaria²⁶;
- d) normas comunitarias e internacionales sobre el transporte de mercancías peligrosas²⁷ y de materias nucleares²⁸;
- e) normas aduaneras comunitarias²⁹.

Artículo 4

Autoridad competente en materia de seguridad de la cadena de suministro

Los Estados miembros designarán una autoridad competente en materia de seguridad de la cadena de suministro encargada de coordinar, aplicar y controlar la aplicación de las medidas sobre seguridad de la cadena de suministro definidas en el presente Reglamento.

Artículo 5

«Operador seguro»

1. En un plazo de 18 meses tras la aprobación del presente Reglamento, los Estados miembros establecerán un régimen de concesión del estatus de «operador seguro» a los operadores de la cadena de suministro.
2. Un operador podrá solicitar el estatus de «operador seguro» siempre que participe en una de las actividades siguientes de la cadena de suministro:
 - a) preparación de mercancías para el traslado y traslado de mercancías desde el lugar de producción;
 - b) transporte de mercancías;
 - c) expedición de mercancías;

²⁴ Reglamento (CE) n° 2320/2002, DO L 355 de 30.12.2002, p. 1.

²⁵ Reglamento (CE) n° 725/2004, DO L 129 de 29.4.2004, p. 6.

²⁶ Directiva (CE) n° 65/2005, DO L 310 de 25.11.2005, p. 28.

²⁷ Directiva 94/55/CE del Consejo de 21 de noviembre de 1994 relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros acerca del transporte de las mercancías peligrosas por carretera, tal como se modificó (DO L 319 de 12.12.1994, p.7).

Directiva 96/49/CE del Consejo de 23 de julio de 1996 relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros acerca del transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril (DO L 235 de 17.9.1996, p. 25).

Directiva 1999/36/CE del Consejo de 29 de abril de 1999 relativa a los equipos de presión transportables, DO L 138 de 1.6.1999, p.20.

²⁸ Directiva 2003/122/Euratom del Consejo de 22 de diciembre de 2003 relativa al control de las fuentes radiactivas selladas de alta actividad y las fuentes huérfanas, DO L 346 de 31.12.2003, p. 57.

²⁹ Reglamento (CE) n° 648/2005, DO L 117 de 4.5.2005, p. 13).

- d) depósito, almacenamiento u operaciones en las terminales interiores.
- 3. La solicitud deberá ir dirigida a la autoridad competente en materia de seguridad de la cadena de suministro del país en el que esté establecido el solicitante.
- 4. El estatus de «operador seguro» certificará la capacidad del operador a quien le sea concedido de mantener la parte de la cadena de suministro que esté bajo su responsabilidad libre de infracciones en materia de seguridad.
- 5. Los Estados miembros informarán a la Comisión Europea de la puesta en funcionamiento de su régimen de concesión del estatus de «operador seguro».

Artículo 6

Ventajas del estatus de «operador seguro»

- 1. Los Estados miembros autorizarán a los «operadores seguros» a acogerse a facilidades y procedimientos simplificados respecto de las medidas de control de la seguridad («tratamiento acelerado»).
- 2. Las facilidades y procedimientos simplificados incluyen la posibilidad de que los «operadores seguros» transporten sus cargas según procedimientos distintos de las aplicadas a los operadores que no se consideren seguros. Incluirán controles de seguridad menos estrictos.
- 3. Los Estados miembros podrán comprobar la autenticidad del estatus de «operador seguro» ante el punto de contacto competente.
- 4. Un Estado miembro podrá rechazar la aplicación del artículo 6, apartados 1 y 2, a un «operador seguro» de otro Estado miembro si observa en dicho operador un incumplimiento grave de las normas de seguridad. Informará inmediatamente a los demás Estados miembros y a la Comisión y someterá el asunto al Comité creado con arreglo al artículo 14. Serán de aplicación las disposiciones de los artículos 9 y 12.

Artículo 7

Reconocimiento mutuo

Las autoridades de todos los Estados miembro reconocerán el estatus de «operador seguro» concedido en un Estado miembros.

Artículo 8

Concesión del estatus

- 1. Un operador recibirá el estatus de «operador seguro» si demuestra que:
 - a) ha creado, aplicado y documentado un sistema de gestión de la seguridad;

- b) garantiza que se dispondrá de recursos para responder a los posibles riesgos en materia de seguridad en la parte de la cadena de suministro de la que sea responsable;
 - c) su sistema de gestión de la seguridad permite una mejora continua;
 - d) cumple los requisitos específicos que figuran en los anexos;
 - e) cumple las disposiciones de las normas contempladas en el artículo 3, apartado 3, si procede.
2. El estatus de «operador seguro» se concederá por un período de tres años. Ese período podrá prorrogarse si el «operador seguro» sigue cumpliendo los requisitos mínimos que establece el presente Reglamento.
3. Si un operador ha obtenido el estatus de «operador económico autorizado» de conformidad con el artículo 5 bis del Reglamento (CE) n° 648/2005³⁰, la autoridad competente en materia de seguridad de la cadena de suministro deberá considerar que se cumplen los criterios descritos en el apartado 1, siempre que los criterios para la concesión del estatus de «operador económico autorizado» sean idénticos o comparables.

