Este documento es un instrumento de documentación y no compromete la responsabilidad de las instituciones

►**B**

REGLAMENTO (UE) Nº 185/2010 DE LA COMISIÓN

de 4 de marzo de 2010

por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(DO L 55 de 5.3.2010, p. 1)

Modificado por:

		Diario Oficial		
		n°	página	fecha
►**M1**	Reglamento (UE) nº 357/2010 de la Comisión de 23 de abril de 2010	L 105	10	27.4.2010
►**M2**	Reglamento (UE) nº 358/2010 de la Comisión de 23 de abril de 2010	L 105	12	27.4.2010
►**M3**	Reglamento (UE) nº 573/2010 de la Comisión de 30 de junio de 2010	L 166	1	1.7.2010
►**M4**	Reglamento (UE) nº 983/2010 de la Comisión de 3 de noviembre de 2010	L 286	1	4.11.2010
►**M5**	Reglamento (UE) nº 334/2011 de la Comisión de 7 de abril de 2011	L 94	12	8.4.2011
►**M6**	Reglamento de Ejecución (UE) nº 859/2011 de la Comisión de 25 de agosto de 2011	L 220	9	26.8.2011
►**M7**	Reglamento de Ejecución (UE) nº 1087/2011 de la Comisión de 27 de octubre de 2011	L 281	12	28.10.2011
►**M8**	Reglamento de Ejecución (UE) nº 1147/2011 de la Comisión de 11 de noviembre de 2011	L 294	7	12.11.2011
►**M9**	Reglamento de Ejecución (UE) nº 173/2012 de la Comisión de 29 de febrero de 2012	L 59	1	1.3.2012
►**M10**	Reglamento de Ejecución (UE) nº 711/2012 de la Comisión de 3 de agosto de 2012	L 209	1	4.8.2012

▼B

REGLAMENTO (UE) Nº 185/2010 DE LA COMISIÓN

de 4 de marzo de 2010

por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2008, sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 2320/2002 ([1]), y, en particular, su artículo 4, apartado 3,

Considerando lo siguiente:

(1) De conformidad con el artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 300/2008, la Comisión deberá adoptar medidas para la aplicación de las normas básicas comunes mencionadas en el artículo 4, apartado 1, junto con medidas generales complementarias de las normas básicas comunes a las que alude el artículo 4, apartado 2, de dicho Reglamento.

(2) Si contienen medidas de seguridad especiales, estas se considerarán «información clasificada UE» con arreglo a la Decisión de la Comisión 2001/844 (CE, CECA, Euratom), de 29 de noviembre de 2001, por la que se modifica el Reglamento interno ([2]), tal y como contempla el artículo 18, letra a), del Reglamento (CE) nº 300/2008, y no serán publicadas. Estas medidas deberán adoptarse por separado, mediante una decisión destinada a todos los Estados miembros.

(3) El Reglamento (CE) nº 300/2008 será aplicable y producirá plenos efectos a partir de la fecha especificada en las normas de desarrollo adoptadas con arreglo al procedimiento mencionado en el artículo 4, apartados 2 y 3, el 29 de abril de 2010, a más tardar. Por consiguiente, el presente Reglamento será aplicable a partir del 29 de abril de 2010 a fin de armonizar la aplicación del Reglamento (CE) nº 300/2008 y sus correspondientes actos de desarrollo.

(4) Los métodos y tecnologías para la detección de explosivos líquidos se desarrollarán con el tiempo. De acuerdo con los avances tecnológicos y experiencias de funcionamiento a escala comunitaria y mundial, la Comisión, cuando proceda, presentará propuestas de revisión de las disposiciones técnicas y de funcionamiento sobre el control de líquidos, aerosoles y geles.

(5) Así pues, procede derogar el Reglamento (CE) nº 1217/2003 de la Comisión, de 4 de julio de 2003, por el que se establecen especificaciones comunes relativas a los programas nacionales de control de calidad de la seguridad de la aviación civil ([3]), el Reglamento (CE) nº 1486/2003, de 22 de agosto de 2003, por el que se establecen los procedimientos para efectuar inspecciones en el campo de la seguridad de la aviación civil ([4]), el Reglamento (CE) nº 1138/2004, de 21 de junio de 2004, por el que se establece una

([1]) DO L 97 de 9.4.2008, p. 72.
([2]) DO L 317 de 3.12.2001, p. 1.
([3]) DO L 169 de 8.7.2003, p. 44.
([4]) DO L 213 de 23.8.2003, p. 3.

▼B

definición común de las zonas críticas de las zonas restringidas de seguridad de los aeropuertos ([1]), y el Reglamento (CE) nº 820/2008, de 8 de agosto de 2008, por el que se establecen las medidas para la aplicación de las normas comunes de seguridad aérea ([2]), todos los cuales desarrollan el Reglamento (CE) nº 2320/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, por el que se establecen normas comunes para la seguridad de la aviación civil ([3]).

(6) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de seguridad de aviación civil instituido en virtud del artículo 19, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 300/2008.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Objetivo

El presente Reglamento establece medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita que comprometan la seguridad de la aviación, junto con medidas generales complementarias de las citadas normas básicas comunes.

Artículo 2

Normas de aplicación

1. Las medidas a que hace referencia el artículo 1 figuran en el anexo.

2. De conformidad con el artículo 10, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 300/2008, los programas nacionales de seguridad para la aviación civil se remitirán pertinentemente a las disposiciones del presente Reglamento.

Artículo 3

Derogación

Los Reglamentos (CE) nº 1217/2003, (CE) nº 1486/2003, (CE) nº 1138/2004 y (CE) nº 820/2008, quedan derogados con efectos a partir del 29 de abril de 2010.

Artículo 4

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*.

Será aplicable a partir del 29 de abril de 2010.

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

([1]) DO L 221 de 22.6.2004, p. 6.
([2]) DO L 221 de 19.8.2008, p. 8.
([3]) DO L 355 de 30.12.2002, p. 1.

▼B

ANEXO

1. SEGURIDAD AEROPORTUARIA

1.0. DISPOSICIONES GENERALES

1.01. Salvo disposición contraria, la autoridad competente, el gestor del aeropuerto, la compañía aérea, la entidad aeroportuaria o el servicio responsable con arreglo al programa nacional de seguridad para la aviación civil a que se refiere el artículo 10 del Reglamento (CE) nº 300/2008 velarán por la implantación de las medidas establecidas en el presente capítulo.

1.02. A efectos del presente capítulo, se considerarán partes o elementos de un aeropuerto toda aeronave, autobús, carretilla o remolque portaequipaje y cualquier otro medio de transporte, así como todo camino peatonal, pasarela de evacuación o pista.

A efectos del presente capítulo, se entenderá por «equipaje seguro» todo equipaje facturado pendiente de embarque que haya pasado el control y que esté físicamente protegido para impedir la introducción de objetos.

1.03. Sin perjuicio de los criterios de derogación que establece el Reglamento (CE) nº 272/2009, la autoridad competente podrá autorizar procedimientos especiales de seguridad o podrá conceder exenciones en cuanto a la protección y seguridad de las zonas de operaciones aeroportuarias en días en los que no haya programados más de 8 vuelos de salida, a condición de que no más de una aeronave deba someterse a operaciones de carga, descarga, embarque o desembarque en cualquier momento, bien dentro de las zonas críticas de las zonas restringidas de seguridad aeroportuaria o en un aeropuerto no englobado bajo el ámbito de aplicación del punto 1.1.3.

1.1. REQUISITOS DE PLANIFICACIÓN AEROPORTUARIA

1.1.1. **Límites**

1.1.1.1. Los límites entre el sector de tierra, la zona de operaciones, las zonas restringidas de seguridad, las partes críticas y, cuando proceda, las zonas demarcadas, serán claramente reconocibles en todo aeropuerto a fin de facilitar la adopción de las medidas de seguridad oportunas en todas esas zonas.

1.1.1.2. El límite entre el sector de tierra y la zona de operaciones constituirá un obstáculo físico claramente visible para el público en general que impida el acceso a personas no autorizadas.

1.1.2. **Zonas restringidas de seguridad**

1.1.2.1. Entre las zonas restringidas de seguridad se incluirán, al menos:

a) un área aeroportuaria a la que tengan acceso los pasajeros en espera de embarcar que hayan pasado el control;

b) un área por la que pueda circular o en la que se pueda guardar el equipaje facturado pendiente de embarque ya controlado, salvo en lo que concierne al «equipaje seguro», y

c) una zona aeroportuaria utilizada para el estacionamiento de toda aeronave sujeta a operaciones de carga o embarque.

1.1.2.2. Se considerará zona restringida de seguridad cualquier zona del aeropuerto al menos durante el período en que estén teniendo lugar las actividades mencionadas en el punto 1.1.2.1.

Una vez establecida una zona restringida de seguridad, se efectuará un registro de seguridad de todas aquellas partes que hubiesen podido contaminarse inmediatamente antes del establecimiento de dicha zona, con objeto de cerciorarse de que no contiene artículos prohibidos. Esta disposición se considerará cumplida por toda aeronave sometida a un registro de seguridad.

▼B

1.1.2.3. En aquellos casos en que personas no autorizadas hubiesen podido tener acceso a zonas restringidas de seguridad, se efectuará rápidamente un registro de seguridad de todas aquellas partes que hubiesen podido contaminarse para cerciorarse de que no contienen artículos prohibidos. Esta disposición se considerará cumplida por toda aeronave sometida a un registro de seguridad.

1.1.3. **Zonas críticas de las zonas restringidas de seguridad**

1.1.3.1. Se establecerán zonas críticas en los aeropuertos en los que más de 40 miembros del personal esté en posesión de tarjetas de identificación que permitan el acceso a las zonas restringidas de seguridad.

1.1.3.2. Entre las zonas críticas se incluirán, al menos:

a) todas las áreas aeroportuarias a las que tengan acceso los pasajeros en espera de embarcar que hayan pasado el control, y

b) todas aquellas zonas de un aeropuerto por las que pueda circular o en las que se pueda guardar el equipaje facturado pendiente de embarque ya controlado, salvo si se trata de «equipaje seguro».

Un área del aeropuerto se considerará zona crítica, al menos durante el período en que se estén llevando a cabo las actividades mencionadas precedentemente bajo las letras a) o b).

1.1.3.3. Una vez establecida una zona crítica, se efectuará un registro de seguridad de todas aquellas partes que hubiesen podido contaminarse inmediatamente antes del establecimiento de dicha zona con objeto de cerciorarse de que no contiene artículos prohibidos. Esta disposición se considerará cumplida por toda aeronave sometida a un registro de seguridad.

▼M9

1.1.3.4. En aquellos casos en que personas no sometidas a control o pasajeros y tripulantes procedentes de terceros países distintos de los enumerados en el apéndice 4-B hubiesen podido tener acceso a zonas críticas, se efectuará rápidamente un registro de seguridad de todas aquellas partes que hubiesen podido contaminarse para cerciorarse de que no contienen artículos prohibidos.

El apartado 1 se considerará cumplido por toda aeronave sometida a un registro de seguridad.

El apartado 1 no será aplicable cuando las personas mencionadas en los puntos 1.3.2 y 4.1.1.7 hayan tenido acceso a zonas críticas.

En lo que respecta a los pasajeros y tripulantes procedentes de terceros países distintos de los enumerados en el apéndice 4-B, el apartado 1 se aplicará únicamente a aquellas zonas críticas que sean utilizadas por equipaje facturado controlado y/o pasajeros pendientes de embarque que hayan pasado el control que no embarquen en la misma aeronave que dichos pasajeros y miembros de la tripulación.

▼B

1.2. CONTROL DE ACCESOS

1.2.1. **Acceso a las zonas de operaciones**

1.2.1.1. Solo se autorizará el acceso a las zonas de operaciones a las personas o vehículos que tengan un motivo legítimo para encontrarse en ellas.

1.2.1.2. Tan solo tendrán acceso a las zonas de operaciones aquellas personas que estén acreditadas.

1.2.1.3. Tan solo tendrán acceso a las zonas de operaciones aquellos vehículos con un pase válido.

▼B

1.2.1.4. Las personas con acceso a las zonas de operaciones deberán exhibir por motivos de seguridad, cuando se les solicite, las acreditaciones pertinentes.

1.2.2. **Acceso a las zonas restringidas de seguridad**

1.2.2.1. Solo se autorizará el acceso a las zonas de operaciones a las personas o vehículos que tengan un motivo legítimo para encontrarse en ellas.

1.2.2.2. Tan solo podrán acceder a las zonas restringidas de seguridad aquellas personas que exhiban una de las siguientes autorizaciones o credenciales:

a) una tarjeta de embarque válida o equivalente;

b) una tarjeta de identificación como miembro de la tripulación válida;

c) una tarjeta de identificación como personal del aeropuerto válida;

d) una tarjeta de identificación como autoridad nacional competente válida, o

e) una tarjeta de identificación válida como autoridad encargada de velar por el cumplimiento de la normativa reconocida por la autoridad nacional competente.

▼M9

También podrá optarse por autorizar el acceso previa identificación positiva mediante la verificación de los datos biométricos.

▼B

1.2.2.3. Tan solo podrán acceder a las zonas restringidas de seguridad aquellos vehículos con un pase válido.

1.2.2.4. Se controlará la tarjeta de embarque o equivalente a que se refiere el punto 1.2.2.2, letra a), a fin de garantizar razonablemente su validez, antes de conceder a su portador el acceso a zonas restringidas de seguridad.

Se controlarán las tarjetas mencionadas en el punto 1.2.2.2, letras b) a e), a fin de garantizar razonablemente su validez y que corresponden a quien las porta antes de conceder a su portador acceso a las zonas restringidas de seguridad.

▼M9

Cuando se utilice la identificación biométrica, la verificación garantizará que la persona que solicite acceder a zonas restringidas de seguridad posee una de las autorizaciones indicadas en el punto 1.2.2.2, y que tal autorización es válida y no ha sido cancelada.

▼B

1.2.2.5. Para impedir el acceso sin autorización a las zonas restringidas de seguridad, se instalarán puntos de control en los accesos consistentes en:

a) un sistema electrónico que restrinja el acceso a una persona cada vez, o

b) personas autorizadas encargadas de supervisar y efectuar el pertinentecontrol de los accesos.

1.2.2.6. Todo pase para vehículo se controlará oportunamente antes de permitir a dicho vehículo acceder a zonas restringidas de seguridad, a fin de garantizar su validez y certificar la identidad del vehículo en cuestión.

1.2.2.7. Asimismo, el acceso a las zonas restringidas de seguridad deberá regirse por las disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión.

1.2.3. **Requisitos de las tarjetas de identificación de tripulantes comunitarios y del personal de aeropuerto**

1.2.3.1. Tan solo se podrán expedir tarjetas de identificación como miembros de la tripulación empleados en una compañía aérea comunitaria y tarjetas de identificación como personal del aeropuerto a las personas con necesidades operativas que hayan superado un control de antecedentes personales con arreglo al punto 11.1.3.

▼B

1.2.3.2. Las tarjetas de identificación de los miembros de la tripulación y del personal del aeropuerto tendrán una validez no superior a 5 años.

1.2.3.3. Se retirará la tarjeta de identificación con carácter inmediato a toda persona que no supere el control de antecedentes personales.

1.2.3.4. La tarjeta de identificación deberá exhibirse en un lugar suficientemente visible, al menos mientras el titular se halle en zonas restringidas de seguridad.

Toda persona que no exhiba pertinentemente su tarjeta en las zonas restringidas de seguridad distintas de aquellas en las que se encuentran los pasajeros será detenida por los responsables de la aplicación del punto 1.5.1, letra c), y si procede, denunciada.

1.2.3.5. La tarjeta de identificación será devuelta de inmediato a la entidad emisora:

a) a instancia de la propia entidad emisora;

b) por extinción del contrato;

c) ante un cambio de empleador;

d) ante un cambio en la necesidad de acceder a zonas para las que se ha concedido la autorización;

e) por expiración de la tarjeta, o

f) por suspensión de la misma.

1.2.3.6. La entidad emisora deberá ser informada inmediatamente en caso de pérdida, robo o no devolución de la tarjeta de identificación.

1.2.3.7. La tarjeta electrónica será desactivada inmediatamente tras su devolución, expiración, suspensión o una vez recibida la notificación de pérdida, robo o no devolución de la misma.

1.2.3.8. Asimismo, las tarjetas de identificación de los miembros de la tripulación y del personal del aeropuerto deberán regirse por las disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión.

1.2.4. **Requisitos adicionales de las tarjetas de identificación de los tripulantes comunitarios**

1.2.4.1. La tarjeta de identificación de los tripulantes empleados en una compañía aérea comunitaria deberá mostrar:

a) el nombre y fotografía del titular;

b) el nombre de la compañía aérea;

c) el término «crew», en el plazo máximo de 5 años tras la entrada en vigor del presente Reglamento, y

d) la fecha de caducidad, en el plazo máximo de 5 años tras la entrada en vigor del presente Reglamento.

1.2.5. **Requisitos adicionales de las tarjetas de identificación del personal del aeropuerto**

1.2.5.1. La tarjeta de identificación del personal del aeropuerto deberá mostrar:

a) el nombre y fotografía del titular;

b) el nombre del empleador del titular, a menos que se haya programado electrónicamente;

c) el nombre de la entidad emisora o del aeropuerto;

d) las zonas para cuyo acceso se ha autorizado al titular, y

▼B

e) la fecha de expiración, salvo haberse programado de forma electrónica.

Se pueden sustituir los nombres y zonas de acceso por una identificación equivalente.

1.2.5.2. A fin de evitar toda utilización indebida de las tarjetas de identificación del aeropuerto, se activará un sistema de detección de todo intento de utilización de tarjetas perdidas, robadas o no devueltas. Se adoptarán las medidas oportunas apenas se detecte un intento de uso indebido.

1.2.6. **Requisitos de los pases para vehículos**

1.2.6.1. Únicamente se expedirá un pase para vehículo cuando exista una necesidad operativa a tal fin.

1.2.6.2. Se expedirá un pase específico por vehículo que deberá mostrar:

a) las zonas cuyo acceso se haya autorizado, y

b) la fecha de expiración.

No es obligatorio que los pases electrónicos para vehículos exhiban las zonas a las que tiene acceso el vehículo en cuestión ni la fecha de expiración, siempre que dicha información sea legible en formato electrónico y controlada antes de conceder el acceso a zonas restringidas de seguridad.

1.2.6.3. Todo pase electrónico para vehículos deberá colocarse en el vehículo de forma que quede garantizada su intransferibilidad.

1.2.6.4. El pase para vehículos deberá exhibirse en un lugar suficientemente visible siempre que el vehículo circule por las zonas de operaciones.

1.2.6.5. Dicho pase deberá ser devuelto de inmediato a la entidad emisora:

a) a instancia de la propia entidad emisora;

b) cuando deje de utilizarse dicho vehículo para acceder a las zonas de operaciones, o

c) cuando expire dicho pase, salvo que este quede invalidado de forma automática.

1.2.6.6. La entidad emisora deberá ser informada inmediatamente en caso de pérdida, robo o no devolución de dicho pase.

1.2.6.7. El pase electrónico será oportunamente desactivado tras su devolución, caducidad o una vez recibida la notificación de pérdida, robo o no devolución del mismo.

1.2.6.8. A fin de evitar toda utilización indebida de los pases para vehículos, se activará un sistema de detección de todo intento de utilización de pases perdidos, robados o no devueltos. Se adoptarán las medidas oportunas apenas se detecte un intento de uso indebido.

▼M9

1.2.6.9. Los vehículos que se utilicen exclusivamente en las zonas de operaciones y no dispongan de permiso para circular por vías públicas podrán quedar exentos de la aplicación de los puntos 1.2.6.2 a 1.2.6.8 a condición de que estén claramente identificados en el exterior como vehículos operativos para uso en dicho aeropuerto.

▼B

1.2.7. **Acceso escoltado**

1.2.7.1. Los miembros de la tripulación, aparte de aquellos con una tarjeta de identificación aeroportuaria válida, estarán constantemente escoltados en las zonas restringidas de seguridad que no sean:

a) zonas en las que pueden encontrarse pasajeros;

b) las inmediaciones de una aeronave en la que hayan llegado o vayan a salir, y

c) zonas designadas para uso de tripulaciones ►M9 , y ◄

▼M9

d) las distancias entre la terminal o punto de acceso y la aeronave en la que los miembros de la tripulación hayan llegado o vayan a salir.

▼B

1.2.7.2. Con carácter excepcional, podrá eximirse de los requisitos del punto 1.2.5.1 y de las obligaciones en lo referente a los controles de antecedentes personales a toda persona constantemente escoltada y acompañada mientras se halle en zonas restringidas de seguridad.

1.2.7.3. Los escoltas deberán:

a) estar en posesión de una tarjeta de identificación válida, tal y como se contempla en el punto 1.2.2.2, letras c), d) o e);

b) estar autorizados para las funciones de escolta en las zonas restringidas de seguridad;

c) acompañar en todo momento y sin perder de vista a la(s) persona(s) en cuestión, y

d) garantizar razonablemente el cumplimiento del protocolo de seguridad por parte de la(s) persona(s) escoltada(s).