Artículo 9

Retirada o suspensión del estatus

1. Los Estados miembros adoptarán normas que permitan retirar el estatus de «operador seguro» si observan en el operador un incumplimiento grave o recurrente de las condiciones en que se le concedió el estatus.
2. El estatus de «operador seguro» también podrá retirarse como consecuencia de la aplicación de controles de conformidad efectuados con arreglo a lo dispuesto en el artículo 12.
3. Si se le retira el estatus de «operador seguro», el operador sólo podrá volver a solicitarlo tras un plazo de dos años.
4. Los Estados miembros adoptarán normas que permitan suspender el estatus de «operador seguro» si observan en el operador otros incumplimientos de las condiciones en que se le concedió el estatus.
5. La suspensión se revocará cuando la autoridad competente en materia de seguridad de la cadena de suministro observe que se ha puesto remedio a las infracciones.

³⁰ DO L 117 de 4.5.2005, p. 13.

Artículo 10

Procedimientos de concesión

1. La autoridad competente en materia de seguridad de la cadena de suministro será responsable de la concesión del estatus de «operador seguro». Los Estados miembros establecerán un registro de todos los «operadores seguros». El registro estará a disposición de las autoridades de los Estados miembros competentes en materia de seguridad de la cadena de suministro, de los puntos de contacto y de la Comisión.
2. Cada «operador seguro» recibirá un número de identificación que comienza por el código de país de su Estado miembro.
3. Los Estados miembros podrán designar organizaciones reconocidas en materia de seguridad de la cadena de suministro para los fines mencionados en el apartado 1. Las organizaciones reconocidas en materia de seguridad de la cadena de suministro deberán cumplir las condiciones que figuran en el anexo 6.

Artículo 11

Puntos de contacto para la seguridad de la cadena de suministro

1. Los Estados miembros designarán a un punto de contacto para la seguridad de la cadena de suministro.
2. El punto de contacto servirá de enlace con la Comisión y los demás Estados miembros, facilitará y seguirá la aplicación de las medidas sobre seguridad de la cadena de suministro y proporcionará información al respecto.

Artículo 12

Aplicación y control de la conformidad

Los Estados miembros garantizarán un control adecuado del régimen de «operador seguro», incluida la supervisión de las organizaciones reconocidas en materia de seguridad de la cadena de suministro.

Artículo 13

Adaptación

Las disposiciones de los anexos podrán ser modificadas o complementadas por disposiciones técnicas detalladas con arreglo al procedimiento a que se refiere el artículo 14, sin modificar el ámbito de aplicación del presente Reglamento.

Artículo 14

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por un Comité compuesto de representantes de los Estados miembros y presidido por el representante de la Comisión.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE³¹, teniendo en cuenta lo dispuesto en su artículo 8.
3. El plazo contemplado en el artículo 5, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en un mes.
4. El Comité aprobará su reglamento interno.

Artículo 15

Confidencialidad y difusión de la información

1. Para la aplicación del presente Reglamento, la Comisión adoptará, de conformidad con las disposiciones de la Decisión 2001/844/CE, CECA, Euratom de la Comisión³², las medidas oportunas para proteger la información sometida a los requisitos de confidencialidad a la que tenga acceso o que le sea comunicada por los Estados miembros.
2. Los Estados miembros adoptarán medidas equivalentes con arreglo a sus legislaciones nacionales.

Artículo 16

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al 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

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

³¹ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

³² DO L 317 de 3.12.2001, p. 1.

ANEXO 1

Expedidores

(preparación de las mercancías para su traslado y traslado desde el lugar de producción)

Para que el expedidor obtenga el estatus de «operador seguro», su sistema de gestión de la seguridad deberá basarse en una evaluación de los riesgos y referirse a los siguientes aspectos:

Seguridad física: Todos los edificios y locales deberán protegerse contra la entrada de personas no autorizadas y contra las intrusiones exteriores. La seguridad física incluirá:

- dispositivos de bloqueo en puertas, ventanas, portales y barreras, tanto interiores como exteriores;
- alumbrado de las instalaciones interiores y exteriores, incluidas las zonas de estacionamiento;
- zonas de estacionamiento para los vehículos particulares separadas de las zonas de expedición, carga y mercancía;
- sistemas de comunicación internos/externos que permiten entrar en contacto con el personal interno de seguridad o con las fuerzas del orden locales.

Control de los accesos: Deberá prohibirse el acceso no autorizado a las zonas de expedición, carga y mercancía. Los controles deberán incluir:

- una identificación sistemática e infalible de todos los empleados, visitantes y contactos comerciales;
- procedimientos que permitan impedir el paso a las personas no autorizadas o no identificadas.

Seguridad administrativa: Las medidas aplicables a la manutención de los bienes entrantes y salientes incluirán la protección contra la introducción, el intercambio o la pérdida de material. Los procedimientos de seguridad deberán tener en cuenta lo siguiente:

- se designará a un responsable de la seguridad para supervisar la entrada o la retirada de mercancía;
- la mercancía estará adecuadamente marcada, pesada, contada y documentada;
- se controlará la integridad de los sellos u otros dispositivos de seguridad en la mercancía entrante;

- se definirán procedimientos para la aplicación de sellos u otros dispositivos de seguridad en la mercancía saliente;
- se detectará la mercancía en falta y en exceso y se informará al respecto;
- se seguirán los movimientos de los bienes entrantes y salientes;
- las unidades de cargamento vacías y llenas se almacenarán de tal modo que impidan el acceso de personas no autorizadas;
- se establecerán procedimientos para tratar las anomalías o las actividades ilícitas que la empresa descubra o sospeche.

Seguridad del personal: Las empresas deberán definir un procedimiento interno para analizar minuciosamente las solicitudes de empleo, respetando la legislación en materia de igualdad de trato y protección de los datos personales. Este procedimiento interno podrá incluir comprobaciones de los antecedentes y otras pruebas en función de las tareas particulares que vayan a asignarse a ese empleado.

Procedimientos documentales: Las empresas deberán garantizar que los documentos estén completos, sean legibles, precisos y se presenten a tiempo.

Seguridad de los sistemas de información: Todos los procedimientos de información realizados en el marco de las operaciones de la cadena de suministro deberán ser seguros.

Programas de educación y formación: Deberá concienciarse a los empleados en cuestiones de seguridad con programas que les permitan reconocer los posibles riesgos de seguridad, conservar la integridad de los productos, detectar a las personas sin derecho de acceso y reaccionar en esa situación. Esos programas deberán animar a los empleados a participar de forma activa en los controles de seguridad.

ANEXO 2

Transportistas

Para que un transportista obtenga el estatus de «operador seguro», su sistema de gestión de la seguridad deberá basarse en una evaluación de los riesgos y abordar los siguientes aspectos:

Seguridad física: Todos los edificios, locales y medios de transporte deberán protegerse contra la entrada de personas no autorizadas y contra las intrusiones externas. La seguridad física incluirá:

- dispositivos de bloqueo en puertas, ventanas, portales y barreras, tanto interiores como exteriores;
- cierre de un perímetro, alumbrado adecuado de las instalaciones interiores y exteriores, incluidas las zonas de estacionamiento;
- zonas de estacionamiento para los vehículos particulares separadas de las zonas de expedición, carga y mercancías;
- sistemas de comunicación internos/externos que permitan entrar en contacto con el personal de seguridad o con las fuerzas del orden locales;

Control de los accesos: Deberá prohibirse el acceso no autorizado a las instalaciones y a los medios de transporte. Los controles deberán incluir:

- una identificación sistemática e infalible de todos los empleados, visitantes y contactos comerciales;
- procedimientos que permitan impedir el paso a las personas no autorizadas o no identificadas.

Seguridad administrativa: Deberán definirse procedimientos que impidan la introducción de material sin documentación a bordo de medios de transporte y en cargamentos e impedir la entrada de personas no autorizadas. Los procedimientos de seguridad deberán tener en cuenta lo siguiente:

- la mercancía y el equipo correspondiente estarán adecuadamente marcados, contados y documentados;
- se controlará la integridad de los sellos y demás dispositivos de seguridad en la mercancía admitida al transporte;
- se aplicarán procedimientos para garantizar que los sellos y demás dispositivos de seguridad de la mercancía estén intactos en el momento de la entrega;

- se establecerá un sistema para detectar las carencias e informar al respecto;
- se seguirán los movimientos de los bienes entrantes y salientes y de los medios de transporte;
- se establecerán procedimientos para tratar las anomalías o las actividades ilícitas que la empresa descubra o sospeche.

Si se descubre material sin documentación o se sospechan manipulaciones fraudulentas, se efectuará una inspección física de las partes accesibles de los medios de transporte o de las zonas rápidamente accesibles cerca de ellos. Deberán definirse procedimientos para la elaboración de informes al respecto.

Seguridad del personal: Las empresas deberán definir un procedimiento interno para analizar minuciosamente las solicitudes de empleo, respetando la legislación en materia de igualdad de trato y protección de los datos personales. Este procedimiento interno podrá incluir comprobaciones de los antecedentes y otras pruebas en función de las tareas particulares que vayan a asignarse a ese empleado.

Procedimientos documentales: Las empresas deberán garantizar que los documentos estén completos, sean legibles, precisos y se presenten a tiempo.

Seguridad de los sistemas de información: Todos los procedimientos de información realizados en el marco de las operaciones de la cadena de suministro deberán ser seguros.

Disposiciones para la seguridad del flujo de mercancías: Las empresas podrán calificar de «segura» la mercancía entregada por operadores «no seguros» si una inspección de su contenido les permite garantizarlo. Si no se produce dicha inspección, o si la inspección no permite considerar que esa mercancía se incluye en una cadena de suministro segura, podrá rechazarse el «tratamiento acelerado».