1.2.7.4. Podrá quedar exento de los requisitos del punto 1.2.6 todo vehículo que permanezca acompañado constantemente mientras se halle en la zona de operaciones.

1.2.8. **Otras exenciones**

Podrán contemplarse otras exenciones en virtud de las disposiciones establecidas en una decisión específica de la Comisión.

1.3. CONTROL DE PERSONAS QUE NO SEAN PASAJEROS Y DE LOS OBJETOS TRANSPORTADOS

▼M10

1.3.1. **Inspección de personas que no sean pasajeros y de los objetos transportados por esas personas**

1.3.1.1. Las personas que no sean pasajeros serán inspeccionadas por uno de los siguientes medios:

a) registro manual;

b) arco detector de metales (WTMD);

c) perros detectores de explosivos;

d) equipo de detección de trazas de explosivos (ETD);

e) escáner de seguridad que no utilice radiaciones ionizantes.

1.3.1.2. La inspección de personas que no sean pasajeros se regirá por lo dispuesto en los puntos 4.1.1.3 a 4.1.1.6 y 4.1.1.10.

1.3.1.3. Los perros detectores de explosivos y los equipos de detección de trazas de explosivos (ETD) podrán utilizarse, única y exclusivamente, como métodos de inspección complementarios o alternándolos con registros manuales, WTMD o escáneres de seguridad, que se aplicarán de manera impredecible.

▼M10

1.3.1.4. Los objetos transportados por personas que no sean pasajeros serán inspeccionados por uno de los siguientes medios:

a) registro manual;

b) equipo de rayos X;

c) equipo de detección de explosivos (EDS);

d) perros detectores de explosivos;

e) equipo de detección de trazas de explosivos (ETD).

1.3.1.5. La inspección de los objetos transportados por personas que no sean pasajeros se regirá por lo dispuesto en los puntos 4.1.2.4 a 4.1.2.7.

1.3.1.6. Los perros detectores de explosivos y los equipos de detección de trazas de explosivos (ETD) podrán utilizarse, única y exclusivamente, como métodos de inspección complementarios o alternándolos con registros manuales, equipos de rayos X o EDS, que se aplicarán de manera impredecible.

1.3.1.7. Tan solo estará permitido el transporte de los artículos enumerados en el apéndice 4-C por parte del personal autorizado a desempeñar tareas esenciales para el funcionamiento de las instalaciones aeroportuarias o de la aeronave, o bien para el cumplimiento de las obligaciones en vuelo.

1.3.1.8. La autoridad competente determinará la frecuencia con la que haya de realizarse la inspección de las personas que no sean pasajeros y de los objetos transportados por esas personas mediante comprobaciones aleatorias continuas sobre la base de una evaluación de riesgos.

1.3.1.9. Asimismo, la inspección de las personas que no sean pasajeros y de los objetos transportados por esas personas deberá regirse por las disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión.

▼B

1.3.2. **Exenciones y procedimientos especiales de control**

1.3.2.1. La autoridad competente podrá eximir del control, por razones objetivas, a personas que no sean pasajeros, al tiempo que podrá determinar qué otras personas estarán sujetas a procedimientos especiales de control, siempre que vayan escoltadas por una persona autorizada a tal fin de conformidad con el punto 1.2.7.3.

1.3.2.2. Las personas objeto de control que no sean pasajeros y que abandonen temporalmente las zonas críticas podrán estar exentas de dicho control a su vuelta, siempre que hayan permanecido bajo la vigilancia constante de personas autorizadas de modo que se garantice suficientemente la no introducción de artículos prohibidos en dichas áreas.

1.3.2.3. Las exenciones y los procedimientos especiales de control deberán regirse, igualmente, por las disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión.

1.4. INSPECCIÓN DE VEHÍCULOS

1.4.1. **Vehículos que accedan a zonas críticas**

1.4.1.1. Se inspeccionará todo vehículo previamente al acceso a zonas críticas. Una vez finalizada la inspección, deberá protegerse de toda interferencia ilícita hasta acceder a las zonas críticas.

1.4.1.2. El conductor y los demás ocupantes deberán abandonar el vehículo cuando se realice la inspección. Asimismo se les instará a extraer todas sus pertenencias personales del vehículo de cara a realizar el control.

1.4.1.3. Deberán definirse metodologías que garanticen el carácter aleatorio de la selección de las zonas que han de inspeccionarse.

1.4.1.4. Asimismo, los vehículos que accedan a zonas críticas estarán sujetos a las disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión.

▼B

1.4.2. **Vehículos que accedan a zonas restringidas de seguridad que no sean zonas críticas**

1.4.2.1. El conductor y los demás ocupantes deberán abandonar el vehículo cuando se realice la inspección. Asimismo se les instará a extraer todas sus pertenencias personales del vehículo.

1.4.2.2. Deberán definirse metodologías que garanticen el carácter aleatorio de la selección tanto de los vehículos como de las zonas que han de inspeccionarse.

1.4.2.3. Asimismo, los vehículos que accedan a zonas restringidas de seguridad estarán sujetos a las disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión.

1.4.3. **Métodos de inspección**

1.4.3.1. El registro manual tendrá por objeto efectuar un control manual de las zonas y áreas seleccionadas, incluido su contenido, para garantizar suficientemente que no haya en ellas artículos prohibidos.

1.4.3.2. Únicamente podrán utilizarse los siguientes métodos como medios complementarios de inspección:

e) perros detectores de explosivos, y

f) equipos de detección de rastros de explosivos (ETD).

1.4.3.3. Los métodos de inspección estarán sujetos, igualmente, a las disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión.

1.4.4. **Exenciones y procedimientos especiales de inspección**

1.4.4.1. La autoridad competente podrá determinar, por razones objetivas, qué vehículos estarán exentos de la inspección o qué otros estarán sujetos a procedimientos especiales de inspección, siempre que vayan escoltados por una persona autorizada a tal fin de conformidad con el punto 1.2.7.3.

1.4.4.2. Las exenciones y los procedimientos especiales de inspección deberán regirse, igualmente, por las disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión.

1.5. VIGILANCIA, PATRULLAS Y OTROS CONTROLES FÍSICOS

1.5.1. Se efectuarán servicios de vigilancia y patrulla con objeto de controlar:

a) los límites entre el sector de tierra, la zona de operaciones, las zonas restringidas de seguridad, las zonas críticas y, cuando proceda, las zonas demarcadas;

b) las áreas inherentes o adyacentes a la terminal de acceso público, incluidas las zonas de estacionamiento, pistas y carreteras de servicio;

c) la exhibición y validez de las tarjetas de identificación del personal en zonas restringidas de seguridad en que no haya pasajeros presentes;

d) la exhibición y validez de los pases para vehículos en zonas de operaciones, y

e) el equipaje facturado, la carga, el correo, las provisiones de a bordo y el correo y material de la compañía aérea en espera de embarque en zonas críticas.

▼M9

1.5.2. La frecuencia y los medios con los que hayan de efectuarse los servicios de vigilancia y patrulla serán determinados sobre la base de una evaluación de riesgos y serán aprobados por la autoridad competente, teniendo en cuenta:

a) las dimensiones del aeropuerto, incluidos el volumen y el tipo de las operaciones;

▼M9

b) la estructura del aeropuerto, en particular la interrelación entre las distintas zonas aeroportuarias existentes, y

c) las posibilidades y limitaciones de los medios con los que tengan que efectuarse los servicios de vigilancia y patrulla.

Las partes de la evaluación de riesgos relativas a la frecuencia y medios de los servicios de vigilancia y patrulla se facilitarán por escrito para comprobar las actuaciones encaminadas a hacer cumplir la normativa.

▼B

1.5.3. Los servicios de vigilancia y patrulla no seguirán un patrón previsible. La validez de las tarjetas de identificación se someterá a un control aleatorio.

1.5.4. Se adoptarán las medidas oportunas tanto para impedir la trasgresión de los puntos de acceso como para resolver y subsanar, en caso de verificarse dicha trasgresión, la situación de incumplimiento y sus efectos.

2. **ZONAS AEROPORTUARIAS DEMARCADAS**

No se incluyen disposiciones al respecto en el presente Reglamento.

3. **SEGURIDAD DE LAS AERONAVES**

3.0. DISPOSICIONES GENERALES

3.0.1. Salvo disposición contraria, toda compañía aérea velará por la ejecución de las medidas establecidas en el presente capítulo en lo concerniente a su aeronave.

3.0.2. Los terceros países cuyas normas de seguridad aplicadas han sido reconocidas como equivalentes a las normas básicas comunes de seguridad de la aeronave figuran en el apéndice 3-B.

3.0.3. Las aeronaves no habrán de someterse a controles de seguridad. Sin embargo, se someterán a registros de seguridad, de conformidad con lo dispuesto en el punto 3.1.

3.0.4. El gestor del aeropuerto deberá informar a toda compañía aérea, a instancia de la propia interesada, acerca de si su aeronave se encuentra o no en una zona crítica. Si existen dudas, se considerará que dicha aeronave no se encuentra en una zona crítica.

3.0.5. Si un área determinada deja de considerarse zona crítica con motivo de un cambio en las condiciones de seguridad, el aeropuerto deberá informar a las empresas afectadas.

3.1. REGISTRO DE SEGURIDAD DE LAS AERONAVES

3.1.1. **Cuándo efectuar un registro de seguridad de la aeronave**

3.1.1.1. Toda aeronave será objeto de un registro de seguridad siempre que existan motivos fundados para sospechar que personas no autorizadas han tenido acceso a la misma.

3.1.1.2. El registro de seguridad de la aeronave consistirá en la inspección de determinadas zonas de la aeronave, tal y como se establece en una decisión específica de la Comisión.

3.1.1.3. Toda aeronave que llegue a una zona crítica procedente de un tercer país no enumerado en el apéndice 3-B se someterá a un registro de seguridad una vez desembarcados los pasajeros o descargado el equipaje de bodega.

▼B

3.1.1.4. Toda aeronave procedente de un Estado miembro en el que hizo escala tras llegar de un tercer país no incluido en el apéndice 3-B se considerará una aeronave procedente de un tercer país.

3.1.1.5. Asimismo, la determinación sobre cuándo efectuar un registro de seguridad deberá regirse por las disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión.

3.1.2. **Cómo efectuar un registro de seguridad de la aeronave**

La determinación sobre cómo efectuar un registro de seguridad deberá regirse por las disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión.

3.1.3. **Información sobre el registro de seguridad de la aeronave**

Se registrarán y conservarán los siguientes datos sobre el registro de seguridad de un vuelo de salida en un lugar ajeno a la aeronave durante la duración del vuelo, o durante 24 horas, si este último período es superior:

— número del vuelo,

— destino,

— procedencia del vuelo anterior, y

— una indicación acerca de si se completó o no el registro de seguridad pertinente de la aeronave.

En caso de haberse efectuado un registro de seguridad de la aeronave, la información facilitada deberá incluir también:

— fecha y hora en que se completó el registro de seguridad de la aeronave, y

— nombre y firma de la persona encargada de realizar dicho registro.

3.2. PROTECCIÓN DE LAS AERONAVES

3.2.1. **Aspectos generales sobre la protección de las aeronaves**

3.2.1.1. Con independencia de si una aeronave se halla estacionada en un aeropuerto, deberá protegerse de todo acceso no autorizado:

a) garantizando la pronta detención de aquellas personas que pretendan acceder a ella sin autorización;

b) cerrando las puertas exteriores. Cuando la aeronave se encuentre en una zona crítica, las puertas exteriores no accesibles desde tierra se considerarán cerradas una vez los medios de acceso se hayan retirado de la aeronave o alejado de esta lo bastante para impedir razonablemente el acceso, o

c) habilitando los instrumentos electrónicos pertinentes que detecten automáticamente todo acceso no autorizado.

3.2.1.2. El punto 3.2.1.1 no será de aplicación a una aeronave estacionada en un hangar bloqueado o protegido contra todo acceso no autorizado.

3.2.2. **Protección adicional de las aeronaves con las puertas exteriores cerradas que no se encuentren en una zona crítica**

3.2.2.1. Asimismo, cuando las puertas exteriores permanezcan cerradas y la aeronave no se encuentre en una zona crítica, toda puerta exterior deberá estar:

a) alejada de todo medio de acceso;

b) precintada;

▼B

c) bloqueada, o

d) vigilada.

Lo dispuesto en la letra a) no será de aplicación a las puertas accesibles desde tierra.

3.2.2.2. Una vez retirados los medios de acceso desde tierra a las puertas, deberán colocarse lo suficientemente lejos de la aeronave para impedir, razonablemente, el acceso.

3.2.2.3. Una vez bloqueadas las puertas exteriores, tan solo podrán ser desbloqueadas por el personal con una necesitad operativa pertinente.

3.2.2.4. En aquellos casos en que se vigilen las puertas exteriores, dicho control deberá garantizar la inmediata detección de todo acceso no autorizado.

3.2.2.5. Asimismo, la protección de aeronaves con puertas exteriores cerradas que no se encuentren en zonas críticas deberá regirse por las disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión.

APÉNDICE 3-A

REGISTRO DE SEGURIDAD DE LAS AERONAVES

Una decisión específica de la Comisión establece disposiciones detalladas en lo referente a los registros de seguridad de las aeronaves.

APÉNDICE 3-B

SEGURIDAD DE LAS AERONAVES

RELACIÓN DE TERCEROS PAÍSES A LOS QUE SE RECONOCE LA APLICACIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD EQUIVALENTES A LAS NORMAS BÁSICAS COMUNES

Por lo que respecta a la seguridad de las aeronaves, se reconoce la aplicación de normas de seguridad equivalentes a las normas básicas comunes a los terceros países siguientes:

▼M4

Estados Unidos de América

Si la Comisión dispone de información que indique que las normas de seguridad aplicadas por el tercer país, con una repercusión importante en los niveles generales de seguridad de la aviación en la Unión, han dejado de ser equivalentes a las normas básicas comunes de la Unión, lo notificará sin demora a las autoridades competentes de los Estados miembros.

Cuando la Comisión disponga de información que confirme que el tercer país ha adoptado medidas, incluidas medidas compensatorias, que han restablecido la equivalencia de las normas pertinentes de seguridad aérea aplicadas por él, lo notificará sin demora a las autoridades competentes de los Estados miembros..

▼B

4. **PASAJEROS Y EQUIPAJE DE MANO**

4.0. DISPOSICIONES GENERALES

4.0.1. Salvo disposición contraria, la autoridad competente, el gestor del aeropuerto, la compañía aérea o la entidad responsable, con arreglo al programa nacional de seguridad para la aviación civil a que se refiere el artículo 10 del Reglamento (CE) nº 300/2008, velarán por la implantación de las medidas establecidas en el presente capítulo.

4.0.2. Los terceros países cuyas normas de seguridad aplicadas han sido reconocidas como equivalentes a las normas básicas comunes en materia de pasajeros y equipaje de mano se enumeran en el apéndice 4-B.

▼B

4.0.3. Los pasajeros y su equipaje de mano procedentes de un Estado miembro en el que hizo escala la aeronave tras llegar de un tercer país no incluido en el apéndice 4-B se considerarán pasajeros y equipaje de mano procedentes de un tercer país, salvo confirmarse que dichos pasajeros y equipaje se controlaron en el Estado miembro en cuestión.

▼M2

4.0.4. A los efectos del presente anexo, se entenderá por:

a) «líquidos, aerosoles y geles» (LAG), las pastas, lociones, mezclas de sustancias líquidas o sólidas y el contenido de envases a presión, tales como la pasta dentífrica, gel para el cabello, bebidas, sopas, jarabes, perfumes, espuma de afeitar y otros artículos de consistencia similar;

b) «bolsas de seguridad a prueba de manipulaciones» (STEB), las bolsas que se ajusten a las directrices en materia de control de seguridad recomendadas por la Organización de Aviación Civil Internacional.

▼B

4.1. CONTROL DE PASAJEROS Y DEL EQUIPAJE DE MANO

4.1.1. **Control de pasajeros**

▼M8

4.1.1.1. Antes de pasar el control, los pasajeros deberán quitarse abrigos y chaquetas, que pasarán por los escáneres como equipaje de mano. El agente de control podrá pedir al pasajero que se desprenda también de otros elementos, según proceda.

4.1.1.2. Se controlará a los pasajeros mediante:

a) un registro manual;

b) haciéndoles pasar por un arco detector de metales (WTMD);

c) perros detectores de explosivos en combinación con la letra a), o

d) escáneres de seguridad que no utilicen radiaciones ionizantes.

En caso de que el agente de control no consiga determinar si el pasajero transporta o no artículos prohibidos, se denegará a este el acceso a las zonas restringidas de seguridad o se le controlará de nuevo hasta que el agente de control quede conforme y autorice el paso.

▼B

4.1.1.3. En caso de efectuarse un registro manual, este tendrá por objeto garantizar suficientemente que el pasajero no transporta artículos prohibidos.

4.1.1.4. Cuando el arco detector de metales (WTMD) emita una señal de alarma, habrá que resolver la causa que la provocó.

4.1.1.5. Los detectores de metales portátiles (HHMD) podrán utilizarse, única y exclusivamente, como métodos de control complementarios. En ningún momento sustituirán la necesaria realización de un registro manual.

4.1.1.6. Cuando esté permitido el transporte de animales vivos en la cabina de la aeronave, se someterán a control bien como pasajeros o como equipaje de mano.

4.1.1.7. La autoridad competente podrá crear categorías de pasajeros que, por razones objetivas, estarán sujetas a procedimientos especiales de control o quedarán exentas de controles. Deberá informarse a la Comisión acerca de las categorías creadas.

▼B

4.1.1.8. Asimismo, el control de pasajeros deberá regirse por las disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión.

▼M3

4.1.1.9. Los perros detectores de explosivos solo podrán utilizarse como método complementario de control.

▼M8

4.1.1.10. Cuando se utilice un escáner de seguridad con un examinador humano, tal como se define en el punto 12.11.1, párrafo segundo, para el control de pasajeros, se cumplirán las siguientes condiciones mínimas:

a) los escáneres de seguridad no almacenarán, retendrán, copiarán, imprimirán ni extraerán imágenes. No obstante, toda imagen generada durante el control podrá conservarse durante el tiempo necesario para que el examinador humano la analice, y se borrará en cuanto se autorice el paso al pasajero. Están prohibidos, y se impedirán, el acceso y el uso no autorizados de la imagen;

b) el examinador humano que analice la imagen se encontrará en un espacio separado, de modo que no pueda ver al pasajero controlado;

c) no se admitirá ningún otro dispositivo técnico que pueda almacenar, copiar o fotografiar imágenes, o grabarlas de cualquier otro modo, en el espacio separado en el que se esté analizando la imagen;

d) la imagen no se asociará a ningún otro dato sobre la persona controlada, cuya identidad se mantendrá en el anonimato;

e) el pasajero podrá solicitar que la imagen de su cuerpo sea analizada por un examinador humano de sexo masculino o femenino, según su elección;

f) la imagen se difuminará o se oscurecerá para impedir la identificación del rostro del pasajero.

Lo dispuesto en las letras a) y d) será igualmente aplicable a los escáneres de seguridad con detección automática de objetos peligrosos.

Los pasajeros podrán oponerse a ser controlados por un escáner de seguridad. En ese caso, el pasajero será controlado por un método de control alternativo que incluirá, como mínimo, un registro manual conforme al apéndice 4-A de la Decisión 2010/774/UE. Cuando el escáner de seguridad emita una señal de alarma, deberá resolverse la causa de tal alarma.

Antes de ser controlados por un escáner de seguridad, los pasajeros serán informados de la tecnología utilizada, de las condiciones ligadas a su uso y de la posibilidad de oponerse a dicho control.

▼B

4.1.2. **Control del equipaje de mano**

4.1.2.1. Antes de pasar el control, habrá que extraer los ordenadores portátiles o cualquier otro dispositivo electrónico de grandes dimensiones del equipaje de mano para pasar el control por separado.

4.1.2.2. Antes de pasar el control, habrá que extraer igualmente los LAG del equipaje de mano para controlarlos por separado, salvo que el equipo utilizado para controlar el equipaje de mano sea capaz de escanear múltiples envases LAG cerrados dentro del equipaje.

Una vez retirados los LAG del equipaje de mano, el pasajero deberá presentar:

a) todos los LAG en envases individuales de capacidad no superior a 100 mililitros o equivalente, introducidos en una bolsa de plástico transparente recerrable de capacidad no superior a 1 litro, en la que quepan con holgura estando la bolsa cerrada, y

▼B

b) cualquier otro LAG por separado.

4.1.2.3. El equipaje de mano será controlado por uno de los siguientes métodos:

a) un registro manual;

b) equipo de rayos X, o

c) equipo de detección de explosivos (EDS)

▼M3

d) perros detectores de explosivos en combinación con la letra a).

▼B

En caso de que el agente de control no pueda determinar si el equipaje de mano contiene o no artículos prohibidos, se prohibirá su transporte o será controlado de nuevo hasta que dicho agente quede conforme y autorice su transporte.

4.1.2.4. El registro manual del equipaje de mano consistirá en un control manual del equipaje, incluido su contenido, que garantice suficientemente la ausencia de artículos prohibidos.