Programas de educación y formación: Deberá concienciarse a los empleados en cuestiones de seguridad con programas que les permitan reconocer los posibles riesgos de seguridad, conservar la integridad de los productos, detectar a las personas sin derecho de acceso y reaccionar en esa situación. Esos programas deberán animar a los empleados a participar de forma activa en los controles de seguridad.

ANEXO 3

Transitarios

Para que un transitario obtenga el estatus de «operador seguro», su sistema de gestión de la seguridad deberá basarse en una evaluación de los riesgos y abordar los siguientes aspectos:

Control de los accesos: Deberá prohibirse el acceso no autorizado a las instalaciones. Los controles deberán incluir una identificación clara de todos los empleados, visitantes y contactos comerciales, así como procedimientos que permitan impedir el paso a las personas no autorizadas o no identificadas.

Seguridad administrativa: Deberán establecerse procedimientos para tratar las anomalías o las actividades ilícitas que la empresa descubra o sospeche.

Procedimientos documentales: Los transitarios harán todo lo posible por garantizar que toda la documentación proporcionada y utilizada para el despacho de aduana de las mercancías sea legible y esté protegida contra los intercambios, la pérdida o la introducción de información errónea. Los procedimientos documentales incluirán lo siguiente:

- Garantizar la fiabilidad de la información recibida: nombre y dirección del expedidor y del destinatario, primera y segunda partes notificantes, descripción, peso, cantidad y unidad de medida (por ejemplo, cajas, cartones, etc.) de la mercancía;
- Registro, informe e investigación de la mercancía en falta o en exceso;
- Seguimiento de los movimientos de la mercancía entrante y saliente;
- Protección del acceso a los ordenadores y a la información.

Seguridad del personal: Las empresas deberán definir un procedimiento interno para analizar minuciosamente las solicitudes de empleo, respetando la legislación en materia de igualdad de trato y protección de los datos personales. Este procedimiento interno podrá incluir comprobaciones de los antecedentes y otras pruebas en función de las tareas particulares que vayan a asignarse a ese empleado.

Procedimientos documentales: Las empresas deberán garantizar que las listas de cargamento, los manifiestos y los demás documentos de transporte estén completos, sean legibles, precisos y se presenten a tiempo.

Seguridad de los sistemas de información: Todos los procedimientos de información realizados en el marco de las operaciones de la cadena de suministro deberán ser seguros.

Disposiciones para la seguridad del flujo de mercancías: Las empresas podrán calificar de «segura» la mercancía entregada por operadores «no seguros» si una

inspección de su contenido les permite garantizarlo. Si no se produce dicha inspección, o si la inspección no permite considerar que esa mercancía se incluye en una cadena de suministro segura, podrá rechazarse el «tratamiento acelerado».

Programas de educación y formación: Deberá concienciarse a los empleados en cuestiones de seguridad con programas que les permitan reconocer los posibles riesgos de seguridad, conservar la integridad de la mercancía, detectar a las personas sin derecho de acceso y reaccionar en esa situación. Esos programas deberán animar a los empleados a participar de forma activa en los controles de seguridad e incluir:

- un reconocimiento de los empleados que participan de forma activa en los controles de seguridad;
- una formación en materia de fraude documental y controles de seguridad informática.

ANEXO 4

Depósito, almacenamiento u operaciones en las terminales interiores (incluidos los puertos interiores*)

Para que una empresa dedicada al depósito, al almacenamiento y a las operaciones en terminales interiores o puertos interiores obtenga el estatus de «operador seguro», su sistema de gestión de la seguridad deberá basarse en una evaluación de los riesgos y abordar los siguientes aspectos:

Seguridad física: Todos los edificios deberán construirse con materiales resistentes a la entrada de personas no autorizadas y a las intrusiones exteriores. La seguridad física incluirá:

- dispositivos de bloqueo en puertas, ventanas, portales y barreras, tanto interiores como exteriores;
- alumbrado de las instalaciones interiores y exteriores, incluidas las zonas de estacionamiento;
- zonas de estacionamiento para los vehículos particulares separadas de las zonas de expedición, carga y mercancías;
- sistemas de comunicación internos/externos que permitan entrar en contacto con el personal interno de seguridad o con las fuerzas del orden locales.

Control de los accesos: Deberá prohibirse el acceso no autorizado a las instalaciones. Los controles deberán incluir:

- una identificación sistemática e infalible de todos los empleados, visitantes y contactos comerciales;
- procedimientos que permitan impedir el paso a las personas no autorizadas o no identificadas.