4.1.2.5. En caso de utilizar un aparato de rayos X o EDS, el agente de control visionará cada imagen.

4.1.2.6. Cuando se utilicen aparatos de rayos X o EDS, deberá resolverse toda señal de alarma a satisfacción del agente de control con objeto de garantizar razonablemente que no se transportan artículos prohibidos en el compartimento de carga o a bordo de la aeronave.

4.1.2.7. En caso de utilizar aparatos de rayos X o EDS, cuando la densidad de un artículo dificulte el análisis del contenido del equipaje de mano por parte del agente de control habrá que extraer dicho artículo del equipaje. El equipaje se someterá a un nuevo control y el objeto se inspeccionará por separado como equipaje de mano.

4.1.2.8. Todo bulto controlado que contenga un aparato eléctrico de gran tamaño será controlado de nuevo una vez retirado el aparato en cuestión, el cual se escaneará por separado.

4.1.2.9. Los perros detectores de explosivos y los aparatos detectores de metales portátiles (ETD) podrán utilizarse, única y exclusivamente, como métodos de control complementarios.

4.1.2.10. La autoridad competente podrá crear categorías de equipaje de mano que, por razones objetivas, se sometan a procedimientos especiales de control o se eximan de control. Deberá informarse a la Comisión acerca de las categorías creadas.

4.1.2.11. La autoridad competente podrá eximir de control las valijas diplomáticas o someterlas a procedimientos especiales de seguridad, siempre que se cumplan las disposiciones del Convenio de Viena sobre relaciones diplomáticas.

4.1.2.12. Asimismo, el control del equipaje de mano deberá regirse por las disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión.

4.1.3. **Control de líquidos, aerosoles o geles (LAG)**

4.1.3.1. Los LAG se someterán a alguno de los métodos de control siguientes:

a) equipo de rayos X;

b) equipo de detección de explosivos (EDS);

c) equipo de detección de rastros de explosivos (ETD);

d) tiras de ensayo de reacción química, o

e) escáneres de líquidos embotellados.

▼B

4.1.3.2. Las pruebas de sabor u otras pruebas en la piel podrán utilizarse como medios complementarios de control.

4.1.3.3. Ο έλεγχος ασφάλειας ΥΑΠ υπόκειται επίσης στις πρόσθετες διατάξεις ανεξάρτητης απόφασης της Επιτροπής.

▼M2

4.1.3.4. Los LAG transportados por pasajeros podrán quedar exentos de control cuando:

a) se lleven en envases individuales de capacidad no superior a 100 mililitros o equivalente, introducidos en una bolsa de plástico transparente recerrable de capacidad no superior a 1 litro en la que quepan con holgura estando la bolsa cerrada, o

b) vayan a utilizarse durante el viaje y se trate de medicamentos o de complementos dietéticos especiales, incluidos los alimentos infantiles. Cuando se le requiera, el pasajero deberá poder demostrar la autenticidad del LAG autorizado, o

▼M9

c) se hayan adquirido en la zona de operaciones tras pasar por el puesto de control de las tarjetas de embarque, en puntos de venta sujetos a procedimientos de seguridad aprobados como parte del programa de seguridad del aeropuerto, siempre que el LAG se transporte en una bolsa STEB, en cuyo interior figure de forma visible una prueba satisfactoria de que la compra ha sido efectuada en la zona de operaciones de ese aeropuerto concreto en las últimas 24 horas, o

▼M2

d) se hayan adquirido en puntos de venta situados en la zona restringida de seguridad sujetos a programas de seguridad aprobados como parte del programa de seguridad del aeropuerto, o

▼M9

e) se hayan adquirido en otro aeropuerto de la Unión Europea, siempre que el LAG se transporte en una bolsa STEB, en cuyo interior figure de forma visible una prueba satisfactoria de que la compra ha sido efectuada en la zona de operaciones de ese aeropuerto concreto en las últimas 24 horas, o

f) se hayan adquirido a bordo de una aeronave de una compañía aérea comunitaria, siempre que el LAG se transporte en una bolsa STEB, en cuyo interior figure de forma visible una prueba satisfactoria de que la compra ha sido efectuada a bordo de la aeronave en cuestión en las últimas 24 horas, o

▼M5

g) se hayan adquirido en un aeropuerto situado en uno de los terceros países de la lista del apéndice 4-D, siempre que el LAG se transporte en una bolsa STEB, dentro de la cual figure una prueba satisfactoria de que la compra ha sido efectuada en la zona de operaciones de ese aeropuerto en el plazo de las 36 horas anteriores. Las excepciones previstas en esta letra expirarán el 29 de abril de 2013.

▼B

4.2. PROTECCIÓN DE LOS PASAJEROS Y DEL EQUIPAJE DE MANO

La protección de los pasajeros y del equipaje de mano deberá regirse por las disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión.

4.3. PASAJEROS POTENCIALMENTE CONFLICTIVOS

4.3.1. La autoridad competente deberá informar por escrito con antelación a toda compañía aérea acerca del plan de embarque de un pasajero potencialmente conflictivo a bordo de su aeronave.

4.3.2. Dicha notificación deberá incluir las precisiones siguientes:

a) identidad y sexo del pasajero;

b) razón del transporte;

c) nombre y función del/de los escolta(s), si procede;

▼B

d) evaluación de riesgos por parte de las autoridades competentes y razones para llevar o no escolta;

e) distribución prevista de los asientos, según corresponda, y

f) naturaleza de los documentos de viaje disponibles.

La compañía aérea deberá proporcionar esta información al comandante de la aeronave con anterioridad al embarque de los pasajeros.

4.3.3. La autoridad competente velará por que el pasajero en cuestión viaje permanentemente vigilado y custodiado.

4.4. ARTÍCULOS PROHIBIDOS

4.4.1. No se permitirá a los pasajeros transportar ni introducir en las zonas restringidas de seguridad o a bordo de una aeronave los artículos a que se refiere el apéndice 4-C.

4.4.2. Se podrá contemplar una excepción al punto 4.4.1, a condición de que:

a) la autoridad competente permita el transporte del artículo;

b) la compañía aérea haya sido informada sobre el pasajero y el artículo que transporta previamente al embarque de los pasajeros en la aeronave, y

c) se cumplan las normas de seguridad aplicables.

Dichos artículos se colocarán para su transporte en condiciones seguras a bordo de la aeronave.

4.4.3. La compañía aérea garantizará que los pasajeros tengan conocimiento de los artículos prohibidos enumerados en el apéndice 4-C antes de completar el proceso de facturación.

APÉNDICE 4-A

REQUISITOS DEL REGISTRO MANUAL

Una decisión específica de la Comisión establece disposiciones detalladas en lo referente al registro manual.

APÉNDICE 4-B

PASAJEROS Y EQUIPAJE DE MANO

RELACIÓN DE TERCEROS PAÍSES A LOS QUE SE RECONOCE LA APLICACIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD EQUIVALENTES A LAS NORMAS BÁSICAS COMUNES

Por lo que respecta a los pasajeros y al equipaje de mano, se reconoce la aplicación de normas de seguridad equivalentes a las normas básicas comunes a los terceros países siguientes:

▼M4

Estados Unidos de América

Si la Comisión dispone de información que indique que las normas de seguridad aplicadas por el tercer país, con una repercusión importante en los niveles generales de seguridad de la aviación en la Unión, han dejado de ser equivalentes a las normas básicas comunes de la Unión, lo notificará sin demora a las autoridades competentes de los Estados miembros.

Cuando la Comisión disponga de información que confirme que el tercer país ha adoptado medidas, incluidas medidas compensatorias, que han restablecido la equivalencia de las normas pertinentes de seguridad aérea aplicadas por él, lo notificará sin demora a las autoridades competentes de los Estados miembros.

▼B

APÉNDICE 4-C

PASAJEROS Y EQUIPAJE DE MANO

LISTA DE ARTÍCULOS PROHIBIDOS

Sin perjuicio de las normas de seguridad aplicables, no se permitirá a los pasajeros transportar ni introducir en las zonas restringidas de seguridad o a bordo de una aeronave los artículos siguientes:

▼B

a) *Armas de fuego y otros dispositivos que descarguen proyectiles :* dispositivos que puedan utilizarse, o parezca que pueden utilizarse, para causar heridas graves mediante la descarga de un proyectil, entre los que se incluyen:

— todo tipo de armas de fuego, tales como pistolas, revólveres, rifles o escopetas,

— pistolas de juguete, reproducciones de armas de fuego y armas de fuego de imitación que puedan confundirse con armas reales,

— piezas procedentes de armas de fuego, excepto miras telescópicas,

— armas de aire comprimido y CO_2, tales como pistolas, escopetas de perdigones, rifles y pistolas de balines,

— pistolas lanza-bengalas y pistolas «estárter» o de señalización,

— arcos, ballestas y flechas,

— arpones y fusiles de pesca, y

— hondas y tirachinas.

b) *Dispositivos para aturdir :* dispositivos destinados específicamente a aturdir o inmovilizar, entre los que se incluyen:

— dispositivos para provocar descargas, tales como pistolas para aturdir, pistolas eléctricas tipo «Taser» o bastones para aturdir,

— aturdidores para animales y pistolas de matarife, y

— productos químicos, gases y nebulizadores neutralizadores o incapacitantes, tales como macis, rociadores de sustancias picantes, aerosoles de pimienta, gases lacrimógenos, rociadores de ácido y aerosoles repelentes de animales.

c) *Objetos de punta afilada o borde cortante :* objetos de punta afilada o un borde cortante que puedan utilizarse para causar heridas graves, incluidos:

— artículos concebidos para cortar, tales como hachas, hachuelas y hendidoras,

— piquetas y picos para hielo,

— navajas y cuchillas de afeitar,

— cortadores de cajas,

— cuchillos y navajas cuyas hojas superen los 6 cm de longitud,

— tijeras cuyas hojas superen los 6 cm medidos a partir del eje,

— equipos de artes marciales punzantes o cortantes, y

— espadas y sables.

d) *Herramientas de trabajo :* herramientas que puedan utilizarse bien para causar heridas graves o para amenazar la seguridad de la aeronave, entre las que se incluyen:

— palancas,

— taladros y brocas, incluidos taladros eléctricos portátiles sin cable,

— herramientas dotadas de una hoja o eje de más de 6 cm de longitud que puedan ser usadas como arma, tales como los destornilladores y formones,

— sierras, incluidas sierras eléctricas portátiles sin cable,

— sopletes, y

— pistolas de proyectil fijo y pistolas grapadoras.

▼B

e) *Instrumentos romos :* objetos que puedan utilizarse para causar heridas graves cuando se utilicen para golpear, incluidos:

— bates de béisbol y sóftbol,

— palos y bastones, como porras y cachiporras, y

— equipos para artes marciales.

f) *Sustancias y dispositivos explosivos e incendiarios :* sustancias y dispositivos explosivos e incendiarios que puedan utilizarse, o parezca que pueden utilizarse, para causar heridas graves o para amenazar la seguridad de la aeronave, tales como:

— municiones,

— fulminantes,

— detonadores y espoletas,

— reproducciones o imitaciones de dispositivos explosivos,

— minas, granadas y otras cargas explosivas de uso militar,

— fuegos de artificio y otros artículos de pirotecnia,

— botes de humo y cartuchos generadores de humo, y

— dinamita, pólvora y explosivos plásticos.

▼M2

APÉNDICE 4-D

Aeropuertos de los que salen vuelos con destino a aeropuertos de la Unión:

— **Canadá:**

Todos los aeropuertos internacionales

— **República de Croacia:**

Aeropuerto de Dubrovnik (DBV)

Aeropuerto de Pula (PUY)

Aeropuerto de Rijeka (RJK)

Aeropuerto de Split (SPU)

Aeropuerto de Zadar (ZAD)

Aeropuerto de Zagreb (ZAG)

— **Malasia**

Aeropuerto internacional de Kuala Lumpur (KUL)

— **República de Singapur**

Aeropuerto de Changi (SIN)

— **Estados Unidos de América**

Todos los aeropuertos internacionales.

▼B

5. EQUIPAJE DE BODEGA

5.0. DISPOSICIONES GENERALES

5.0.1. Salvo disposición contraria, la autoridad competente, el gestor del aeropuerto, la compañía aérea o la entidad responsable con arreglo al programa nacional de seguridad para la aviación civil a que se refiere el artículo 10 del Reglamento (CE) nº 300/2008, velarán por la implantación de las medidas establecidas en el presente capítulo.

5.0.2. Los terceros países en los que las normas de seguridad aplicadas han sido reconocidas como equivalentes a las normas básicas comunes de seguridad por lo que respecta al equipaje de bodega figuran en el apéndice 5-A.

5.0.3. El equipaje de bodega procedente de un Estado miembro en el que hizo escala la aeronave tras llegar de un tercer país no incluido en el apéndice 5-A se considerará equipaje de bodega procedente de un tercer país, salvo confirmarse que dicho equipaje se controló en el Estado miembro en cuestión.

5.0.4. A efectos del presente capítulo, se entenderá por «equipaje seguro» todo equipaje facturado pendiente de embarque que haya pasado el control y que esté físicamente protegido para impedir la introducción de objetos.

5.1. CONTROL DEL EQUIPAJE DE BODEGA

5.1.1. Se utilizarán los métodos siguientes, ya sea de forma individual o conjunta, para controlar el equipaje de bodega:

a) registro manual;

b) equipo de rayos X;

c) equipo de detección de explosivos (EDS), o

d) equipo de detección de rastros de explosivos (ETD)

▼M3

e) perros detectores de explosivos.

▼B

En caso de que el agente de control no consiga determinar si el equipaje de bodega contiene o no artículos prohibidos, se prohibirá el transporte de este o se someterá a un nuevo control hasta que dicho agente quede conforme y autorice el transporte.

5.1.2. El registro manual consistirá en un control manual exhaustivo del equipaje, incluido su contenido, con objeto de garantizar suficientemente la inexistencia de artículos prohibidos.

5.1.3. En caso de utilizar aparatos de rayos X o EDS, si la densidad de un artículo dificulta el análisis del contenido del equipaje de mano por parte del agente de control, habrá que controlar nuevamente dicho equipaje utilizando otros medios.

5.1.4. El control mediante un equipo de detección de rastros de explosivos (ETD) consistirá en un análisis de muestras tomadas dentro y fuera del bulto, así como de su contenido. Dicho contenido podrá someterse, asimismo, a un registro manual.

5.1.5. La autoridad competente podrá crear categorías de equipaje de bodega que, por razones objetivas, se someterán a procedimientos especiales de control o quedarán exentas de controles. Deberá informarse a la Comisión acerca de las categorías creadas.

5.1.6. Asimismo, el control del equipaje de bodega deberá regirse por las disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión.

▼B

5.2. PROTECCIÓN DEL EQUIPAJE DE BODEGA

5.2.1. Se impedirá a los pasajeros el acceso al equipaje de bodega controlado, salvo cuando se trate de sus respectivos equipajes y se les controle a fin de garantizar:

a) que no introducen en el equipaje de bodega ninguno de los artículos prohibidos enumerados en el apéndice 5-B, o

b) que no extraen del equipaje de bodega ninguno de los artículos prohibidos enumerados en el apéndice 4-C ni se introduce en las zonas restringidas de seguridad o a bordo de la aeronave.

5.2.2. Se controlará nuevamente el equipaje de bodega que no se haya protegido de interferencias no autorizadas.

5.2.3. Asimismo, la protección del equipaje de bodega deberá regirse por las disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión.

5.3. VINCULACIÓN DE PASAJERO Y EQUIPAJE

5.3.1. **Identificación del equipaje de bodega**

5.3.1.1. Durante la fase de embarque, toda compañía aérea deberá asegurarse de que el pasajero presente una tarjeta de embarque válida o equivalente en relación con el equipaje de bodega previamente facturado.

5.3.1.2. Toda compañía aérea deberá garantizar la aplicación de un procedimiento para identificar el equipaje de bodega de los pasajeros que no hayan embarcado o hayan abandonado la aeronave antes de la salida.

5.3.1.3. Si el pasajero no se encuentra a bordo de la aeronave, el equipaje de bodega correspondiente a su tarjeta de embarque o equivalente deberá considerarse equipaje no acompañado.

5.3.1.4. Toda compañía aérea deberá asegurarse de que todo objeto o bulto de equipaje de bodega no acompañado sea claramente reconocible como autorizado para su transporte aéreo.

5.3.2. **Factores ajenos al control de los pasajeros**

5.3.2.1. Deberá registrarse el motivo por el que el equipaje se convirtió en equipaje no acompañado antes de ser embarcado en la aeronave, salvo en caso de efectuarse los controles de seguridad a que se refiere el punto 5.3.3.

5.3.2.2. Una decisión específica de la Comisión establece disposiciones detalladas en lo que concierne a los factores ajenos al control de los pasajeros.

5.3.3. **Controles de seguridad adecuados del equipaje de bodega no acompañado**

5.3.3.1. Para controlar el equipaje de bodega no acompañado y no incluido en el punto 5.3.2 se utilizará uno de los métodos establecidos en el punto 5.1.1 y se aplicarán, según corresponda, las disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión.

▼M9

5.3.3.2. El equipaje de bodega que se convierte en equipaje no acompañado debido a factores distintos de los mencionados en el punto 5.3.2, deberá ser retirado de la aeronave y sometido a un nuevo control antes de volver a embarcarse.

▼B

5.3.3.3. Una decisión específica de la Comisión establece disposiciones adicionales detalladas en lo referente a los controles de seguridad adecuados del equipaje de bodega no acompañado.

5.4. ARTÍCULOS PROHIBIDOS

5.4.1. No se permitirá a los pasajeros transportar en sus equipajes de bodega ninguno de los artículos enumerados en el apéndice 5-B.

▼B

5.4.2. Se podrá contemplar una excepción al punto 5.4.1, a condición de que:

a) la autoridad competente aplique normas nacionales que permitan el transporte del artículo, y

b) se cumplan las normas de seguridad aplicables.

5.4.3. Los pasajeros deberán ser informados de los artículos prohibidos enumerados en el apéndice 5-B antes de completar su proceso de facturación.

APÉNDICE 5-A

EQUIPAJE DE BODEGA

RELACIÓN DE TERCEROS PAÍSES A LOS QUE SE RECONOCE LA APLICACIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD EQUIVALENTES A LAS NORMAS BÁSICAS COMUNES

Por lo que respecta al equipaje de bodega, se reconoce la aplicación de normas de seguridad equivalentes a las normas básicas comunes a los terceros países siguientes:

▼M4

Estados Unidos de América

Si la Comisión dispone de información que indique que las normas de seguridad aplicadas por el tercer país, con una repercusión importante en los niveles generales de seguridad de la aviación en la Unión, han dejado de ser equivalentes a las normas básicas comunes de la Unión, lo notificará sin demora a las autoridades competentes de los Estados miembros.

Cuando la Comisión disponga de información que confirme que el tercer país ha adoptado medidas, incluidas medidas compensatorias, que han restablecido la equivalencia de las normas pertinentes de seguridad aérea aplicadas por él, lo notificará sin demora a las autoridades competentes de los Estados miembros..

▼B

APÉNDICE 5-B

EQUIPAJE DE BODEGA

LISTA DE ARTÍCULOS PROHIBIDOS

No se permitirá a los pasajeros transportar en sus equipajes de bodega ninguno de los artículos siguientes:

Sustancias y dispositivos explosivos e incendiarios : sustancias y dispositivos explosivos e incendiarios que puedan utilizarse para causar heridas graves o para amenazar la seguridad de la aeronave, tales como:

— municiones,

— fulminantes,

— detonadores y espoletas,

— minas, granadas y otras cargas explosivas de uso militar,

— fuegos de artificio y otros artículos de pirotecnia,

— botes de humo y cartuchos generadores de humo, y

— dinamita, pólvora y explosivos plásticos.

6. **CARGA Y CORREO**

6.0. DISPOSICIONES GENERALES

6.0.1. La autoridad competente, el gestor del aeropuerto, la compañía aérea o entidad con arreglo a lo dispuesto en el presente capítulo velarán por la implantación de las medidas establecidas en el mismo.

▼M9

6.0.2. En lo que concierne a los envíos de carga y correo, se considerarán artículos prohibidos los siguientes:

— dispositivos explosivos e incendiarios ensamblados que no se transporten con arreglo a las normas de seguridad aplicables.

———————

▼B

6.1. CONTROLES DE SEGURIDAD – DISPOSICIONES GENERALES

6.1.1. Todos los tipos de carga y correo serán objeto de controles de seguridad por parte de un agente acreditado antes de ser embarcados en una aeronave, salvo cuando:

a) el envío haya sido sometido a los controles de seguridad exigidos por parte de un agente acreditado y, asimismo, haya sido protegido de interferencias no autorizadas desde el momento en que se hubiesen aplicado dichos controles de seguridad hasta su embarque;

b) el envío haya sido sometido a los controles de seguridad exigidos por parte de un expedidor conocido y, asimismo, haya sido protegido de interferencias no autorizadas desde el momento en que se hubiesen aplicado dichos controles de seguridad hasta su embarque;

c) el envío haya sido sometido a los controles de seguridad exigidos por parte de un expedidor cliente y, asimismo, haya sido protegido de interferencias autorizadas desde el momento en que se hayan aplicado los controles de seguridad hasta su embarque, y que no sea transportado en un avión de pasajeros, o

d) el envío esté exento de control y haya sido protegido de interferencias no autorizadas desde el momento en que se convirtiese en carga o correo aéreos reconocibles hasta el embarque.

▼M6

6.1.2. En caso de que existan motivos para creer que un envío al que se hayan aplicado los controles de seguridad ha sido manipulado o no ha sido protegido contra interferencias no autorizadas después del momento en que se hayan realizado dichos controles, un agente acreditado procederá a inspeccionarlo de nuevo antes de su embarque. Los envíos que parezcan haber sido manipulados de forma significativa o que resulten sospechosos por cualquier otro motivo serán tratados como carga o correo de alto riesgo (HRCM) de conformidad con el punto 6.7.

▼B

6.1.3. Toda persona con libre acceso a la carga o correo aéreos reconocibles a los que se hayan aplicado los controles de seguridad exigidos deberá haber superado un control de antecedentes personales o bien un examen de precontratación con arreglo al punto 11.1.

6.2. CONTROL

6.2.1. **Control**

6.2.1.1. Cuando se controlen la carga o el correo:

a) se emplearán los medios o métodos que tengan mayor probabilidad de detectar artículos prohibidos, habida cuenta de la naturaleza del envío, y

b) los medios o métodos utilizados deberán ser lo suficientemente fiables como para garantizar razonablemente que el envío no esconde ningún artículo prohibido.

6.2.1.2. Cuando el agente de control no esté convencido de que el envío no esconde ningún artículo prohibido, deberá prohibirse o controlarse nuevamente dicho envío.

▼B

6.2.1.3. Asimismo, el control de la carga y el correo deberá regirse por las disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión.

6.2.2. **Exenciones del control**

Una decisión específica de la Comisión establece disposiciones concernientes a las exenciones del control.

6.3. AGENTES ACREDITADOS

6.3.1. **Aprobación de agentes acreditados**

6.3.1.1. Los agentes acreditados serán aprobados por la autoridad competente.

La aprobación como agente acreditado se referirá a una ubicación específica.

Toda entidad que aplique los controles de seguridad contemplados en el punto 6.3.2 deberá gozar de reconocimiento como agente acreditado. Ello incluye a proveedores logísticos, terceros responsables de los servicios de almacenamiento integrado y transporte, compañías aéreas y agentes de asistencia en tierra.

Un agente acreditado podrá subcontratar:

a) cualquiera de los controles de seguridad a que se refiere el punto 6.3.2 a otro agente acreditado;

b) cualquiera de los controles de seguridad mencionados en el punto 6.3.2 a otra entidad cuando los controles se realicen en la ubicación del agente acreditado o en un aeropuerto y estén englobados en el programa de seguridad del agente acreditado o del aeropuerto;

c) cualquiera de los controles de seguridad mencionados en el punto 6.3.2 a otra entidad cuando los controles se realicen en un lugar que no sea la ubicación del propio agente acreditado o un aeropuerto y la entidad responsable haya sido acreditada o aprobada e inscrita en un registro de proveedores de dichos servicios por la autoridad competente, y

d) la protección y transporte de envíos a un transportista que cumpla los requisitos contemplados en el punto 6.6.

6.3.1.2. La autoridad competente de cada Estado miembro definirá, en el marco del correspondiente programa nacional de seguridad para la aviación civil a que se refiere el artículo 10 del Reglamento (CE) nº 300/2008, las responsabilidades concernientes a la aplicación del siguiente procedimiento sobre la aprobación de agentes acreditados:

a) el solicitante pedirá la aprobación pertinente a la autoridad competente del Estado miembro en cuyo territorio se encuentren las ubicaciones que figuren en la solicitud.

El solicitante presentará un programa de seguridad a la autoridad competente. Dicho programa describirá los métodos y procedimientos que ha de seguir el agente para implementar las disposiciones del Reglamento (CE) nº 300/2008 y sus correspondientes actos de desarrollo. El programa describirá igualmente la forma en que el propio agente efectuará el control del cumplimiento de tales métodos y procedimientos. Se considerará que el programa de seguridad de toda compañía aérea que describa los métodos y procedimientos que ha de seguir la compañía aérea para implementar las disposiciones del Reglamento (CE) nº 300/2008 y sus correspondientes actos de desarrollo cumple los requisitos del programa de seguridad de un agente acreditado.

Asimismo, el solicitante deberá presentar la «Declaración de compromiso — Agente acreditado» incluida en el apéndice 6-A. Dicha declaración deberá estar firmada por el representante legal del solicitante o por el responsable de seguridad.

▼B

La autoridad competente conservará la declaración firmada;

b) la autoridad competente –o el validador independiente que actúe en su nombre y representación– examinará el programa de seguridad y efectuará un control *in situ* de las ubicaciones especificadas a fin de valorar si el solicitante se ajusta a las disposiciones del Reglamento (CE) nº 300/2008 y a sus correspondientes actos de desarrollo.

La autoridad competente –o el validador independiente que actúe en su nombre y representación– deberá tener en cuenta si el solicitante está o no en posesión del Certificado de Operador Económico Autorizado (Certificado OEA) a que se refiere el artículo 14 *bis,* apartado 1, letras b) o c), del Reglamento (CE) nº 1875/2006 de la Comisión ([1]), por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 2454/93 ([2]);

c) si la autoridad competente considera satisfactoria la información aportada con arreglo a las letras a) y b), deberá garantizar que la introducción de los datos necesarios del agente en la «Base de datos CE de agentes acreditados y expedidores conocidos» tenga lugar el día hábil siguiente, a más tardar. A la hora de introducir la información en la base de datos, la autoridad competente asignará un código de identificación alfanumérico único en el formato estándar a cada ubicación aprobada.

Si la autoridad competente no considera satisfactoria la información aportada con arreglo a las letras a) y b), deberá notificarlo rápidamente a la entidad solicitante de la aprobación como agente acreditado.

En los casos en que el programa de seguridad de una compañía aérea describa los métodos y procedimientos que ha de seguir la compañía en cuestión para implementar las disposiciones del Reglamento (CE) nº 300/2008 y sus correspondientes actos de desarrollo, puede considerarse que dicha compañía se ajusta a lo dispuesto en las letras a) y b) en lo concerniente a todas las ubicaciones especificadas en el programa. Se efectuará un control *in situ* de las ubicaciones especificadas en el programa de seguridad de la compañía aérea en los 2 años siguientes a la entrada en vigor del presente Reglamento.

Cuando un agente acreditado haya sido aprobado con arreglo a los Reglamentos (CE) nº 2320/2002 o (CE) nº 820/2008 de la Comisión, o bien conforme a la Decisión C(2008) 4333 de la Comisión, dicho agente podrá considerarse agente acreditado a efectos del Reglamento (CE) nº 300/2008 y de sus actos de desarrollo para todas aquellas ubicaciones en las que haya tenido lugar un control *in situ;*

d) ningún agente acreditado se considerará aprobado como tal hasta que sus datos se introduzcan en la «Base de datos CE de agentes acreditados y expedidores conocidos».

6.3.1.3. Los agentes acreditados designarán como mínimo a una persona responsable de la aplicación del programa de seguridad presentado en cada ubicación. Dicho responsable deberá haber superado previamente un control de antecedentes personales de conformidad con el punto 11.1.

6.3.1.4. Se reconfirmarán y renovarán las funciones de todo agente acreditado por períodos regulares que no excedan de 5 años. Ello conllevará el pertinente control *in situ* con el objeto de evaluar si el agente acreditado sigue ajustándose a las disposiciones del Reglamento (CE) nº 300/2008 y sus correspondientes actos de desarrollo.

Toda inspección en las instalaciones del agente acreditado por parte de la autoridad competente con arreglo a su programa nacional de control de calidad podrá considerarse un control *in situ,* siempre y cuando cumpla los requisitos necesarios para su aprobación.

([1]) DO L 360 de 19.12.2006, p. 64.
([2]) DO L 253 de 11.10.1993, p. 1.

▼B

6.3.1.5. Si la autoridad competente deja de considerar satisfactorio el cumplimiento de las disposiciones del Reglamento (CE) nº 300/2008 y sus correspondientes actos de desarrollo por parte del agente acreditado, retirará a este su condición de tal en las ubicaciones especificadas.

Inmediatamente después de la suspensión de la autorización y en un plazo máximo de 24 horas, la autoridad competente se asegurará de que se introduzca el cambio en la situación del agente en la «Base de datos CE de agentes acreditados y expedidores conocidos».

6.3.1.6. Sin perjuicio del derecho de cada Estado miembro a aplicar medidas más rigurosas en virtud del artículo 6 del Reglamento (CE) nº 300/2008, todo Estado miembro reconocerá a cualquier agente acreditado que haya sido aprobado conforme a lo dispuesto en el punto 6.3.

6.3.1.7. Los requisitos del punto 6.3.1, a diferencia de los del punto 6.3.1.2, letra d), no serán de aplicación cuando haya de aprobarse a la propia autoridad competente en calidad de agente acreditado.

6.3.2. **Controles de seguridad aplicables por un agente acreditado**

6.3.2.1. Al aceptar envíos, todo agente acreditado determinará si la entidad de procedencia es un agente acreditado, un expedidor conocido, un expedidor cliente o ninguno de los anteriores.

6.3.2.2. La persona que entregue los envíos al agente acreditado o compañía aérea presentará un documento de identidad, pasaporte, permiso de conducir u otro documento que incluya una fotografía suya y que haya sido expedido o reconocido por la autoridad nacional correspondiente. Dicho carné o documento se utilizará para establecer la identidad de la persona que entrega los envíos.

6.3.2.3. Si acepta envíos no sometidos previamente a todos los controles de seguridad exigidos, el agente acreditado deberá asegurarse de que sean controlados con arreglo a lo dispuesto en el punto 6.2.

6.3.2.4. Una vez aplicados los controles de seguridad a que se refieren los puntos 6.3.2.1 a 6.3.2.3 del presente Reglamento y el punto 6.3 de una decisión específica de la Comisión, los agentes acreditados deberán garantizar:

a) el control del acceso a estos envíos, y

b) la protección de estos envíos frente a actos de interferencia no autorizados hasta su entrega a otro agente acreditado o compañía aérea.

6.3.2.5. Una vez aplicados los controles de seguridad contemplados en los puntos 6.3.2.1 a 6.3.2.4 del presente Reglamento, todo agente acreditado garantizará que cada envío presentado a una compañía aérea u otro agente acreditado vaya acompañado de la documentación oportuna, ya sea en forma de conocimiento aéreo o de declaración independiente, bien en formato electrónico o por escrito.

▼M9

6.3.2.6. La autoridad competente podrá inspeccionar dicha documentación en cualquier momento previo a la carga del envío en la aeronave y, posteriormente, durante el vuelo, o durante 24 horas, si este último período fuera superior, y deberá proporcionar la siguiente información:

a) el código de identificación alfanumérico único del agente acreditado asignado por la autoridad competente;

b) un código de identificación único del envío, como el número del conocimiento aéreo (interno o de consolidado);

▼M9

c) el contenido del envío, salvo los envíos enumerados en el punto 6.2.3, letras d) y e), de la Decisión C(2010) 774 final, de 13 de abril de 2010, de la Comisión ([1]);

d) la declaración de seguridad del envío, en la que se indicará:

— «SPX», es decir, el envío es seguro para aeronaves de pasajeros, de carga y de correo,

— «SCO», es decir, el envío es seguro para aeronaves de carga y de correo exclusivamente, o

— «SHR», es decir, el envío es seguro para aeronaves de pasajeros, de carga y de correo de acuerdo con los requisitos aplicables al alto riesgo;

e) el motivo de emisión de la declaración de seguridad, indicando:

— «KC», es decir, envío recibido de un expedidor conocido, o

— «AC», es decir, envío recibido de un expedidor cliente, o

— los medios o métodos de control utilizados, o

— los motivos de que el envío esté exento de control;

f) el nombre del emisor de la declaración de seguridad –o un documento de identidad equivalente– y la fecha y hora de emisión, y

g) el identificador único asignado por la autoridad competente, de todo agente acreditado que haya aceptado la declaración de seguridad relativa a un determinado envío emitida por otro agente acreditado.

6.3.2.7. En caso de consolidados, se considerarán cumplidos los requisitos de los puntos 6.3.2.5 y 6.3.2.6 si:

a) el agente acreditado que realizó el consolidado conserva la información exigida en virtud del punto 6.3.2.6, letras a) a g), correspondiente a cada uno de los envíos durante el vuelo o vuelos o durante 24 horas, si este plazo es superior, y

b) la documentación que acompaña al consolidado incluye el identificador alfanumérico del agente acreditado que realizó el consolidado, un identificador único del consolidado y su declaración de seguridad.

En el caso de los consolidados que sean siempre objeto de control o estén exentos del mismo conforme al punto 6.2.3, letras d) y e), de la Decisión C(2010) 774, no se exigirá lo dispuesto en la letra a) si el agente acreditado proporciona al consolidado un identificador único e indica su declaración de seguridad así como una sola razón por la que fue expedida dicha declaración de seguridad.

▼B

6.3.2.8. Al aceptar envíos no sometidos previamente a todos los controles de seguridad exigidos, el agente acreditado podrá optar igualmente por entregar los envíos a otro agente acreditado para garantizar la aplicación de dichos controles en lugar de aplicar los controles de seguridad a que se refiere el punto 6.3.2.

([1]) No publicado aún.

▼B

Asimismo, los controles de seguridad que aplicará el agente acreditado deberán regirse por las disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión.

6.4. EXPEDIDORES CONOCIDOS

6.4.1. **Aprobación de expedidores conocidos**

6.4.1.1. Los expedidores conocidos serán acreditados por la autoridad competente.

La aprobación como expedidor conocido se referirá a una ubicación específica.

6.4.1.2. La autoridad competente de cada Estado miembro definirá, en el marco de su programa nacional de seguridad para la aviación civil mencionado en el artículo 10 del Reglamento (CE) nº 300/2008, las responsabilidades correspondientes a la aplicación del siguiente procedimiento de aprobación de expedidores reconocidos:

a) el solicitante pedirá la acreditación pertinente a la autoridad competente del Estado miembro en cuyo territorio se encuentre la ubicación.

Se proporcionará al solicitante la «Guía para expedidores conocidos», tal y como se contempla en el apéndice 6-B;

b) la autoridad competente –o el validador independiente que actúe en su nombre y representación– efectuará un control *in situ* de las ubicaciones especificadas a fin de valorar si el solicitante se ajusta a las disposiciones del Reglamento (CE) nº 300/2008 y a sus correspondientes actos de desarrollo.

Con objeto de valorar si el solicitante se ajusta a dichas disposiciones, la autoridad competente –o el validador independiente que actúe en su nombre y representación– hará uso de la «Lista de control de validación para expedidores conocidos», tal y como prevé el apéndice 6-C. Dicha lista de control incluye una declaración de compromiso que deberá estar firmada por el representante legal del solicitante o por el encargado de seguridad de la ubicación.

La autoridad competente –o el validador independiente que actúe en su nombre y representación– deberá tener en cuenta si el solicitante está o no en posesión del Certificado OEA a que se refiere el artículo 14 *bis,* apartado 1, letras b) o c), del Reglamento (CE) nº 1875/2006 de la Comisión, por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 2454/93.

Una vez completada la lista de control de validación, los datos contenidos en aquella se tratarán como información clasificada.

Bien la autoridad competente o el validador independiente deberán conservar la declaración firmada y ponerla a disposición de la autoridad competente interesada a instancia de esta última;

c) si la autoridad competente considera satisfactoria la información aportada con arreglo a las letras a) y b), deberá asegurarse de que la introducción de los datos necesarios del agente en la «Base de datos CE de agentes acreditados y expedidores conocidos» tenga lugar, a más tardar, el siguiente día hábil. A la hora de introducir la información en la base de datos, la autoridad competente asignará un código de identificación alfanumérico único en el formato estándar a cada ubicación aprobada.

Si la autoridad competente no considera satisfactoria la información aportada con arreglo a las letras a) y b), deberá notificar rápidamente los motivos a la entidad que solicita la aprobación como expedidor conocido;

d) cuando un expedidor conocido haya sido aprobado antes del 29 de abril de 2010 para garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en el punto 6.4.2, podrá ser considerado expedidor conocido a efectos del Reglamento (CE) nº 300/2008 y de sus actos de desarrollo durante un período de hasta 3 años tras la entrada en vigor del presente Reglamento;

▼B

e) ningún expedidor conocido se considerará aprobado hasta que se hayan introducido sus datos en la «Base de datos CE de agentes acreditados y expedidores conocidos».

6.4.1.3. Los expedidores conocidos designarán como mínimo a una persona en cada ubicación responsable de la aplicación y supervisión de los controles de seguridad. Dicho responsable deberá haber superado previamente un control de antecedentes personales.

6.4.1.4. Se reconfirmarán y renovarán las funciones de todo expedidor conocido por períodos regulares no superiores a 5 años. Ello conllevará el pertinente control *in situ* con el objeto de evaluar si el expedidor conocido sigue ajustándose a las disposiciones del Reglamento (CE) nº 300/2008 y sus correspondientes actos de desarrollo.

Toda inspección en las instalaciones del expedidor conocido por parte de la autoridad competente con arreglo a su programa nacional de control de calidad se considerará un control *in situ,* siempre y cuando abarque todas las áreas especificadas en la lista de control del apéndice 6-C.

6.4.1.5. Si la autoridad competente deja de considerar satisfactorio el cumplimiento de las disposiciones del Reglamento (CE) nº 300/2008 y sus correspondientes actos de desarrollo por parte del expedidor conocido, retirará a este su condición de tal en la ubicación especificada.

Inmediatamente después de la suspensión de la autorización y en un plazo máximo de 24 horas, la autoridad competente se asegurará de que se introduzca el cambio en la situación del expedidor en la «Base de datos CE de agentes acreditados y expedidores conocidos».

6.4.1.6. Sin perjuicio del derecho de cada Estado miembro a aplicar medidas más rigurosas en virtud del artículo 6 del Reglamento (CE) nº 300/2008, todo Estado miembro reconocerá a cualquier expedidor conocido debidamente acreditado conforme a lo dispuesto en el punto 6.4.

Asimismo, los expedidores conocidos deberán regirse por las disposiciones adicionales establecidas en el punto 6.4 de una decisión específica de la Comisión.

6.4.2. **Controles de seguridad aplicables por un expedidor conocido**

6.4.2.1. Todo expedidor conocido deberá asegurarse de que:

a) exista en su ubicación un nivel de seguridad suficiente para proteger de interferencias no autorizadas la carga o correo aéreos reconocibles;

b) todo el personal con acceso a la carga o correo aéreos reconocibles a los que se hayan aplicado los controles de seguridad exigidos haya sido seleccionado y recibido la formación prescrita en el capítulo 11, y

c) durante las fases de producción, embalaje, almacenamiento, expedición o transporte, según corresponda, la carga o correo aéreos reconocibles estén protegidos de interferencias no autorizadas o intentos de manipulación.

Cuando, cualquiera que sea el motivo, estos controles de seguridad no se hayan aplicado a los envíos o si el envío no procede directamente del propio expedidor conocido, este último deberá informar con claridad de dicha situación al agente acreditado con objeto de que se aplique lo establecido en el punto 6.3.2.3.

6.4.2.2. El expedidor conocido aceptará que los envíos no sometidos a los controles de seguridad pertinentes sean controlados con arreglo a lo dispuesto en el punto 6.2.1.

6.5. EXPEDIDORES CLIENTES

6.5.1. Los expedidores clientes serán designados por un agente acreditado.

▼B

6.5.2. Para dicha designación, deberá aplicarse el siguiente procedimiento:

a) el agente acreditado deberá proporcionar a la entidad las «Instrucciones en materia de seguridad de la aviación para expedidores clientes» y la «Declaración de compromiso — Expedidor cliente», tal y como contempla el apéndice 6-D. La autoridad competente del Estado miembro en cuyo territorio se encuentre la ubicación facilitará estas instrucciones y declaración al agente acreditado;

b) la entidad enviará una «Declaración de compromiso — Expedidor cliente» firmada al agente acreditado tal y como figura en el apéndice 6-D, salvo que dicha entidad esté en posesión del Certificado OEA a que se refiere el artículo 14 *bis,* apartado 1, letras b) o c), del Reglamento (CE) nº 1875/2006 de la Comisión, por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 2454/93.

Asimismo, la entidad designará al menos a una persona responsable de la seguridad en sus instalaciones y comunicará al agente acreditado el nombre y datos de contacto de dicha persona.

El agente acreditado conservará la declaración firmada, en su caso y la pondrá a disposición de la autoridad competente interesada a instancia de esta última.

Cuando esté eximido de la obligación de completar una Declaración de compromiso por poseer un Certificado OEA, el expedidor cliente deberá informar inmediatamente al agente acreditado si deja de estar en posesión de dicho certificado;

c) el agente acreditado procederá a la validación determinando los siguientes datos del futuro expedidor cliente:

— datos de la empresa, incluido el domicilio social real,

— naturaleza de la actividad empresarial,

— datos de contacto, incluidos los de la(s) persona(s) responsable(s) de la seguridad,

— número de IVA o número de registro de la empresa, y

— número del Certificado OEA en caso de exención con arreglo al punto 6.5.2, letra b);

d) si el agente acreditado considera satisfactoria la información facilitada en las letras b) y c), podrá designar a la entidad como expedidor cliente.