Seguridad administrativa: Deberán establecerse procedimientos para evitar que se introduzca material sin documentación en los depósitos, instalaciones de almacenamiento o terminales interiores (incluidos los puertos interiores). Los procedimientos de seguridad deberán tener en cuenta lo siguiente:

- se designará a un responsable de la seguridad para supervisar la entrada o la retirada de mercancía;
- la mercancía y el equipo correspondiente estarán adecuadamente marcados, contados y documentados y se cotejará con los datos del manifiesto;

- se controlará la integridad de los sellos y demás dispositivos de seguridad en la mercancía entrante;
- se definirán procedimientos para la aplicación de sellos y demás dispositivos de seguridad en la mercancía saliente;
- se establecerán procedimientos para detectar la mercancía en falta y en exceso;
- se establecerán procedimientos para tratar las anomalías o las actividades ilícitas que la empresa descubra o sospeche;
- las unidades de cargamento vacías y llenas se almacenarán de tal modo que impidan el acceso de personas no autorizadas;
- se impedirá el acceso a la mercancía y a los contenedores.

Seguridad del personal: Las empresas deberán definir un procedimiento interno para analizar minuciosamente las solicitudes de empleo, respetando la legislación en materia de igualdad de trato y protección de los datos personales. Este procedimiento interno podrá incluir comprobaciones de los antecedentes y otras pruebas en función de las tareas particulares que vayan a asignarse a ese empleado.

Seguridad de los sistemas de información: Todos los procedimientos de información realizados en el marco de las operaciones de la cadena de suministro deberán ser seguros.

Disposiciones para la seguridad del flujo de mercancías: Las empresas podrán calificar de «segura» la mercancía entregada por operadores «no seguros» si una inspección de su contenido les permite garantizarlo. Si no se produce dicha inspección, o si la inspección no permite considerar que esa mercancía se incluye en una cadena de suministro segura, podrá rechazarse el «tratamiento acelerado».

Programas de educación y formación: Deberá concienciarse a los empleados en cuestiones de seguridad con programas que les permitan reconocer los posibles riesgos de seguridad, conservar la integridad de la mercancía, detectar a las personas sin derecho de acceso y reaccionar en esa situación. Esos programas deberán animar a los empleados a participar de forma activa en los controles de seguridad.

* siempre que no se apliquen las disposiciones del Reglamento (CE) n° 725/2004.

ANEXO 5

Evaluación de los riesgos

La evaluación de los riesgos de un operador permitirá definir un sistema de gestión de la seguridad. La evaluación de los riesgos deberá tener en cuenta la situación general de la empresa (y no en una sola operación de transporte) e incluir al menos las etapas siguientes:

Primera etapa – definir los distintos tipos de amenaza:

- información puntual de la situación nacional e internacional o de las campañas terroristas en curso;
- dictamen de las autoridades de seguridad sobre el riesgo de atentados terroristas en determinadas instalaciones u operaciones;
- interés que presentan, para un atentado terrorista, los edificios, operaciones o personal de la empresa;
- posibilidad de daños colaterales por la implantación de la empresa en una zona de alto riesgo.

Segunda etapa – definir lo que debe protegerse y, en particular, la vulnerabilidad de esos elementos ante un atentado terrorista.

Tercera etapa – definir las medidas que deben adoptarse para reducir el riesgo hasta un nivel aceptable.

ANEXO 6

Condiciones que deberán cumplir las organizaciones reconocidas en materia de seguridad de la cadena de suministro

Una organización reconocida en materia de seguridad de la cadena de suministro deberá poder demostrar:

- que cuenta con una trayectoria intachable en cuanto a corrupción y fraude (tanto la organización como sus empleados);
- que dispone de las competencias necesarias para la seguridad de la cadena de suministro;
- que dispone de conocimientos suficientes sobre las operaciones relacionadas con la cadena de suministro, incluidos los requisitos operativos;
- que dispone de conocimientos suficientes de las demás operaciones relacionadas con la seguridad que pueden influir en la seguridad de la cadena de suministro;
- que es capaz de evaluar los riesgos para la seguridad de la cadena de suministro;
- que puede actualizar y mejorar el nivel de conocimientos especializados de su personal en materia de seguridad de la cadena de suministro;
- que puede garantizar en todo momento que su personal es de confianza;
- que puede adoptar las medidas adecuadas para evitar la divulgación no autorizada de información confidencial sobre seguridad, o el acceso no autorizado a la misma;
- que conoce la legislación nacional e internacional pertinente y los requisitos de seguridad;
- que conoce las amenazas y tendencias actuales en materia de seguridad;
- que dispone de los conocimientos necesarios sobre el reconocimiento y la detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos;
- que posee los conocimientos necesarios para reconocer, sin carácter discriminatorio, las características y pautas de comportamiento de las personas que pueden suponer una amenaza para la seguridad de la cadena de suministro;
- que conoce las técnicas utilizadas para eludir las medidas de seguridad;
- que conoce los equipos y sistemas de seguridad y vigilancia, así como sus limitaciones operativas

FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA

1. DENOMINACIÓN DE LA PROPUESTA:

Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la mejora de la seguridad de la cadena de suministro.

2. MARCO GPA/PPA (gestión/presupuestación por actividades)

Ámbito(s) político(s) afectado(s) y actividad(es) asociada(s):

Ámbito político: política de transporte terrestre, aéreo y marítimo

Actividades: aplicación y control de medidas para la seguridad de la cadena de suministro.

3. LÍNEAS PRESUPUESTARIAS

3.1 Líneas presupuestarias (líneas operativas y líneas correspondientes de asistencia técnica y administrativa (antiguas líneas BA)), incluidas sus denominaciones:

06 02 03 02 Seguridad operativa del transporte

06 02 11 03 Comités

3.2. Duración de la acción y de la incidencia financiera:

Indeterminada, con un inicio en el año 2008.

3.3. Características presupuestarias (*añada casillas si es necesario*):

Línea presupuestaria	Tipo de gasto		Nuevo	Contribución de la AELC	Contribución de los países candidatos	Rúbrica de las perspectivas financieras
	GNO	CND				
	GNO	CND	NO	NO	NO	Nº
	GNO	CND	NO	NO	NO	Nº

4. SÍNTESIS DE LOS RECURSOS

4.1 Recursos financieros

4.1.1. Síntesis de los créditos de compromiso (CC) y de los créditos de pago (CP)

millones de euros (al tercer decimal)

Tipo de gasto	Sección n°		2006	2007	2008	2009	2010	2011 y ss.	Total
---------------	------------	--	------	------	------	------	------	------------	-------

Gastos operativos³³

Créditos de compromiso (CC)	8.1	a	0	0	0	0	0,5	0	0,5
Créditos de pago (CP)		b	0	0	0	0	0,5	0	0,5

Gastos administrativos incluidos en el importe de referencia³⁴

Asistencia técnica y administrativa (CND)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	0
---	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

IMPORTE DE REFERENCIA TOTAL

Créditos de compromiso		a+c	0	0	0	0	0,5	0	0,5
Créditos de pago		b+c	0	0	0	0	0,5	0	0,5

Gastos administrativos no incluidos en el importe de referencia³⁵

Recursos humanos y gastos afines (CND)	8.2.5	d	0	0	0	0	0	0	0
Costes administrativos, excepto recursos humanos y costes afines, no incluidos en el importe de referencia (CND)	8.2.6	e	0	0	0,056	0,037	0,037	0,037	0,168

Coste financiero indicativo total de la intervención

TOTAL CC, incluido el coste de los recursos humanos		a+c+d+e	0	0	0,056	0,037	0,537	0,037	0,668
TOTAL CP, incluido el coste de los recursos humanos		b+c+d+e	0	0	0,056	0,037	0,537	0,037	0,668

Desglose de la cofinanciación

Si la propuesta incluye una cofinanciación por los Estados miembros u otros organismos (especifique cuáles), debe indicar en el cuadro una estimación del nivel de cofinanciación (puede añadir líneas adicionales si está previsto que varios organismos participen en la cofinanciación):

millones de euros (al tercer decimal)

³³ Gastos no cubiertos por el capítulo xx 01 del título xx correspondiente.

³⁴ Gastos correspondientes al artículo xx 01 04 del título xx.

³⁵ Gastos correspondientes al capítulo xx 01, excepto los artículos xx 01 04 y xx 01 05.

Organismo cofinanciador		2006	2007	2008	2009	2010	2011 y ss.	Total
.....	f							
TOTAL CC, incluida la cofinanciación	a+c +d+ e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2. Compatibilidad con la programación financiera

- La propuesta es compatible con la programación financiera vigente.
- La propuesta requiere una reprogramación de la correspondiente rúbrica de las perspectivas financieras.
- La propuesta puede requerir la aplicación de las disposiciones del Acuerdo Interinstitucional³⁶ (relativas al instrumento de flexibilidad o a la revisión de las perspectivas financieras).

4.1.3. Incidencia financiera en los ingresos

- La propuesta no tiene incidencia financiera en los ingresos
- La propuesta tiene incidencia financiera; el efecto en los ingresos es el siguiente:

Nota: todas las precisiones y observaciones relativas al método de cálculo del efecto en los ingresos deben consignarse en un anexo separado.

millones de euros (al primer decimal)

Línea presupuestaria	Ingresos	Antes de la acción [Año n-1]	Situación después de la acción					
			[Año n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ³⁷
	a) Ingresos en términos absolutos							
	b) Variación de los ingresos Δ							

(Especifique cada línea presupuestaria de ingresos afectada, añadiendo al cuadro las casillas necesarias si el efecto se extiende a más de una línea.)

³⁶

Véanse los puntos 19 y 24 del Acuerdo Interinstitucional.

³⁷

Añada columnas en su caso, si la duración de la acción es superior a seis años.

- 4.2. Recursos humanos equivalentes a tiempo completo (ETC) (incluidos funcionarios, personal temporal y externo) – véase el desglose en el punto 8.2.1.

Necesidades anuales	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Cantidad total de recursos humanos	0	0	0	0	0	0

5. CARACTERÍSTICAS Y OBJETIVOS

Las precisiones sobre el contexto de la propuesta han de figurar en la exposición de motivos. Esta sección de la ficha financiera legislativa debe contener la siguiente información adicional específica:

- 5.1. Realización necesaria a corto o largo plazo

En su Declaración sobre la lucha contra el terrorismo, de 29 de marzo de 2004³⁸, el Consejo Europeo instó «al refuerzo de la seguridad de todos los sistemas de transporte, incluso mediante la mejora del marco jurídico y de los mecanismos de prevención». La presente propuesta responde a las necesidades manifestadas y a la solicitud del Consejo.