6.5.3. El agente acreditado conservará una base de datos con la información a que se refiere el punto 6.5.2, letra c). La base de datos se pondrá a disposición de la autoridad competente para su inspección.

6.5.4. Si no se registra actividad alguna por cuenta del expedidor cliente en un período de 2 años por lo que respecta al transporte aéreo de carga o correo, su condición de expedidor cliente expirará.

6.5.5. Si la autoridad competente o el agente acreditado dejan de considerar satisfactorio el cumplimiento de las instrucciones contenidas en el apéndice 6-D por parte del expedidor cliente, el agente acreditado retirará a este su condición de tal.

6.5.6. Cuando, cualquiera que sea el motivo, los controles de seguridad especificados en las «Instrucciones en materia de seguridad de la aviación para expedidores clientes» no se hayan aplicado a los envíos, o si el envío no procede directamente del propio expedidor cliente, este último deberá informar claramente de dicha situación al agente acreditado con objeto de poder aplicar cuanto establecido en el punto 6.3.2.3.

▼B

6.6. PROTECCIÓN DE LA CARGA Y DEL CORREO

6.6.1. **Protección de la carga y del correo durante el transporte**

6.6.1.1. A fin de garantizar que los envíos sometidos a los controles de seguridad exigidos estén protegidos de interferencias no autorizadas durante el transporte:

▼M9

a) el agente acreditado, el expedidor conocido o el expedidor cliente deberán embalar o precintar los envíos para asegurarse de que todo intento de manipulación quede de manifiesto; si esto no fuera posible, deberán adoptarse medidas de protección alternativas que garanticen la integridad del envío, y

▼B

b) el compartimento de carga de la aeronave destinado al transporte de los envíos se cerrará o sellará; se atarán de manera segura aquellos vehículos cubiertos con lonas o cortinas laterales utilizando cuerdas o cables de cerradura TIR a fin de garantizar que todo intento de manipulación quede de manifiesto; se vigilará la zona de carga de los vehículos plataforma, o bien

c) la declaración del transportista mencionada en el apéndice 6-E será suscrita por el transportista que realice el transporte por cuenta del agente acreditado, expedidor conocido o expedidor cliente, a menos que el propio transportista sea un agente acreditado.

El agente acreditado, el expedidor conocido o el expedidor cliente a quien(es) presta sus servicios el transportista conservará(n), según corresponda, la declaración firmada. Asimismo, se pondrá a disposición del agente acreditado, la compañía aérea destinataria del envío o la autoridad competente, una copia de la declaración firmada cuando estos lo soliciten, o

d) el transportista acreditará su certificación o aprobación por parte de la autoridad competente ante el agente acreditado, al expedidor conocido o al expedidor cliente a quien(es) preste sus servicios.

Dicha documentación justificativa deberá satisfacer los criterios contemplados en el apéndice 6-E y, por su parte, los agentes acreditados, los expedidores conocidos o los expedidores clientes conservarán copias de la misma. Asimismo, se pondrá a disposición del agente acreditado, la compañía aérea destinataria del envío o cualquier otra autoridad competente, una copia de esa documentación cuando estos lo soliciten.

6.6.1.2. Las letras b), c) y d) del punto 6.6.1.1 no serán de aplicación durante el transporte en la zona de operaciones.

6.6.2. **Protección de la carga y del correo en los aeropuertos**

6.6.2.1. Se entenderá que los envíos de carga y de correo situados en una zona crítica están protegidos de toda interferencia no autorizada.

6.6.2.2. Se entenderá que los envíos de carga y de correo situados en un área que no sea una zona crítica están protegidos de toda interferencia no autorizada siempre que:

a) estén físicamente protegidos con objeto de impedir la introducción de cualquier artículo que pueda utilizarse en un acto de interferencia no autorizado, o

b) no se dejen sin vigilancia y se autorice únicamente el acceso al personal encargado de la protección y embarque de la carga y del correo en la aeronave.

▼M6

6.7. CARGA Y CORREO DE ALTO RIESGO (HRCM)

Las disposiciones aplicables a la carga y el correo de alto riesgo se establecen en una Decisión de la Comisión separada.

6.8. PROTECCIÓN DE LA CARGA Y EL CORREO TRANSPORTADOS A LA UNIÓN A PARTIR DE TERCEROS PAÍSES

6.8 1. **Designación de compañías aéreas**

6.8.1.1. Requisitos hasta el 30 de junio de 2014:

a) Toda compañía aérea que, partiendo de un aeropuerto de un tercer país que no figure en la lista del apéndice 6-F, transporte carga o correo para su transferencia, tránsito o descarga en cualquier aeropuerto incluido en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 300/2008 será designada como «Compañía de transporte de carga o correo aéreo que efectúa operaciones con destino a la Unión a partir de un aeropuerto de un tercer país» (ACC3):

— por la autoridad competente de un Estado miembro que figure en la lista establecida en el anexo del Reglamento (UE) nº 394/2011 de la Comisión ([1]), que modifica el Reglamento (CE) nº 748/2009 ([2]), sobre la lista de operadores de aeronaves que han realizado una actividad de aviación enumerada en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([3]),

— por la autoridad competente del Estado miembro que le haya expedido el certificado de operador, en el caso de las compañías aéreas no recogidas en la lista que establece el anexo del Reglamento (UE) nº 394/2011,

— por la autoridad competente del Estado miembro en el que la compañía aérea tenga su base principal de operaciones dentro de la Unión o por cualquier otra autoridad competente de la Unión actuando de acuerdo con esa autoridad, en el caso de las compañías aéreas que no estén incluidas en la lista del anexo del Reglamento (UE) nº 394/2011 ni sean titulares de un certificado de operador aéreo expedido por un Estado miembro.

b) Para poder ser designada como ACC3, la compañía deberá:

— garantizar que su programa de seguridad cubra todos los aspectos enumerados en el apéndice 6-G respecto de la carga y el correo que se carguen en sus aeronaves en cualquier aeropuerto de un tercer país para su transporte a la Unión,

— presentar a la autoridad competente la «Declaración de compromiso – ACC3» que se establece en el apéndice 6-H; dicha declaración será firmada por el representante legal de la compañía o por la persona responsable de la seguridad y

— nombrar a una persona para que asuma en su nombre la responsabilidad global de la aplicación en los terceros países de las disposiciones en materia de seguridad de carga y correo y facilitar los datos de esa persona a la autoridad competente.

c) La autoridad competente conservará el original o una copia de la «Declaración de compromiso – ACC3» firmada. En caso de que sea la compañía aérea la que conserve el original, deberá garantizar el acceso a él para su inspección durante un tiempo no inferior a su período de validez.

([1]) DO L 107 de 27.4.2011, p. 1.
([2]) DO L 219 de 22.8.2009, p. 1.
([3]) DO L 275 de 25.10.2003, p. 32. Directiva modificada por la Directiva 2008/101/CE (DO L 8 de 13.1.2009, p. 3).

▼M6

d) La autoridad competente comunicará a la Comisión los datos pertinentes de la compañía; estos datos serán puestos por la Comisión a disposición de todos los Estados miembros.

e) Toda compañía ACC3 que se notifique a la Comisión en virtud de la, letra d), será reconocida en todos los Estados miembros para todas las operaciones que tengan lugar con destino a la Unión a partir del aeropuerto del tercer país que se haya especificado.

6.8.1.2. Requisitos que deberán comenzar a cumplirse no después del 1 de julio de 2014:

a) Además de los requisitos establecidos en el punto 6.8.1.1, letra b), la compañía aérea deberá garantizar que un validador independiente efectúe no después del 1 de julio de 2014 una verificación sobre el terreno de sus operaciones de transporte de carga y correo en el aeropuerto del tercer país de que se trate.

b) El validador independiente examinará el programa de seguridad de la compañía aérea, asegurándose de que cubre todos los aspectos establecidos en el apéndice 6-G, y, tras comprobar por medio de la lista de control que figura en el apéndice 6-C3 el cumplimiento de ese programa en el aeropuerto del tercer país, presentará un informe:

— a la autoridad competente del Estado miembro que figure en el anexo del Reglamento (UE) nº 394/2011, que modifica el Reglamento (CE) nº 748/2009, sobre la lista de operadores de aeronaves que han realizado una actividad de aviación enumerada en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE,

— a la autoridad competente del Estado miembro que haya expedido a la compañía aérea el certificado de operador, en el caso de las compañías aéreas no recogidas en la lista que establece el anexo del Reglamento (UE) nº 394/2011,

— a la autoridad competente del Estado miembro en el que la compañía tenga su base principal de operaciones dentro de la Unión o a cualquier otra autoridad competente de la Unión actuando de acuerdo con esa autoridad, en el caso de las compañías aéreas que no estén incluidas en la lista del anexo del Reglamento (UE) nº 394/2011 ni sean titulares de un certificado de operador aéreo expedido por un Estado miembro.

c) En caso de considerar satisfactorio el informe del validador independiente, la autoridad competente garantizará que los datos pertinentes de la compañía ACC3 se introduzcan en la base de datos de la Unión en la que figuran los agentes acreditados y los expedidores conocidos.

d) Al introducir en la base los datos de la compañía, la autoridad competente atribuirá en el formato normalizado un identificador alfanumérico único que permita identificar la compañía y el aeropuerto del tercer país desde el que se efectúe el transporte con destino a la Unión. Dicho identificador deberá figurar en la documentación que acompañe en formato electrónico o en papel a los envíos transportados.

e) En caso de no quedar satisfecha con la información que haya facilitado la compañía aérea o con el informe presentado por el validador independiente, la autoridad competente notificará inmediatamente los motivos de ello a la compañía que trate de obtener su designación como ACC3.

f) Toda compañía ACC3 que en aplicación del presente punto 6.8.1.2 figure en la base de datos que tiene la Unión con los agentes acreditados y los expedidores conocidos será reconocida en todos los Estados miembros para todas las operaciones que tengan lugar con destino a la Unión a partir del aeropuerto del tercer país de que se trate.

▼M6

g) Las compañías ACC3 que figuren en la base de datos de los agentes acreditados y expedidores conocidos de la Unión deberán ser revalidadas a intervalos de no más de cinco años en el aeropuerto del tercer país para el que hayan sido designadas y habrán de volver a presentar una Declaración de compromiso con motivo de cada revalidación.

6.8.2. **Controles de seguridad aplicables a la carga y el correo procedentes de un tercer país**

6.8.2.1. Las compañías ACC3 deberán garantizar que cualquier carga o correo que transporten para su transferencia a un aeropuerto de la Unión, su tránsito por él o su descarga en el mismo se someta a una inspección, salvo que:

a) un agente acreditado haya sometido el envío a los controles de seguridad requeridos y el envío haya quedado protegido de toda interferencia no autorizada desde el momento de su sujeción a esos controles hasta el de su embarque, o

b) un expedidor conocido haya sometido el envío a los controles de seguridad requeridos y el envío haya quedado protegido de toda interferencia no autorizada desde el momento de su sujeción a esos controles hasta el de su embarque, o

c) un expedidor cliente haya sometido el envío a los controles de seguridad requeridos y el envío, además de haber quedado protegido de toda interferencia no autorizada desde el momento de su sujeción a esos controles hasta el de su embarque, no se transporte en un avión de pasajeros o

d) el envío quede exento de controles en virtud del punto 6.1.1, letra d), del Reglamento (UE) nº 185/2010 y protegido de toda interferencia no autorizada entre el momento en que haya recibido el estatuto de carga aérea reconocible o de correo aéreo reconocible y el momento en que se embarque.

6.8.2.2. Los requisitos que establece el punto 6.8.2.1 deberán respetar como mínimo las normas de la OACI hasta el 30 de junio de 2014. A partir de esa fecha, toda carga o correo que se transporte a la Unión deberá:

a) ser inspeccionado por alguno de los medios o métodos indicados en el punto 6.2.1 de la Decisión y en la medida que sea necesaria para garantizar de forma razonable que no contenga ningún artículo prohibido, o

b) ser sometido a controles de seguridad por un agente acreditado, un expedidor conocido o un expedidor cliente que haya sido designado de acuerdo con el punto 6.8.3, o

c) quedar exento de controles en virtud del punto 6.1.1, letra d), del Reglamento (UE) nº 185/2010 y protegido de toda interferencia no autorizada entre el momento en que haya recibido el estatuto de carga aérea reconocible o de correo aéreo reconocible y el momento en que se proceda a su embarque.

6.8.2.3. La declaración de seguridad del envío deberá incluirse en la documentación que lo acompañe como conocimiento aéreo, o documento postal equivalente, o como declaración separada y en formato electrónico o en papel.

▼M9

Hasta julio de 2014, las declaraciones de seguridad de conformidad con el punto 6.3.2.6, letra d), para los contenedores de carga o correo con destino a la UE podrán ser expedidas por la compañía ACC3 o por una compañía aérea procedente de un tercer país enumerado en el apéndice 6-Fii; a partir de julio de 2014, los agentes acreditados mencionados en el punto 6.8.3 también podrán facilitar las declaraciones de seguridad en este sentido.

▼M6

6.8.3. **Designación de los agentes acreditados, expedidores conocidos y expedidores clientes de terceros países**

▼**M6**

6.8.3.1. Las compañías ACC3 estarán obligadas hasta el 30 de junio de 2014 a precisar los datos de los controles de seguridad que apliquen los agentes acreditados, expedidores conocidos y expedidores clientes de los que acepten directamente envíos en el marco de sus programas de seguridad. Tras esa fecha, las compañías ACC3 deberán además:

a) garantizar que esos agentes acreditados y esos expedidores conocidos de terceros países sean validados de forma independiente, y a intervalos de no más de cinco años, aplicando las listas de control que figuran en los apéndices 6-C2 y 6-C, respectivamente;

b) garantizar que las listas de control cumplimentadas queden disponibles para que la autoridad competente o la Comisión puedan inspeccionarlas;

c) mantener una base de datos que contenga la información siguiente por cada uno de esos agentes acreditados, expedidores conocidos y expedidores clientes:

— los datos de la empresa, incluido su domicilio social real,

— la naturaleza de sus actividades, excluida cualquier información comercial que sea sensible,

— los datos de contacto, incluidos los de la persona o personas que sean responsables de la seguridad,

— en su caso, el número de registro de la empresa.

La base de datos estará disponible para su inspección.

6.8.3.2. En el caso de los expedidores clientes de terceros países de los que acepten directamente envíos, las compañías ACC3 garantizarán que se cumplan los requisitos establecidos en los puntos 6.5.2 a 6.5.6. Los certificados de operador económico autorizado (OEA) de terceros países sólo podrán ser reconocidos cuando éstos hayan celebrado con la Unión un acuerdo de reconocimiento mutuo de OEA.

6.8.4. **Casos de incumplimiento**

6.8.4.1. En caso de detectarse en el funcionamiento de una compañía ACC3 una deficiencia grave que se considere tenga un impacto significativo en el nivel general de seguridad aérea de la Unión, la Comisión o la autoridad competente que haya detectado la deficiencia deberá:

a) informar con prontitud a la compañía ACC3 afectada y pedirle que presente sus observaciones;

b) informar con igual prontitud a la Comisión y a los demás Estados miembros, según proceda.

6.8.4.2. La Comisión podrá entonces por el procedimiento reglamentario al que se refiere el artículo 19, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 300/2008 decidir que la compañía aérea deje de estar reconocida como ACC3 para una ruta específica o para todas las rutas de conexión entre los terceros países y la Unión. En ese caso, los datos de la compañía se eliminarán de la base de datos de los agentes acreditados y expedidores conocidos de la Unión.

6.8.4.3. Ninguna compañía aérea a la que se haya retirado el estatuto de ACC3 en virtud del punto 6.8.4.2 podrá reintroducirse o incluirse en la base de datos de agentes acreditados o expedidores conocidos de la Unión hasta que un validador independiente haya confirmado que la deficiencia grave ha quedado corregida y que el Comité de seguridad de la aviación civil haya sido informado de ello por la autoridad competente.

▼B

APÉNDICE 6-A

DECLARACIÓN DE COMPROMISO – AGENTE ACREDITADO

De conformidad con el Reglamento (CE) nº 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y sus correspondientes actos de desarrollo,

Declaro que:

— a mi leal saber y entender, la información que figura en el programa de seguridad de la empresa es auténtica y exacta,

— las prácticas y procedimientos establecidos en el presente programa de seguridad se aplicarán y mantendrán en todas las ubicaciones que abarque el programa,

— se ajustará y adaptará este programa de seguridad para adaptarlo a todo futuro cambio pertinente en la normativa comunitaria, salvo que [nombre de la empresa] informe a [nombre de la autoridad competente] de que no pretende seguir operando en calidad de agente acreditado,

— [nombre de la empresa] informará por escrito a [nombre de la autoridad competente] acerca de:

a) cambios menores en su programa de seguridad, tales como el nombre de la empresa, la persona responsable de la seguridad o los datos de contacto o todo cambio en la persona con acceso a la «Base de datos CE de agentes acreditados y expedidores conocidos», comunicándolos con rapidez y, en todo caso, en el plazo máximo de 10 días hábiles, y

b) cambios significativos planificados, tales como nuevos procedimientos de control, obras que puedan incidir en el cumplimiento de la normativa comunitaria pertinente o cambio de ubicación/dirección, al menos 15 días hábiles antes de que tenga lugar su comienzo/el cambio previsto,

— para garantizar el cumplimiento de la normativa comunitaria pertinente, [nombre de la empresa] cooperará plenamente en toda inspección, según corresponda, y facilitará el acceso a todos los documentos, a instancia de los inspectores,

— [nombre de la empresa] informará a [nombre de la autoridad competente] de toda vulneración grave de la seguridad y de toda circunstancia sospechosa que pueda incidir en la seguridad de la carga o correo aéreos, en particular de todo intento de ocultación de artículos prohibidos en los envíos,

▼M9

— [nombre de la empresa] se asegurará de que todo el personal pertinente reciba una formación de conformidad con el capítulo 11 del anexo del Reglamento (UE) nº 185/2010 y tenga conocimiento de sus responsabilidades en materia de seguridad con arreglo al programa de seguridad de la empresa, y

▼B

— [nombre de la empresa] informará a [nombre de la autoridad competente] acerca de si:

c) deja de operar;

d) deja de efectuar operaciones con carga/correo aéreos, o

e) no puede seguir cumpliendo las disposiciones de la normativa comunitaria pertinente.

Acepto la plena responsabilidad sobre mi declaración.

Nombre:

Cargo desempeñado en la empresa:

Fecha:

Firma:

▼B

APÉNDICE 6-B

Una decisión específica de la Comisión establece las disposiciones concernientes a la «Guía para expedidores conocidos».

APÉNDICE 6-C

Una decisión específica de la Comisión establece las disposiciones concernientes a la «Lista de control de validación para expedidores conocidos».

APÉNDICE 6-D

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD AÉREA PARA

EXPEDIDORES CLIENTES

Las presentes instrucciones se han elaborado para uso de usted e información del personal a su cargo responsable de la preparación y control de los envíos de carga o correo aéreos. Se le facilitan las presentes instrucciones de conformidad con el Reglamento (CE) nº 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2008, sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y sus correspondientes actos de desarrollo.

Instalaciones

Se controlará el acceso a las zonas en que se preparan, embalan o almacenan los envíos de carga o correo aéreos reconocibles a fin de garantizar que el personal no autorizado no tenga acceso alguno a los envíos.

Los visitantes irán acompañados en todo momento por –o se les prohibirá el acceso a– aquellas zonas en que se preparan, embalan o almacenan los envíos de carga o correo aéreos reconocibles.

Personal

Se comprobará la integridad de todo el personal contratado que tenga acceso a la carga o correo aéreos reconocibles. Dicha comprobación incluirá, al menos, la verificación de la identidad (mediante una tarjeta de identidad, permiso de conducir o pasaporte con fotografía, en su caso) y el examen del currículum vítae o las referencias aportadas.

Todo el personal que tenga acceso a la carga o correo aéreos reconocibles será informado de sus responsabilidades en materia de seguridad, tal y como contemplan las presentes instrucciones.

Mandatarios responsables

Se designará al menos a una persona responsable de la aplicación y control de estas instrucciones (mandatario responsable).

Integridad del/de los envío(s)

Los envíos de carga o correo aéreos no deberán contener artículo prohibido alguno, a menos que se haya declarado y sometido debidamente a la normativa aplicable.

Los envíos de carga o correo aéreos deberán estar protegidos de toda interferencia no autorizada.

Los envíos de carga o correo aéreos deberán embalarse de forma adecuada y, en su caso, deberán incluir un dispositivo de cierre que deje patente cualquier manipulación.

Los envíos de carga o correo aéreos deberán describirse de forma exhaustiva en la documentación anexa, junto con la dirección de envío correcto.

Transporte

Cuando el expedidor cliente sea responsable del transporte de envíos de carga o correo aéreos, dichos envíos deberán estar protegidos de toda interferencia no autorizada.

▼B

Si el expedidor cliente se sirve de un contratista:

a) los envíos deberán precintarse previamente a su transporte, y

b) la declaración del transportista que figura en el apéndice 6-E será suscrita por el transportista que realice el transporte por cuenta del expedidor cliente.

El expedidor cliente conservará la declaración firmada o una copia del documento equivalente de la autoridad competente.

Irregularidades

Toda irregularidad, cometida o sospechada, en relación con las presentes instrucciones deberá ser notificada al mandatario responsable, quien adoptará las medidas oportunas.

Envíos de distinta procedencia

Un expedidor cliente puede transmitir envíos que no procedan de él mismo a un agente acreditado, siempre que:

a) se separen de los envíos que sí procedan de él mismo, y

b) la procedencia se indique claramente en el envío o en la documentación adjunta.

Todos estos envíos deberán someterse a los controles pertinentes antes de ser embarcados en una aeronave.

Inspecciones sin previo aviso

Los inspectores de seguridad aérea adscritos a la autoridad competente podrán realizar inspecciones sin previo aviso para verificar el cumplimiento de estas instrucciones. Los inspectores llevarán constantemente una acreditación oficial que deberán exhibir mientras efectúe la inspección en sus instalaciones. Dicha acreditación debe incluir el nombre y la fotografía del inspector.

Artículos prohibidos

No se transportarán dispositivos explosivos e incendiarios ensamblados en los envíos de carga, a menos que se satisfagan enteramente los requisitos de todas las normas de seguridad. ►M9 ——————— ◄

Declaración de compromiso

Si su empresa está en posesión del Certificado OEA a que se refiere el artículo 14 *bis,* apartado 1, letras b) o c), del Reglamento (CE) nº 1875/2006 de la Comisión, por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 2454/93, no será preciso firmar la «Declaración de compromiso — Expedidor cliente» ni enviarla al agente acreditado.

No obstante, deberá informar inmediatamente al agente acreditado si su empresa ya no está en posesión de un Certificado OEA. En este caso, el agente acreditado le informará acerca de cómo mantener su condición de expedidor cliente.

DECLARACIÓN DE COMPROMISO — EXPEDIDOR CLIENTE

De conformidad con el Reglamento (CE) nº 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2008, sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y sus correspondientes actos de desarrollo,

Declaro que:

— [nombre de la empresa] se ajusta a las presentes «Instrucciones en materia de seguridad de la aviación para expedidores clientes»,

— [nombre de la empresa] garantiza que el personal con acceso a la carga o correo aéreos ha sido informado sobre dichas instrucciones,

▼B

— [nombre de la empresa] garantiza la seguridad de la carga o correo aéreos hasta su entrega al agente acreditado,

— [nombre de la empresa] acepta que los envíos se sometan a controles de seguridad, incluidas inspecciones, y

— [nombre de la empresa] acepta que la autoridad competente del Estado miembro en el que está situado efectúe inspecciones sin previo aviso en sus instalaciones con objeto de establecer si [nombre de la empresa] cumple las presentes instrucciones.

Acepto la plena responsabilidad sobre mi declaración.

Nombre:

Cargo desempeñado en la empresa:

Fecha:

Firma:

▼M9

APÉNDICE 6-E

DECLARACIÓN DEL TRANSPORTISTA

De conformidad con el Reglamento (CE) nº 300/2008 sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y sus correspondientes normas de desarrollo,

Por lo que respecta a la recogida, transporte, almacenamiento y entrega de la carga o correo aéreos sometidos a controles de seguridad [por cuenta de *nombre del agente acreditado/transportista aéreo que efectúa controles de seguridad de la carga o del correo/expedidor conocido/expedidor cliente*], certifico que los procedimientos de seguridad velarán por que:

— todo el personal que transporte carga o correo aéreos haya recibido formación de sensibilización en materia de seguridad de conformidad con el punto 11.2.7 del anexo del Reglamento (UE) nº 185/2010,

— se compruebe la integridad de todo el personal contratado que tenga acceso a la carga o correo aéreos. Dicha comprobación deberá incluir, al menos, la verificación de la identidad (mediante una tarjeta de identidad, permiso de conducir o pasaporte con fotografía, en su caso) y el examen del currículum vítae o las referencias aportadas,

— los compartimentos de carga de los vehículos estén cerrados o precintados; los vehículos cubiertos con lonas o cortinas laterales se aten de manera segura utilizando cuerdas o cables de cerradura TIR y las zonas de carga de los camiones plataforma permanezcan vigiladas durante el transporte de la carga aérea,

— se registre el compartimento de carga inmediatamente antes del embarque y se cuide de que se mantenga la integridad de dicho registro hasta que finalice el embarque,

— todo conductor lleve un documento de identidad, pasaporte, permiso de conducir u otro documento equivalente que contenga una fotografía suya, documento expedido o reconocido por las autoridades nacionales correspondientes,

— los conductores no efectúen paradas no programadas desde la recogida hasta la entrega. Si fuera inevitable, el conductor controlará la seguridad de la carga y la integridad de los cierres o precintos a su vuelta. En caso de observarse cualquier rastro de interferencia, el conductor lo notificará a su supervisor, y no se entregarán la carga o correo aéreos sin la correspondiente notificación a la llegada,

— no se subcontrate a terceros el transporte, a menos que estos también hayan celebrado un acuerdo con el transportista [nombre anteriormente citado del agente acreditado/expedidor conocido/expedidor cliente, o de la autoridad competente que haya aprobado o acreditado al transportista], y

▼M9

— no se subcontrate a terceros la prestación de otros servicios (por ejemplo: almacenamiento), hecha salvedad de un agente acreditado u organismo certificado o aprobado y registrado como proveedor de dichos servicios por parte de la autoridad competente.

Acepto la plena responsabilidad sobre mi declaración.

Nombre:

Cargo desempeñado en la empresa:

Nombre y dirección de la empresa:

Fecha:

Firma:

▼M6

APÉNDICE 6-F

CARGA Y CORREO

6-Fi

TERCEROS PAÍSES A LOS QUE SE RECONOCE QUE APLICAN NORMAS DE SEGURIDAD EQUIVALENTES A LAS NORMAS BÁSICAS COMUNES

6-Fii

TERCEROS PAÍSES PARA LOS QUE NO SE REQUIERE LA DESIGNACIÓN ACC3

Los terceros países para los que no se requiere la designación ACC3 figuran en la lista que se establece en una Decisión de la Comisión separada.

APÉNDICE 6-G

DISPOSICIONES APLICABLES A LA CARGA Y AL CORREO PROCEDENTES DE TERCEROS PAÍSES

El programa de seguridad de las compañías ACC3 contendrá, según proceda y por cada aeropuerto de tercer país individualmente considerado o como documento genérico en el que se precisen las variaciones que presente el aeropuerto o aeropuertos de tercer país que se mencionen expresamente:

a) una descripción de las medidas aplicables a la carga y al correo aéreos;

b) el procedimiento de aceptación;

c) el régimen y los criterios aplicables a los agentes acreditados;

d) el régimen y los criterios aplicables a los expedidores conocidos;

e) el régimen y los criterios aplicables a los expedidores clientes;

f) las normas para los controles y los exámenes físicos;

g) el lugar de los controles y de los exámenes físicos;

h) los datos del equipo de control;

i) los datos del operador o del proveedor de servicios;

j) la lista de exenciones de los controles de seguridad y de los exámenes físicos;

k) el tratamiento dado a la carga y al correo aéreos de alto riesgo.

APÉNDICE 6-H

DECLARACIÓN DE COMPROMISO — ACC3

Declaro que:

— hasta donde llega mi conocimiento, la información contenida en el programa de seguridad de la compañía respecto de los envíos transportados a la Unión Europea procedentes de terceros países es verdadera y exacta,

— las prácticas y procedimientos establecidos en el programa de seguridad respecto de los envíos transportados a la Unión Europea a partir de terceros países se aplicarán y mantendrán en todos los lugares cubiertos por el programa,

▼M6

— el programa de seguridad se ajustará y modificará para adaptarse a todos los cambios que se introduzcan en la normativa de la Unión Europea con objeto de establecer requisitos aplicables a la carga/correo aéreo que se transporte a ésta a partir de terceros países, salvo que [nombre de la compañía aérea] informe a [nombre de la autoridad competente] de su decisión de dejar de transportar a la Unión envíos procedentes de terceros países,

— en un plazo máximo de diez días [nombre de la compañía aérea] informará por escrito a [nombre de la autoridad competente] de cualquier cambio que se introduzca en las secciones pertinentes de su programa de seguridad,

— la compañía ha designado a [nombre de la persona responsable] para que asuma en su nombre la responsabilidad global por las medidas de seguridad aplicadas a las operaciones de carga/correo aéreo efectuadas en [nombre de los aeropuertos de terceros países],

— a partir del 1 de julio de 2014, [nombre de la compañía aérea] establecerá y mantendrá disponible para su inspección una base de datos con los agentes acreditados, expedidores conocidos y expedidores clientes de terceros países,

— [nombre de la compañía aérea] prestará toda su colaboración en todas las inspecciones que sean necesarias y, a petición de los inspectores, facilitará el acceso a la base de datos arriba mencionada así como a toda la documentación pertinente,

— [nombre de la compañía aérea] informará a [nombre de la autoridad competente] de cualquier atentado grave contra la seguridad y de cualquier circunstancia que se sospeche pueda afectar a la seguridad de la carga/correo aéreo en un tercer país (en especial cualquier intento de ocultar en los envíos artículos prohibidos),

— [nombre de la compañía aérea] notificará a [nombre de la autoridad competente] si:

a) pone fin a sus actividades o cambia de nombre;

b) abandona el transporte de carga/correo aéreo;

c) deja de poder cumplir los requisitos que impone la normativa de la Unión Europea para el transporte a ésta de carga/correo aéreo procedente de terceros países.

Asumo toda la responsabilidad de esta declaración.

Nombre y apellidos:

Cargo en la compañía:

Fecha:

Firma:

APÉNDICE 6-I

Las disposiciones aplicables a la carga de alto riesgo se establecen en una Decisión de la Comisión separada.

APÉNDICE 6-J

Las disposiciones aplicables al uso de equipos de control se establecen en una Decisión de la Comisión separada.

▼B

7. CORREO Y MATERIAL DE LA COMPAÑÍA AÉREA

7.0. DISPOSICIONES GENERALES

Salvo disposición contraria o a menos que la realización de los controles de seguridad a que se refieren los capítulos 4, 5 y 6, respectivamente, esté garantizada por la autoridad competente, el gestor del aeropuerto, la entidad aeroportuaria u otra compañía aérea, la compañía aérea velará por la ejecución de las medidas establecidas en el presente capítulo en lo referente a su correo y material.

▼B

7.1. CORREO Y MATERIAL DE LA COMPAÑÍA AÉREA PENDIENTES DE EMBARQUE EN LA AERONAVE

7.1.1. Previamente al embarque en la bodega de una aeronave, el correo y el material de una compañía aérea se controlarán y se protegerán con arreglo al capítulo 5, o bien se someterán a controles de seguridad y se protegerán conforme a lo dispuesto en el capítulo 6.

7.1.2. Previamente al embarque en cualquier zona distinta de la bodega de una aeronave, el correo y el material de una compañía aérea se controlarán y protegerán con arreglo a las disposiciones sobre equipaje de mano previstas en el capítulo 4.

7.1.3. Asimismo, el embarque de la carga y el correo de una compañía aérea deberá regirse por las disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión.

7.2. MATERIAL DE LA COMPAÑÍA AÉREA UTILIZADO PARA EL PROCESAMIENTO DE PASAJEROS Y EQUIPAJE

7.2.1. Con el fin de impedir todo acceso no autorizado, se protegerá o vigilará el material de la compañía aérea utilizado a efectos del procesamiento de pasajeros y equipaje y que podría emplearse para comprometer la seguridad aérea.

La autofacturación y las opciones aplicables por internet, cuyo uso se permite a los pasajeros, se considerarán un acceso autorizado a tales materiales.

7.2.2. Se destruirán o invalidarán aquellos materiales descartados que podrían utilizarse para facilitar el acceso no autorizado o desplazar el equipaje a la zona restringida de seguridad o a la aeronave.

7.2.3. Se supervisarán los sistemas de control de salidas y de facturación para impedir todo acceso no autorizado.

La autofacturación permitida a los pasajeros se considerará un acceso autorizado a dichos sistemas.

8. **PROVISIONES DE A BORDO**

8.0. DISPOSICIONES GENERALES

8.0.1. Salvo disposición contraria, la autoridad competente, el gestor del aeropuerto, la compañía aérea, la entidad aeroportuaria o el servicio responsable con arreglo al programa nacional de seguridad para la aviación civil a que se refiere el artículo 10 del Reglamento (CE) nº 300/2008 velarán por la implantación de las medidas establecidas en el presente capítulo.

8.0.2. A efectos del presente capítulo, se considerarán «provisiones de a bordo» todos aquellos artículos u objetos que vayan a transportarse a bordo de una aeronave para uso, consumo o adquisición por parte de los pasajeros o de la tripulación durante un vuelo, que no sean:

a) equipaje de mano;

b) objetos transportados por personas distintas de los pasajeros, y

c) correo y material de la compañía aérea.

A efectos del presente capítulo, se entenderán por «proveedores acreditados de provisiones de a bordo» aquellos proveedores cuyos procedimientos cumplen las reglas y normas de seguridad comunes en medida suficiente para permitir la entrega directa de provisiones a la aeronave.

▼B

A efectos del presente capítulo, se considerará «proveedores conocidos de provisiones de a bordo» a los proveedores cuyos procedimientos cumplen las reglas y normas de seguridad comunes en medida suficiente para permitir la entrega de provisiones a una compañía aérea o proveedor acreditado, aunque no directamente a la aeronave.

8.0.3. Las provisiones se considerarán «provisiones de a bordo» desde el momento en que sean reconocibles como objetos que vayan a transportarse a bordo de una aeronave para uso, consumo o adquisición por parte de los pasajeros o de la tripulación durante un vuelo.

▼M9

8.0.4. La lista de artículos prohibidos en las provisiones de a bordo es la misma que figura en el apéndice 4-C.

▼B

8.1. CONTROLES DE SEGURIDAD

8.1.1. **Controles de seguridad — Disposiciones generales**

8.1.1.1. Las provisiones de a bordo se someterán a los controles pertinentes antes de ser introducidas en las zonas restringidas de seguridad, a menos que:

a) la compañía aérea que las suministre a su propia aeronave haya efectuado los controles de seguridad exigidos de las provisiones y estas hayan estado protegidas de interferencias no autorizadas desde el momento en que se hubiesen efectuado tales controles hasta la entrega en la aeronave, o

b) un proveedor acreditado haya efectuado los controles de seguridad necesarios de las provisiones y estas hayan estado protegidas de interferencias no autorizadas desde el momento en que se hubiesen efectuado tales controles hasta la llegada a la zona restringida de seguridad o, en su caso, hasta la entrega a la compañía aérea o a otro proveedor acreditado, o

c) un proveedor conocido haya efectuado los controles de seguridad pertinentes de las provisiones y estas hayan estado protegidas de interferencias no autorizadas desde el momento en que se hubiesen efectuado tales controles hasta la entrega a la compañía aérea o al proveedor acreditado.

8.1.1.2. Se controlarán las provisiones de a bordo recibidas de un proveedor acreditado o de un proveedor conocido que muestren signos de haber sido manipuladas o cuando haya motivos para creer que no han estado protegidas de actos de interferencia no autorizados desde el momento en que se hubiesen efectuado los controles oportunos.

8.1.1.3. Asimismo, los controles de seguridad de las provisiones de a bordo deberán regirse por las disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión.

8.1.2. **Control**

1. Cuando se controlen las provisiones de a bordo, los medios o métodos utilizados deberán tener en cuenta la naturaleza de las provisiones y serán lo suficientemente fiables como para garantizar que dichas provisiones no esconden ningún artículo prohibido.

2. Asimismo, el control de las provisiones de a bordo deberá regirse por las disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión.

▼B

8.1.3. **Aprobación de proveedores acreditados**

8.1.3.1. Los proveedores acreditados serán aprobados por la autoridad competente.

La aprobación como proveedor acreditado se referirá a una ubicación específica.

Toda entidad que garantice los controles de seguridad a que se refiere el punto 8.1.5 y entregue las provisiones de a bordo directamente a la aeronave deberá gozar de autorización para actuar como proveedor acreditado. Esto no será aplicable a una compañía aérea que efectúe por sí misma los controles de seguridad y haga entrega de las provisiones únicamente a las aeronaves de su propia flota.

8.1.3.2. La autoridad competente de cada Estado miembro definirá, en el marco del correspondiente programa nacional de seguridad para la aviación civil a que se refiere el artículo 10 del Reglamento (CE) nº 300/2008, las responsabilidades relativas a la aplicación del siguiente procedimiento de aprobación de los proveedores acreditados:

a) la entidad solicitará la aprobación a la autoridad competente del Estado miembro en cuyo territorio se encuentre la ubicación para obtener la condición de proveedor acreditado.

El solicitante presentará un programa de seguridad a la autoridad competente. Dicho programa describirá los métodos y procedimientos que seguirá para cumplir lo dispuesto en el punto 8.1.5. El programa describirá, igualmente, de qué forma el propio proveedor ha de comprobar la correcta aplicación de dichos métodos y procedimientos.

Asimismo, el solicitante deberá presentar la «Declaración de compromiso — Proveedor acreditado de provisiones de a bordo» incluida en el apéndice 8-A. Dicha declaración deberá estar firmada por el representante legal o por el encargado de seguridad.

La autoridad competente correspondiente conservará la declaración firmada;

b) la autoridad competente –o el validador independiente que actúe en su nombre y representación– examinará el programa de seguridad y efectuará un control *in situ* de las ubicaciones especificadas, a fin de valorar si el solicitante se ajusta a lo dispuesto en el punto 8.1.5;

c) si la autoridad competente considera satisfactoria la información aportada con arreglo a las letras a) y b), podrá acreditar al proveedor para las ubicaciones especificadas. En caso contrario, deberá notificarlo rápidamente a la entidad que solicita la aprobación.

8.1.3.3. Se reconfirmarán y renovarán las funciones de todo proveedor acreditado por períodos regulares que no excedan de 5 años. Ello conllevará el pertinente control *in situ* con el objeto de evaluar si el proveedor acreditado sigue ajustándose a los requisitos del punto 8.1.5.

Toda inspección en las instalaciones del proveedor acreditado por parte de la autoridad competente con arreglo a su programa nacional de control de calidad podrá considerarse un control *in situ,* siempre y cuando cumpla los requisitos del punto 8.1.5.

8.1.3.4. Si la autoridad competente deja de considerar satisfactorio el cumplimiento de lo previsto en el punto 8.1.5 por parte del proveedor acreditado, retirará a este su condición de tal en las ubicaciones especificadas.

8.1.3.5. Sin perjuicio del derecho de cada Estado miembro a aplicar medidas más rigurosas en virtud del artículo 6 del Reglamento (CE) nº 300/2008, todos los Estados miembros reconocerán a todo proveedor acreditado que haya sido aprobado conforme al punto 8.1.3.

▼B

8.1.4. **Designación de proveedores conocidos**

8.1.4.1. Toda entidad que garantice los controles de seguridad a que se refiere el punto 8.1.5.1 y entregue provisiones de a bordo, aunque no directamente a la aeronave, deberá ser designada como proveedor conocido por parte de la compañía a la que efectúa la entrega. Esto no será de aplicación al proveedor acreditado.

▼M9

8.1.4.2. Con objeto de ser designada como proveedor conocido, la entidad en cuestión deberá presentar la «Declaración de compromiso — Proveedor conocido de provisiones de a bordo» que figura en el apéndice 8-B a toda compañía a la que efectúe entregas. Esta declaración deberá estar firmada por el representante legal.

La compañía a la que el proveedor conocido efectúe entregas deberá conservar la declaración firmada como forma de validación.

▼B

8.1.4.3. Si no se registra ni efectúa entrega alguna en un período de 2 años, expirará la condición de proveedor conocido.

8.1.4.4. Si la autoridad competente o la compañía a la que el proveedor conocido efectúa entregas dejan de considerar satisfactorio el cumplimiento de lo previsto en el punto 8.1.5.1 por parte del proveedor conocido, la citada compañía retirará a este su condición de tal.

▼M9

8.1.5. **Controles de seguridad que aplicará toda compañía aérea, proveedor acreditado o proveedor conocido**

8.1.5.1. Toda compañía aérea, proveedor acreditado o proveedor conocido de provisiones de a bordo deberá(n):

a) designar a un responsable o encargado de seguridad de la empresa;

b) garantizar que las personas que tienen acceso a las provisiones de a bordo reciban formación en materia de seguridad de conformidad con el punto 11.2.7 antes de autorizarles el acceso a dichas provisiones;

c) impedir el acceso no autorizado a sus instalaciones y a sus provisiones de a bordo;

d) garantizar razonablemente que no se esconden artículos prohibidos en las provisiones de a bordo, e

e) instalar dispositivos de cierre que dejen patente cualquier manipulación en todos los vehículos o contenedores que transporten provisiones de a bordo, o protegerlos físicamente.

La letra e) no será aplicable durante el transporte en la zona de operaciones.