En los últimos años, la Unión Europea ha registrado avances considerables en la seguridad de las operaciones de transporte ante la amenaza terrorista. Existe legislación en materia de seguridad de la aviación (incluidos los aeropuertos) y del transporte marítimo. La legislación sobre la seguridad de los puertos marítimos ha alcanzado el final del proceso legislativo. No existe legislación europea que se refiera a la cadena de suministro, salvo en los aspectos mencionados anteriormente. La presente propuesta solventa las lagunas existentes en materia de seguridad entre los distintos modos de transporte.

- 5.2. Valor añadido de la implicación comunitaria, coherencia de la propuesta con otros instrumentos financieros y posibles sinergias

Para evitar la reaparición de mercados de transporte nacionales como consecuencia de normas nacionales en materia de seguridad de la cadena de suministro, se requiere un enfoque comunitario, como sucedió con el transporte marítimo, los puertos marítimos, la aviación y los aeropuertos.

- 5.3. Objetivos de la propuesta, resultados esperados e indicadores correspondientes en el contexto de la gestión por actividades

Ninguno, salvo los correspondientes a su función de guardiana de los Tratados.

³⁸ Declaración del Consejo de la Unión Europea sobre la lucha contra el terrorismo de 25 de marzo de 2004 - Documento del Consejo 7906/04, de 29 de marzo de 2004.

5.4. Método de ejecución (indicativo)

Exponga el método o métodos³⁹ elegidos para la ejecución de la acción.

- Gestión centralizada***
- directa, por la Comisión
- indirecta, por delegación en:
 - agencias ejecutivas
 - organismos creados por las Comunidades, como los previstos en el artículo 185 del Reglamento financiero
 - organismos nacionales del sector público / organismos con misión de servicio público
- Gestión compartida o descentralizada***
 - con los Estados miembros
 - con terceros países
- Gestión conjunta con organizaciones internacionales (especifíquese)***

Comentarios principales: -

6. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

6.1. Sistema de seguimiento

La Comisión habrá de realizar el trabajo de control habitual en su calidad de garante de los Tratados.

6.2. Evaluación

6.2.1. Evaluación *ex ante*

La Declaración del Consejo Europeo sobre la lucha contra el terrorismo, de 25 de marzo de 2004,⁴⁰ fija el contexto político imperativo de esta iniciativa de la Comisión.

³⁹ Si se indica más de un método, facilite detalles adicionales en la sección «comentarios principales» de este punto.

⁴⁰ Declaración del Consejo de la Unión Europea sobre la lucha contra el terrorismo de 25 de marzo de 2004 - Documento del Consejo 7906/04, de 29 de marzo de 2004.

En el año 2004 se inició un proceso de consulta que permitió concretar el alcance de las posibles medidas comunitarias para reforzar la seguridad de la cadena de suministro en el transporte terrestre, en colaboración con los Estados miembros y las partes interesadas.

El proceso de consulta y la evaluación del impacto⁴¹ ponen de manifiesto que las medidas comunitarias deberían tener en cuenta lo siguiente:

- Para la seguridad de la cadena de suministro, se trata de pensar en lo impensable. Los riesgos se refieren a la mercancía, a los modos de transporte y a la infraestructura. Las autoridades públicas nunca podrán garantizar una seguridad total.
- Cada vez son más numerosas las empresas que aplican sus propias normas de seguridad. Sus socios en la cadena de suministro han de ajustarse a sus procedimientos. Los prestadores de servicios de transporte y demás suministradores con varios clientes han de someterse a muchas evaluaciones, lo cual resulta innecesario, perturbador y costoso.
- Se trata de alcanzar el mayor nivel posible de seguridad para la cadena de suministro sin perjudicar al comercio y manteniendo al mínimo los requisitos administrativos.
- Las autoridades públicas y las empresas de este sector deben cooperar para reforzar la seguridad de la cadena de suministro. El principio rector consiste en que los operadores que cumplan de forma voluntaria determinados requisitos y que hayan sido objeto de controles por las autoridades podrán acogerse a determinadas facilidades y simplificaciones.
- Un enfoque uniforme en la adopción de normas aplicables a la cadena de suministro reducirá la competencia en materia de seguridad dentro de la Unión Europea. La certificación de las empresas podría ser una solución.

6.2.2. Medidas adoptadas sobre la base de una evaluación intermedia / *ex post* (enseñanzas extraídas de anteriores experiencias similares)

La Comisión tiene previsto encargar un estudio para evaluar el impacto y la eficacia de las medidas adoptadas. Ese estudio debería realizarse por vez primera en el año 2010 y, a continuación, cada tres años. Esa evaluación periódica es necesaria para que la Comisión pueda proponer, mediante el procedimiento de comité, posibles modificaciones del sistema propuesto. Se evalúa en 500 000 euros el coste de cada estudio.