8.1.5.2. Si un proveedor conocido se vale de otra empresa que no es un proveedor conocido para la compañía aérea o un proveedor acreditado para el transporte de suministros, el proveedor conocido velará por el cumplimiento de todos los controles de seguridad contemplados en el punto 8.1.5.1.

8.1.5.3. Asimismo, los controles de seguridad aplicables por toda compañía aérea y proveedor acreditado deberán regirse por las disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión.

▼B

8.2. PROTECCIÓN DE LAS PROVISIONES DE A BORDO

Una decisión específica de la Comisión establece disposiciones detalladas en materia de protección de las provisiones de a bordo.

▼M1

8.3. DISPOSICIONES DE SEGURIDAD ADICIONALES PARA LAS PROVISIONES DE A BORDO DE LÍQUIDOS, AEROSOLES Y GELES Y DE BOLSAS A PRUEBA DE MANIPULACIONES

1. Las provisiones de a bordo de bolsas a prueba de manipulaciones se entregarán en envases a prueba de manipulaciones en una zona de operaciones o en una zona restringida de seguridad.

2. Desde su entrada en cualquiera de esas zonas y hasta su venta final en las aeronaves, los líquidos, aerosoles y geles y las bolsas a prueba de manipulaciones estarán protegidos de toda interferencia no autorizada.

3. En una decisión específica se establecen disposiciones detalladas que completan las presentes disposiciones.

▼B

APÉNDICE 8-A

DECLARACIÓN DE COMPROMISO

PROVEEDOR ACREDITADO DE PROVISIONES DE A BORDO

De conformidad con el Reglamento (CE) nº 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2008, sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y sus correspondientes actos de desarrollo,

Declaro que:

— a mi leal saber y entender, la información que figura en el programa de seguridad de la empresa es auténtica y exacta,

— las prácticas y procedimientos establecidos en el presente programa de seguridad se implantarán y mantendrán en todas las ubicaciones que abarque el programa,

— este programa de seguridad se ajustará y adaptará para adaptarlo a todo futuro cambio pertinente en la normativa comunitaria, salvo que [nombre de la empresa] informe a [nombre de la autoridad competente] de que no pretende seguir entregando provisiones de a bordo directamente a la aeronave (y, en consecuencia, que no pretende seguir operando en calidad de proveedor acreditado),

— [nombre de la empresa] informará por escrito a [nombre de la autoridad competente] acerca de:

a) cambios menores en su programa de seguridad, tales como el nombre de la empresa, el responsable o encargado de seguridad o los datos de contacto, rápidamente y, en todo caso, en el plazo máximo de 10 días hábiles, y

b) cambios significativos planificados, tales como nuevos procedimientos de control, obras importantes que pueden incidir en el cumplimiento de la normativa comunitaria pertinente o cambio de ubicación/dirección, al menos 15 días hábiles antes de que tenga lugar su comienzo/cambio previsto,

— para garantizar el cumplimiento de la normativa comunitaria pertinente, [nombre de la empresa] cooperará plenamente en toda inspección, según corresponda, y facilitará el acceso a todos los documentos, a instancia de los inspectores,

— [nombre de la empresa] informará a [nombre de la autoridad competente] de toda vulneración grave de la seguridad y de toda circunstancia sospechosa que pueda incidir en la seguridad de las provisiones de a bordo, en particular de todo intento de ocultar artículos prohibidos en dichas provisiones,

▼M9

— [nombre de la empresa] se asegurará de que todo el personal pertinente reciba una formación de conformidad con el capítulo 11 del Reglamento (CE) nº 185/2010 y tenga conocimiento de sus responsabilidades en materia de seguridad con arreglo al programa de seguridad de la empresa, y

▼B

— [nombre de la empresa] informará a [nombre de la autoridad competente] acerca de si:

a) deja de operar;

b) deja de efectuar entregas de provisiones de a bordo directamente a la aeronave, o

c) no puede seguir cumpliendo las disposiciones de la normativa comunitaria pertinente.

Acepto la plena responsabilidad sobre mi declaración.

Nombre:

Cargo desempeñado en la empresa:

Fecha:

Firma:

▼M9

APÉNDICE 8-B

DECLARACIÓN DE COMPROMISO

PROVEEDOR CONOCIDO DE PROVISIONES DE A BORDO

De conformidad con el Reglamento (CE) nº 300/2008 sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y sus correspondientes normas de desarrollo,

Declaro que:

— [nombre de la empresa]

a) deberá designar a un responsable o encargado de seguridad de la empresa;

b) deberá garantizar que las personas que tienen acceso a las provisiones de a bordo reciban formación en materia de seguridad de conformidad con el punto 11.2.7 del anexo del Reglamento (UE) nº 185/2010 antes de autorizarles el acceso a dichos suministros;

c) deberá impedir el acceso no autorizado a sus instalaciones y a las provisiones de a bordo;

d) deberá garantizar razonablemente que no se esconden artículos prohibidos en las provisiones de a bordo, y

e) deberá instalar dispositivos de cierre antimanipulación en todos los vehículos o contenedores que transporten provisiones de a bordo, o protegerlos físicamente (esta letra no será aplicable durante el transporte en la zona de operaciones).

Cuando se valga de otra empresa que no sea un proveedor conocido para la compañía aérea o un proveedor acreditado para el transporte de suministros, [nombre de la empresa] garantizará el cumplimiento de todos los controles de seguridad enumerados anteriormente.

— para garantizar el cumplimiento, [nombre de la empresa] cooperará plenamente en toda inspección, según corresponda, y facilitará el acceso a todos los documentos, a instancia de los inspectores,

— [nombre de la empresa] informará a [la compañía aérea o al proveedor acreditado al que efectúa entregas de provisiones de a bordo] acerca de toda vulneración grave de la seguridad y de toda circunstancia sospechosa que pueda incidir en la seguridad de las provisiones de a bordo, en particular, de todo intento de ocultar artículos prohibidos en dichas provisiones,

— [nombre de la empresa] se asegurará de que todo el personal oportuno reciba una formación de acuerdo con el capítulo 11 del anexo del Reglamento (CE) nº 185/2010 y tenga conocimiento de sus responsabilidades en materia de seguridad, y

▼M9

— [nombre de la empresa] informará a [la compañía aérea o al proveedor acreditado al que efectúa entregas de provisiones de a bordo] en caso de que:

a) cese en sus actividades, o

b) no pueda seguir cumpliendo las disposiciones de la normativa pertinente de la UE.

Acepto la plena responsabilidad sobre mi declaración.

Representante legal

Nombre:

Fecha:

Firma:

▼B

9. **SUMINISTROS DE AEROPUERTO**

9.0. DISPOSICIONES GENERALES

9.0.1. Salvo disposición contraria o a menos que la realización de los controles oportunos esté garantizada por la autoridad competente u otra entidad, el gestor del aeropuerto velará por la implantación de las medidas establecidas en el presente capítulo.

9.0.2. A los efectos del presente capítulo:

a) se considerarán «suministros de aeropuerto» aquellos suministros que vayan a ser vendidos, utilizados o facilitados para todo fin o actividad en las zonas restringidas de seguridad aeroportuarias, y

b) serán «proveedores conocidos de suministros de aeropuerto» aquellos proveedores cuyos procedimientos cumplan reglas y normas de seguridad comunes suficientes para permitir la entrega de suministros de aeropuerto en las zonas restringidas de seguridad.

9.0.3. Los suministros se considerarán «suministros de aeropuerto» desde el momento en que sean reconocibles como suministros que vayan a ser vendidos, utilizados o facilitados en las zonas restringidas de seguridad aeroportuarias.

▼M9

9.0.4. La lista de artículos prohibidos en los suministros de aeropuerto es la misma que figura en el apéndice 4-C.

▼B

9.1. CONTROLES DE SEGURIDAD

9.1.1. **Controles de seguridad — Disposiciones generales**

▼M9

9.1.1.1. Los suministros de aeropuerto se controlarán antes de introducirse en las zonas restringidas de seguridad, a menos que

a) un gestor del aeropuerto haya efectuado los controles de seguridad exigidos de los suministros y los entregue a su propio aeropuerto y hayan estado protegidos de interferencias no autorizadas desde el momento en que se hayan efectuado dichos controles hasta la entrega de los suministros en la zona restringida de seguridad, o

b) un proveedor conocido haya efectuado los controles de seguridad exigidos de los suministros y estos hayan estado protegidos de interferencias no autorizadas desde el momento en que se hayan efectuado dichos controles hasta la entrega de los suministros en la zona restringida de seguridad.

▼B

9.1.1.2. Los suministros de aeropuerto con origen en las zonas restringidas de seguridad quedarán exentos de estos controles de seguridad.

▼B

9.1.1.3. Se controlarán los suministros de aeropuerto recibidos de un proveedor conocido que muestren signos de haber sido manipulados o cuando haya motivos suficientes para creer que no han estado protegidos de actos de interferencia no autorizados desde el momento en que se hubiesen efectuado los controles oportunos.

9.1.1.4. Al efectuar la entrega en el establecimiento de venta situado en la zona de seguridad restringida, el personal de dicho establecimiento efectuará un control visual de los suministros de aeropuerto a fin de garantizar que no hay rastro de manipulación.

9.1.2. **Control**

9.1.2.1. Cuando se controlen los suministros de aeropuerto, los medios o métodos utilizados deberán tener en cuenta la naturaleza de los suministros y serán lo suficientemente fiables para garantizar que dichos suministros no esconden ningún artículo prohibido.

9.1.2.2. Asimismo, el control de los suministros de aeropuerto deberá regirse por las disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión.

9.1.3. **Designación de proveedores conocidos**

9.1.3.1. Toda entidad que garantice los controles de seguridad a que se refiere el punto 9.1.4 y entregue los suministros de aeropuerto tendrá que haber sido designada como proveedor conocido por parte del gestor del aeropuerto.

▼M9

9.1.3.2. Con objeto de ser designada como proveedor conocido, la entidad en cuestión deberá enviar la «Declaración de compromiso — Proveedor conocido de suministros de aeropuerto» incluida en el apéndice 9-A al gestor del aeropuerto. Esta declaración deberá estar firmada por el representante legal.

El gestor del aeropuerto deberá conservar la declaración firmada como forma de validación.

▼B

9.1.3.3. Si no se registra ni efectúa entrega alguna en un período de 2 años, expirará la condición de proveedor conocido.

9.1.3.4. Si la autoridad competente o el gestor del aeropuerto dejan de considerar satisfactorio el cumplimiento de lo previsto en el punto 9.1.4 por parte del proveedor conocido, el gestor del aeropuerto retirará a este su condición de tal.

▼M9

9.1.4 **Controles de seguridad que aplicará un proveedor conocido o gestor del aeropuerto**

Todo proveedor conocido de suministros de aeropuerto o gestor del aeropuerto que entregue suministros de aeropuerto en la zona restringida de seguridad deberá:

a) designar a un responsable o encargado de seguridad de la empresa;

b) garantizar que las personas que tienen acceso a los suministros de aeropuerto reciban formación general en materia de seguridad de acuerdo con el punto 11.2.7 antes de autorizarles el acceso a dichos suministros;

c) impedir el acceso no autorizado a sus instalaciones y a los suministros de aeropuerto;

d) garantizar razonablemente que no se esconden artículos prohibidos en los suministros de aeropuerto, e

▼M9

e) instalar dispositivos de cierre antimanipulación en todos los vehículos o contenedores que transporten suministros de aeropuerto, o protegerlos físicamente.

La letra e) no será aplicable durante el transporte en la zona de operaciones.

Si un proveedor conocido se vale de otra compañía que no es un proveedor conocido del gestor del aeropuerto para el transporte de suministros al aeropuerto, el proveedor conocido velará por el cumplimiento de todos los controles de seguridad contemplados en el presente punto.

▼B

9.2. PROTECCIÓN DE LOS SUMINISTROS DE AEROPUERTO

Una decisión específica de la Comisión establece disposiciones detalladas en lo referente a la protección de los suministros de aeropuerto.

▼M1

9.3. DISPOSICIONES DE SEGURIDAD ADICIONALES PARA LOS SUMINISTROS DE LÍQUIDOS, AEROSOLES Y GELES Y DE BOLSAS A PRUEBA DE MANIPULACIONES

1. Los suministros de bolsas a prueba de manipulaciones se entregarán en envases a prueba de manipulaciones en una zona de operaciones, una vez pasado el puesto de control de las tarjetas de embarque, o en una zona restringida de seguridad.

2. Desde su entrada en cualquiera de esas zonas y hasta su venta final en los puntos de venta, los líquidos, aerosoles y geles y las bolsas a prueba de manipulaciones estarán protegidos de toda interferencia no autorizada.

3. En una decisión específica se establecen disposiciones detalladas que completan las presentes disposiciones.

▼M9

APÉNDICE 9-A

DECLARACIÓN DE COMPROMISO

PROVEEDOR CONOCIDO DE SUMINISTROS DE AEROPUERTO

De conformidad con el Reglamento (CE) nº 300/2008 sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y sus correspondientes normas de desarrollo,

Declaro que:

— [nombre de la empresa] deberá

a) designar a un responsable o encargado de seguridad de la empresa;

b) garantizar que las personas que tienen acceso a los suministros de aeropuerto reciban formación general en materia de seguridad de conformidad con el punto 11.2.7 del anexo del Reglamento (UE) nº 185/2010 antes de autorizarles el acceso a dichos suministros;

c) impedir el acceso no autorizado a sus instalaciones y a los suministros de aeropuerto;

d) garantizar razonablemente que no se esconden artículos prohibidos en los suministros de aeropuerto, e

e) instalar dispositivos de cierre antimanipulación en todos los vehículos o contenedores que transporten suministros de aeropuerto, o protegerlos físicamente (esta letra no será aplicable durante el transporte en la zona de operaciones).

▼M9

Cuando se valga de otra empresa que no sea un proveedor conocido para el gestor del aeropuerto para el transporte de suministros, [nombre de la empresa] garantizará el cumplimiento de todos los controles de seguridad enumerados anteriormente.

— para garantizar el cumplimiento, [nombre de la empresa] cooperará plenamente en toda inspección, según corresponda, y facilitará el acceso a todos los documentos, a instancia de los inspectores,

— [nombre de la empresa] informará a [nombre del gestor del aeropuerto] acerca de toda vulneración grave de la seguridad y de toda circunstancia sospechosa que pueda incidir en la seguridad de los suministros de aeropuerto, en particular, de todo intento de ocultar artículos prohibidos en dichos suministros,

— [nombre de la empresa] se asegurará de que todo el personal pertinente reciba una formación de acuerdo con el capítulo 11 del anexo del Reglamento (CE) nº 185/2010 y tenga conocimiento de sus responsabilidades en materia de seguridad, y

— [nombre de la empresa] informará a [nombre del gestor del aeropuerto] en caso de que:

a) cese en sus actividades, o

b) no pueda seguir cumpliendo las disposiciones de la normativa pertinente de la UE.

Acepto la plena responsabilidad sobre mi declaración.

Representante legal

Nombre:

Fecha:

Firma:

▼B

10. **MEDIDAS DE SEGURIDAD DURANTE EL VUELO**

No se incluyen disposiciones al respecto en el presente Reglamento.

11. **SELECCIÓN Y FORMACIÓN DEL PERSONAL**

11.0. DISPOSICIONES GENERALES

11.0.1. Toda autoridad competente, gestor aeroportuario, compañía aérea o entidad de personal que aplique –o sea responsable de la aplicación de– las medidas establecidas con arreglo al programa nacional de seguridad para la aviación civil a que se refiere el artículo 10 del Reglamento (CE) nº 300/2008, deberá garantizar que dicho personal cumple las normas establecidas en el presente capítulo.

11.0.2. A efectos del presente capítulo, se entenderá por «certificación» toda evaluación formal y confirmación por parte o por cuenta de la autoridad competente que indique que la persona en cuestión ha superado el período formativo pertinente y que posee las competencias necesarias para desempeñar las funciones y tareas encomendadas de forma satisfactoria.

11.0.3. A efectos del presente capítulo, se entenderá por «Estado de residencia» todo país en que haya residido la persona en cuestión de forma continuada durante 6 meses o más, mientras que se entenderá por «laguna» en el expediente académico o laboral todo vacío informativo de más de 28 días.

11.0.4. Las competencias adquiridas por el personal con anterioridad al proceso de selección podrán tenerse en cuenta a la hora de evaluar toda necesidad formativa con arreglo al presente apartado.

▼M6

11.0.5. A los fines del presente Reglamento, podrá actuar como validador independiente:

— el representante de la autoridad nacional de un Estado miembro de la Unión, o

— cualquier otra persona física o jurídica que sea reconocida para esa función por un Estado miembro o por la Comisión.

▼B

11.1. SELECCIÓN

11.1.1. El personal seleccionado para efectuar –o responsable de la realización de– inspecciones, controles de acceso o cualquier otro registro de seguridad en una zona restringida de seguridad, tendrá que haber superado previamente un control de antecedentes personales.

11.1.2. El personal seleccionado para efectuar –o responsable de la realización de– inspecciones, controles de acceso o cualquier otro registro de seguridad en cualquier área que no constituya una zona restringida de seguridad, tendrá que haber superado previamente un control de antecedentes personales o un examen de precontratación. Salvo que el presente Reglamento especifique lo contrario, la autoridad competente determinará si es necesario superar previamente un control de antecedentes personales o un examen de precontratación con arreglo a las normas nacionales aplicables.

11.1.3. De conformidad con la normativa comunitaria y la legislación nacional, todo control de antecedentes personales deberá, al menos:

a) establecer la identidad de la persona sobre la base de los documentos justificativos oportunos;

b) referir los posibles antecedentes penales en todos los Estados de residencia durante al menos los 5 años precedentes, y

c) referir la formación y experiencia profesional, así como las posibles «lagunas» existentes durante al menos los 5 años precedentes.

11.1.4. De conformidad con la normativa comunitaria y la legislación nacional, todo examen de precontratación deberá:

a) establecer la identidad de la persona sobre la base de los documentos justificativos oportunos;

b) referir la formación y experiencia laboral y las posibles «lagunas» durante al menos los 5 años precedentes, y

c) exigir que la persona en cuestión firme una declaración de antecedentes penales en todos los Estados de residencia durante al menos los 5 años precedentes.

11.1.5. Los controles de antecedentes personales o exámenes de precontratación deberán completarse antes de que la persona reciba formación en materia de seguridad que implique el acceso a información restringida.

11.1.6. El proceso de selección con arreglo a los puntos 11.1.1 y 11.1.2 deberá comprender, al menos, una solicitud por escrito y una fase de entrevista para realizar una evaluación inicial de habilidades y aptitudes.

11.1.7. El personal seleccionado para efectuar controles de seguridad deberá poseer las habilidades y aptitudes físicas y psíquicas necesarias para desempeñar las tareas encomendadas con eficacia, y ser informado de la naturaleza de dichos requisitos al comienzo del proceso de selección.

Dichas habilidades y aptitudes serán evaluadas durante el proceso de selección y antes de la conclusión de todo período de prueba.

11.1.8. Se conservarán los informes de selección, incluidos los resultados de las pruebas de evaluación, de todas aquellas personas seleccionadas con arreglo a los puntos 11.1.1 y 11.1.2 durante, al menos, la duración de sus respectivos contratos.

11.2. FORMACIÓN

11.2.1. **Obligaciones formativas generales**

11.2.1.1. El personal tendrá que haber superado el período formativo pertinente antes de ser autorizado a efectuar controles de seguridad sin supervisión.

▼B

11.2.1.2. La formación de las personas que desempeñen las tareas enumeradas en los puntos 11.2.3.1 a 11.2.3.5 y 11.2.4 deberá incluir módulos formativos teóricos, prácticos y en el puesto de trabajo.

11.2.1.3. La autoridad competente determinará o aprobará el contenido de los cursos antes de que:

a) un instructor imparta los cursos de formación exigidos conforme al Reglamento (CE) nº 300/2008 y a sus actos de desarrollo, o

b) se imparta un curso de formación por ordenador con objeto de cumplir las disposiciones del Reglamento (CE) nº 300/2008 y sus actos de desarrollo.

Los cursos de formación por ordenador podrán utilizarse con o sin la ayuda de un instructor o preparador.

11.2.1.4. Se conservarán los expedientes de formación del personal durante, al menos, la duración de los contratos.

11.2.2. **Formación básica**

La formación básica de las personas que desempeñen las tareas enumeradas en los puntos 11.2.3.1, 11.2.3.4 y 11.2.3.5, así como en los puntos 11.2.4, 11.2.5 y 11.5, deberá conducir a la adquisición de las siguientes competencias:

a) conocimiento de actos de interferencia ilícita previos contra la aviación civil, actos terroristas y amenazas reales;

b) conocimiento del marco jurídico para la seguridad aérea;

c) conocimiento de los objetivos y la organización de la seguridad aérea, incluidas las obligaciones y responsabilidades de las personas que efectúan controles de seguridad;

d) conocimiento de los procedimientos de control de accesos;

e) conocimiento de los sistemas de tarjetas de identificación utilizados en los aeropuertos;

f) conocimiento de los procedimientos de detención de personas y de las circunstancias en que las personas deben ser detenidas o denunciadas;

g) conocimiento de los procedimientos de denuncia;

h) capacidad para identificar artículos prohibidos;

i) capacidad para actuar adecuadamente ante incidencias de seguridad;

j) conocimiento de cómo pueden incidir el comportamiento y reacciones humanas en el desempeño de la seguridad, y

k) capacidad para comunicar con claridad y confianza.