6.2.3. Condiciones y frecuencia de evaluaciones futuras

⁴¹ DNV Consulting, The impact of possible European legislation to improve transport security, 2004, Coste budget 2004

Véase el punto 6.2.2.

7. MEDIDAS ANTIFRAUDE

En virtud del anexo 6 del Reglamento propuesto, una organización reconocida en materia de seguridad de la cadena de suministro deberá demostrar que cuenta con una trayectoria intachable en cuanto a corrupción y fraude (tanto la organización como sus empleados).

8. DESGLOSE DE LOS RECURSOS

8.1. Objetivos de la propuesta en términos de coste financiero

Créditos de compromiso en millones de euros (al tercer decimal)

(Indique las denominaciones de los objetivos, de las acciones y de los resultados)	Tipo de resultados	Coste medio	2006		2007		2008		2009		2010		2011		TOTAL	
			Nº de resultados	Coste total												
OBJETIVO OPERATIVO nº 1 ⁴²																
Acción 1.....																
- Resultado 1																
- Resultado 2																
Acción 2.....																
- Resultado 1																
Subtotal objetivo 1																
OBJETIVO OPERATIVO nº 2 ¹																
Acción 1.....																
- Resultado 1																
Subtotal objetivo 2																
OBJETIVO OPERATIVO nº n ¹																
Subtotal objetivo n																
COSTE TOTAL																

⁴² Según se describe en el punto 5.3.

8.2. Gastos administrativos

8.2.1. Cantidad y tipo de recursos humanos

Tipos de puestos		Personal que se asignará a la gestión de la acción utilizando recursos existentes y/o adicionales (número de puestos/ETC)					
		2006	2007	2008	2009	2010	2011
Funcionarios o agentes temporales ⁴³ (XX 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AST						
Personal financiado ⁴⁴ con cargo al artículo XX 01 02							
Personal financiado ⁴⁵ con cargo al artículo XX 01 04/05							
TOTAL							

8.2.2. Descripción de las tareas derivadas de la acción

No procede.

8.2.3. Origen de los recursos humanos (estatutarios)

(Si consigna más de un origen, indique el número de puestos correspondientes a cada origen)

- Puestos actualmente asignados a la gestión del programa que se va a sustituir o ampliar
- Puestos preasignados en el ejercicio EPA/AP del año n
- Puestos que se solicitarán en el próximo procedimiento EPA/AP
- Puestos que se reasignan utilizando recursos existentes en el servicio gestor (reasignación interna)
- Puestos necesarios en el año n, pero no previstos en el ejercicio EPA/AP del año en cuestión

⁴³ Coste NO cubierto por el importe de referencia.

⁴⁴ Coste NO cubierto por el importe de referencia.

⁴⁵ Coste incluido en el importe de referencia.

8.2.4. Otros gastos administrativos incluidos en el importe de referencia (XX 01 04/05 - Gastos de gestión administrativa)

millones de euros (al tercer decimal)

Línea presupuestaria (nº y denominación)	Año n	Año n+1	Año n+2	Año n+3	Año n+4	Año n+5 y ss.	TOTAL
1. Asistencia técnica y administrativa (incluidos los costes de personal)							
Agencias ejecutivas ⁴⁶							
Otros tipos de asistencia técnica y administrativa							
- intramuros							
- extramuros							
Total asistencia técnica y administrativa							

8.2.5. Coste financiero de los recursos humanos y costes asociados no incluidos en el importe de referencia

millones de euros (al tercer decimal)

Tipo de recursos humanos	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Funcionarios y agentes temporales (XX 01 01)						
Personal financiado con cargo al artículo XX 01 02 (auxiliares, END, contratados, etc.) (indique la línea presupuestaria)						
Coste total de los recursos humanos y costes afines (NO incluidos en el importe de referencia)						

Cálculo - Con referencia al punto 8.2.1, si procede

⁴⁶ Indique la ficha financiera legislativa correspondiente a la agencia o agencias ejecutivas de que se trate.

8.2.6. Otros gastos administrativos no incluidos en el importe de referencia

millones de euros (al tercer decimal)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	TOTAL
XX 01 02 11 01 - Misiones							
XX 01 02 11 02 - Reuniones y conferencias							
XX 01 02 11 03 – Comités (27C730)			0,056	0,0375	0,0375	0,0375	0,168
XX 01 02 11 04 - Estudios y consultoría							
XX 01 02 11 05 - Sistemas de información							
2. Total otros gastos de gestión (XX 01 02 11)							
3. Otros gastos de naturaleza administrativa (especifique e indique la línea presupuestaria)							
Total gastos administrativos, excepto recursos humanos y costes afines (NO incluidos en el importe de referencia)			0,056	0,0375	0,0375	0,0375	0,168

Cálculo – 3 reuniones de un comité de representantes para la seguridad de la cadena de suministro el primer año. -2 reuniones los años siguientes. Reembolso de los gastos de viaje de un experto nacional, estimados en 25 x 750 euros de promedio por experto.