11.2.3. **Formación específica para las personas que efectúen controles de seguridad**

11.2.3.1. La formación de las personas que efectúen controles de personas, equipaje de mano, objetos transportados y equipaje de bodega, deberá conducir a la adquisición de las siguientes competencias:

a) entendimiento de la configuración de los puntos de control y del proceso de control;

b) conocimiento de los métodos utilizados para ocultar artículos prohibidos;

c) capacidad para actuar adecuadamente en caso de detectar artículos prohibidos;

d) conocimiento de las capacidades y limitaciones del equipo de seguridad o métodos de control utilizados,

▼B

e) conocimiento de los procedimientos aplicables en caso de emergencia,

y, si las tareas encomendadas a la persona lo requieran:

f) habilidades interpersonales, en particular para saber cómo afrontar las diferencias culturales y tratar con los pasajeros potencialmente conflictivos;

g) conocimiento de las técnicas de registro manual;

h) capacidad para llevar a cabo registros manuales de una forma lo suficientemente fiable como para garantizar la detección de artículos prohibidos escondidos;

i) conocimiento de las exenciones de controles y procedimientos de seguridad especiales;

j) capacidad para hacer funcionar el equipo de seguridad utilizado;

k) competencia para interpretar correctamente las imágenes generadas por el equipo de seguridad, y

l) conocimiento de los requisitos de protección del equipaje de bodega.

11.2.3.2. La formación de las personas que controlen la carga y el correo deberá conducir a la adquisición de las siguientes competencias:

a) conocimiento de actos de interferencia ilícita previos contra la aviación civil, actos terroristas y amenazas reales;

b) conocimiento de las disposiciones legales pertinentes;

c) conocimiento de los objetivos y de la organización de la seguridad aérea, incluidas las obligaciones y responsabilidades de las personas que efectúan controles de seguridad en la cadena de suministro;

d) capacidad para identificar artículos prohibidos;

e) capacidad para actuar adecuadamente en caso de detectar artículos prohibidos;

f) conocimiento de las capacidades y limitaciones del equipo de seguridad y métodos de control utilizados;

g) conocimiento de los métodos utilizados para ocultar artículos prohibidos;

h) conocimiento de los procedimientos aplicables en caso de emergencia;

i) conocimiento de los requisitos de protección de la carga y del correo,

y, si lo requieren las tareas encomendadas a la persona:

j) conocimiento de los procedimientos de control de la carga y del correo, incluidas las exenciones de dichos controles, y de los procedimientos de seguridad especiales;

k) conocimiento de los métodos de control adecuados para distintos tipos de carga y correo;

l) conocimiento de las técnicas de registro manual;

m) capacidad para llevar a cabo registros manuales de una forma lo suficientemente fiable como para garantizar la detección de artículos prohibidos escondidos;

n) capacidad para hacer funcionar el equipo de seguridad utilizado;

o) competencia para interpretar correctamente las imágenes generadas por el equipo de seguridad, y

p) conocimiento de los requisitos de transporte.

11.2.3.3. La formación de las personas que controlen el correo y material de la compañía aérea, las provisiones de a bordo y los suministros de aeropuerto, deberá conducir a la adquisición de las siguientes competencias:

a) conocimiento de actos de interferencia ilícita previos contra la aviación civil, actos terroristas y amenazas reales;

▼B

b) conocimiento de las disposiciones legales pertinentes;

c) conocimiento de los objetivos y de la organización de la seguridad aérea, incluidas las obligaciones y responsabilidades de las personas que efectúan controles de seguridad en la cadena de suministro;

d) capacidad para identificar artículos prohibidos;

e) capacidad para actuar adecuadamente en caso de detectar artículos prohibidos;

f) conocimiento de los métodos utilizados para ocultar artículos prohibidos;

g) conocimiento de los procedimientos aplicables en caso de emergencia;

h) conocimiento de las capacidades y limitaciones del equipo de seguridad o métodos de control utilizados,

y, si lo requieren las tareas encomendadas a la persona:

i) conocimiento de las técnicas de registro manual;

j) capacidad para llevar a cabo registros manuales de una forma lo suficientemente fiable como para garantizar la detección de artículos prohibidos escondidos;

k) capacidad para hacer funcionar el equipo de seguridad utilizado;

l) competencia para interpretar correctamente las imágenes generadas por el equipo de seguridad, y

m) conocimiento de los requisitos de transporte.

11.2.3.4. La formación específica de las personas que efectúen inspecciones de vehículos deberá conducir a la adquisición de las siguientes competencias:

a) conocimiento de los requisitos legales por los que deben regirse las inspecciones de vehículos, incluidas las exenciones de dichas inspecciones, y los procedimientos de seguridad especiales;

b) capacidad para actuar adecuadamente en caso de detectar artículos prohibidos;

c) conocimiento de los métodos utilizados para ocultar artículos prohibidos;

d) conocimiento de los procedimientos aplicables en caso de emergencia;

e) conocimiento de las técnicas de inspección de vehículos, y

f) capacidad para llevar a cabo inspecciones de vehículos de una forma lo suficientemente fiable como para garantizar la detección de artículos prohibidos escondidos.

11.2.3.5. La formación específica de las personas que efectúen controles de acceso aeroportuario, así como de las encargadas de los servicios de vigilancia y patrulla, deberá conducir a la adquisición de las siguientes competencias:

a) conocimiento de los requisitos legales por los que debe regirse el control de accesos, incluidas las exenciones de dicho control y los procedimientos de seguridad especiales;

b) conocimiento de los sistemas de control de acceso utilizados en los aeropuertos;

c) conocimiento de las autorizaciones, incluidas las tarjetas de identificación y pases para vehículos, que den acceso a las zonas de operaciones y capacidad para identificarlas;

d) conocimiento de los procedimientos de patrulla y detención de personas, así como de las circunstancias en que las personas deberían ser detenidas o denunciadas;

▼B

e) capacidad para actuar adecuadamente en caso de detectar artículos prohibidos;

f) conocimiento de los procedimientos aplicables en caso de emergencia, y

g) habilidades interpersonales, en particular para saber cómo afrontar las diferencias culturales y tratar con los pasajeros potencialmente conflictivos.

11.2.3.6. La formación de las personas que efectúen registros de seguridad de las aeronaves deberá conducir a la adquisición de las siguientes competencias:

a) conocimiento de los requisitos legales por los que se rigen los registros de seguridad de las aeronaves;

b) conocimiento de la configuración del/de los tipo(s) de aeronave que ha(n) de someterse a registros de seguridad;

c) capacidad para identificar artículos prohibidos;

d) capacidad para actuar adecuadamente en caso de detectar artículos prohibidos;

e) conocimiento de los métodos utilizados para ocultar artículos prohibidos, y

f) capacidad para realizar registros de seguridad de la aeronave de una forma lo suficientemente fiable como para garantizar la detección de artículos prohibidos escondidos.

11.2.3.7. La formación de las personas encargadas de la protección de las aeronaves deberá conducir a la adquisición de las siguientes competencias:

a) conocimiento sobre cómo proteger e impedir todo acceso no autorizado a la aeronave;

b) conocimiento de los procedimientos para precintar la aeronave, según corresponda;

c) conocimiento de los sistemas de tarjetas de identificación utilizados en los aeropuertos;

d) conocimiento de los procedimientos de detención de personas y de las circunstancias en que las personas deberían ser detenidas o denunciadas, y

e) conocimiento de los procedimientos aplicables en caso de emergencia.

11.2.3.8. La formación de las personas encargadas de la vinculación de pasajero y equipaje deberá conducir a la adquisición de las siguientes competencias:

a) conocimiento de actos de interferencia ilícita previos contra la aviación civil, actos terroristas y amenazas reales;

b) conocimiento de las disposiciones legales pertinentes;

c) conocimiento de los objetivos y de la organización de la seguridad aérea, incluidas las obligaciones y responsabilidades de las personas que efectúan controles de seguridad;

d) capacidad para actuar adecuadamente en caso de detectar artículos prohibidos;

e) conocimiento de los procedimientos aplicables en caso de emergencia;

f) conocimiento de los requisitos y métodos de vinculación de pasajero y equipaje, y

g) conocimiento de los requisitos de protección relativos al material de la compañía aérea utilizado para el procesamiento de pasajeros y equipaje.

▼B

11.2.3.9. La formación de las personas que sometan la carga y el correo a controles de seguridad distintos del escaneado, o que tengan acceso a la carga o correo aéreos reconocibles, deberá conducir a la adquisición de las siguientes competencias:

a) conocimiento de actos de interferencia ilícita previos contra la aviación civil, actos terroristas y amenazas reales;

b) conocimiento de las disposiciones legales pertinentes;

c) conocimiento de los objetivos y de la organización de la seguridad aérea, incluidas las obligaciones y responsabilidades de las personas que efectúan controles de seguridad en la cadena de suministro;

d) conocimiento de los procedimientos de detención de personas y de las circunstancias en que las personas deberían ser detenidas o denunciadas;

e) conocimiento de los procedimientos de denuncia;

f) capacidad para identificar artículos prohibidos;

g) capacidad para actuar adecuadamente en caso de detectar artículos prohibidos;

h) conocimiento de los métodos utilizados para ocultar artículos prohibidos;

i) conocimiento de los requisitos de protección de la carga y del correo, y

j) conocimiento de los requisitos de transporte, si procede.

11.2.3.10. La formación de las personas que sometan el correo y material de la compañía aérea, las provisiones de a bordo y los suministros de aeropuerto a controles de seguridad distintos del escaneado, deberá contribuir a la adquisición de las siguientes competencias:

a) conocimiento de actos de interferencia ilícita previos contra la aviación civil, actos terroristas y amenazas reales;

b) conocimiento de las disposiciones legales pertinentes;

c) conocimiento de los objetivos y de la organización de la seguridad aérea, incluidas las obligaciones y responsabilidades de las personas que efectúan controles de seguridad;

d) conocimiento de los procedimientos de detención de personas y de las circunstancias en que las personas deberían ser detenidas o denunciadas;

e) conocimiento de los procedimientos de notificación;

f) capacidad para identificar artículos prohibidos;

g) capacidad para actuar adecuadamente en caso de detectar artículos prohibidos;

h) conocimiento de los métodos utilizados para ocultar artículos prohibidos;

i) conocimiento de los requisitos de protección relativos al correo y material de la compañía aérea, a las provisiones de a bordo y a los suministros de aeropuerto, en su caso, y

j) conocimiento de los requisitos de transporte, si procede.

▼B

11.2.4. **Formación específica para personas que supervisen directamente a quienes efectúan controles de seguridad (supervisores)**

La formación específica de los supervisores deberá aportar, además de las aptitudes necesarias a las personas supervisadas, las siguientes competencias:

a) conocimiento de las disposiciones legales pertinentes y de cómo adecuarse a las mismas;

b) conocimiento de las funciones de supervisión;

c) conocimiento de los procedimientos de control interno de la calidad;

d) capacidad para actuar adecuadamente en caso de detectar artículos prohibidos;

e) conocimiento de los procedimientos aplicables en caso de emergencia;

f) capacidad de tutoría, de motivación y formación en el puesto de trabajo,

y, si lo requieren las tareas encomendadas a la persona:

g) conocimientos sobre gestión de conflictos, y

h) conocimiento de las capacidades y limitaciones del equipo de seguridad o métodos de control utilizados.

11.2.5. **Formación específica para personas con la responsabilidad general de garantizar, a escala nacional o local, la conformidad de un determinado programa de seguridad y de su ejecución con las disposiciones legales vigentes (gestores de seguridad)**

La formación específica de los gestores de seguridad deberá conducir a la adquisición de las siguientes competencias:

a) conocimiento de las disposiciones legales pertinentes y de cómo adecuarse a las mismas;

b) conocimiento de los procedimientos internos, nacionales, comunitarios e internacionales de control de la calidad;

c) capacidad de motivación de los colaboradores, y

d) conocimiento de las capacidades y limitaciones del equipo de seguridad o métodos de control utilizados.

11.2.6. **Formación de personas, a excepción de los pasajeros, que requieran libre acceso a las zonas restringidas de seguridad**

11.2.6.1. Aquellas personas, excepto los pasajeros, que necesiten tener libre acceso a las zonas restringidas de seguridad y que no se mencionen en los puntos 11.2.3 a 11.2.5 y 11.5, deberán recibir formación en materia de seguridad para que se les pueda conceder la autorización que les permita acceder libremente a las zonas restringidas de seguridad.

11.2.6.2. La formación en materia de seguridad deberá conducir a las siguientes competencias:

a) conocimiento de actos de interferencia ilícita previos contra la aviación civil, actos terroristas y amenazas reales;

b) conocimiento de las disposiciones legales pertinentes;

c) conocimiento de los objetivos y de la organización de la seguridad aérea, incluidas las obligaciones y responsabilidades de las personas que efectúan controles de seguridad;

▼B

d) entendimiento de la configuración de los puntos de control y los procesos de control;

e) conocimiento de los procedimientos de control de accesos y de escaneado pertinentes;

f) conocimiento de las tarjetas de identificación interna utilizadas en los aeropuertos;

g) conocimiento de los procedimientos de notificación, y

h) capacidad para actuar adecuadamente en caso de incidencias de seguridad.

11.2.6.3. Toda persona que reciba formación en materia de seguridad deberá demostrar conocer y comprender todos aquellos conceptos a que se refiere el punto 11.2.6.2 para poder recibir la autorización que le permita acceder libremente a las zonas restringidas de seguridad.

▼M9

11.2.7. **Formación de personas que requieran una sensibilización en materia de seguridad general**

La formación de sensibilización en materia de seguridad general deberá conducir a la adquisición de las siguientes competencias:

a) conocimiento de actos de interferencia ilícita previos contra la aviación civil, actos terroristas y amenazas actuales;

b) conocimiento de las disposiciones legales pertinentes;

c) conocimiento de los objetivos y la organización de la seguridad aérea en su entorno laboral, incluidas las obligaciones y responsabilidades de las personas que efectúan controles de seguridad;

d) conocimiento de los procedimientos de denuncia, y

e) capacidad para actuar adecuadamente ante incidencias de seguridad.

Toda persona que reciba formación de sensibilización en materia de seguridad general deberá demostrar conocer y comprender todos aquellos conceptos a que se refiere el presente punto antes de asumir sus funciones.

▼M8

11.3. CERTIFICACIÓN O APROBACIÓN

11.3.1. Todas aquellas personas que desempeñen las tareas enumeradas en los puntos 11.2.3.1 a 11.2.3.5 estarán sujetas a:

a) un proceso inicial de certificación o aprobación;

b) un proceso de recertificación al menos cada tres años para las personas encargadas del funcionamiento de equipos de rayos X o de detección de explosivos (EDS) y para los examinadores humanos de escáneres de seguridad, y

c) un proceso de recertificación o reaprobación al menos cada cinco años para el personal restante.

11.3.2. Las personas encargadas del funcionamiento de equipos de rayos X o EDS, así como los examinadores humanos de escáneres de seguridad, deberán superar, como parte del proceso inicial de certificación o aprobación, un examen estandarizado de interpretación de imágenes.

11.3.3. El proceso de recertificación o reaprobación al que se someterá a las personas encargadas del funcionamiento de equipos de rayos X o EDS, así como a los examinadores humanos de escáneres de seguridad, deberá comprender tanto un examen estandarizado de interpretación de imágenes como una evaluación de actuación operacional.

▼M8

11.3.4. La no realización o no superación de las pruebas que componen el proceso de recertificación o reaprobación en un plazo razonable, no superior a tres meses por lo general, supondrá la suspensión de los permisos en materia de seguridad.

11.3.5. Se conservarán los informes relativos al proceso de certificación o aprobación de quienes se hayan sometido a los mismos y los hayan superado durante, al menos, la duración de sus respectivos contratos.

▼B

11.4. FORMACIÓN PERMANENTE

11.4.1. Las personas encargadas del funcionamiento de equipos de rayos X o EDS se someterán a cursos de formación permanente consistentes en módulos prácticos y pruebas de reconocimiento de imágenes. Dicha formación adoptará la forma de:

a) clases presenciales o cursos por ordenador, o

b) formación en el puesto de trabajo con el sistema de proyección de imágenes virtuales de artículos peligrosos (TIP), siempre que se utilice un archivo con al menos 6 000 imágenes virtuales, como se especifica a continuación, que puedan instalarse en los aparatos de rayos X o EDS utilizados y la persona trabaje con este equipo durante, al menos, una tercera parte de su horario de trabajo.

Los resultados de las pruebas se entregarán a la persona en cuestión y se registrarán, pudiendo tenerse igualmente en cuenta como parte del proceso de recertificación o reaprobación.

Por lo que respecta a la formación presencial o por ordenador, todos los participantes deberán realizar prácticas y pruebas centradas en el reconocimiento de imágenes durante al menos 6 horas por semestre. El archivo contará con al menos 1 000 imágenes correspondientes a un mínimo de 250 artículos peligrosos diferentes, incluidas imágenes de piezas y componentes de dichos artículos, capturadas desde ángulos diversos. En las prácticas y pruebas se realizará una selección impredecible de imágenes del archivo.

Para la formación en el puesto de trabajo con sistemas TIP, el archivo contará con al menos 6 000 imágenes virtuales correspondientes a un mínimo de 1 500 artículos peligrosos diferentes, incluidas imágenes de piezas y componentes de dichos artículos, todas ellas capturadas desde ángulos diversos.

▼M8

11.4.1.1. Los examinadores humanos de escáneres de seguridad se someterán a cursos de formación permanente consistentes en módulos prácticos y pruebas de reconocimiento de imágenes. Dicha formación adoptará la forma de clases presenciales o cursos por ordenador de una duración mínima de seis horas en cada período de seis meses.

Los resultados de las pruebas se entregarán a la persona en cuestión y se registrarán, pudiendo tenerse igualmente en cuenta como parte del proceso de recertificación o reaprobación.

▼B

11.4.2. El personal que desempeñe las tareas enumeradas bajo el punto 11.2, hecha salvedad de aquellas a las que se refiere el punto 11.4.1, se someterá a ciclos de formación permanente con una periodicidad que permita preservar las competencias ya adquiridas previamente y adquirir otras nuevas adaptadas a los avances en materia de seguridad.

La formación permanente se centrará en las dos vertientes siguientes:

▼M9

a) competencias adquiridas durante la formación básica, específica y en materia de seguridad, al menos una vez cada 5 años o, en los casos en que las competencias no se hayan ejercitado durante más de 6 meses, antes de volver a asumir funciones en seguridad, y

▼B

b) competencias nuevas o ampliadas necesarias para garantizar que las personas que efectúan –o encargadas de la realización de– controles de seguridad tengan conocimiento rápidamente de las nuevas amenazas y disposiciones legales con miras a su aplicación.

Los requisitos previstos bajo la letra a) no serán aplicables a las competencias adquiridas durante ciclos o cursos de formación específica que dejen de ser necesarias para el desempeño de las tareas encomendadas a la persona en cuestión.

11.4.3. Se conservarán los expedientes de formación permanente de todas las personas que la hayan cursado al menos mientras duren sus contratos.

11.5. CUALIFICACIÓN DE INSTRUCTORES Y VALIDADORES INDEPENDIENTES

11.5.1. La autoridad competente conservará o tendrá acceso a listas de instructores certificados y, en su caso, validadores independientes que cumplan los requisitos establecidos en los puntos 11.5.2, 11.5.3 u 11.5.4.

11.5.2. Dichos instructores y validadores independientes tendrán que haber superado previamente un control de antecedentes personales de conformidad con el punto 11.1.3 y demostrará fehacientemente estar en posesión de las cualificaciones o conocimientos pertinentes. Los validadores independientes no estarán vinculados por obligación contractual o pecuniaria alguna a los gestores del aeropuerto, a las compañías aéreas o a las entidades para cuya supervisión hayan sido seleccionados.

11.5.3. Los instructores seleccionados o que impartiesen la formación especificada en el presente Reglamento previamente a su entrada en vigor deberán demostrar, como mínimo, a la autoridad competente que:

a) poseen los conocimientos y competencias a que se refiere el punto 11.5.5, y

b) imparten únicamente aquellos cursos aprobados por la autoridad competente con arreglo al punto 11.2.1.3.

11.5.4. Los validadores independientes que fueran seleccionados previamente a la entrada en vigor del presente Reglamento deberán demostrar, como mínimo, a la autoridad competente que:

a) poseen las competencias especificadas en el punto 11.5.6, y

b) no les vincula obligación contractual o pecuniaria alguna a los gestores del aeropuerto, compañías aéreas o entidades objeto de supervisión.

11.5.5. Con objeto de obtener la acreditación como instructor cualificado para impartir la formación establecida en los puntos 11.2.3.1 a 11.2.3.5, 11.2.4 y 11.2.5, el aspirante deberá tener conocimiento del entorno de trabajo en el campo pertinente de la seguridad aérea y poseer las cualificaciones y competencias oportunas en las siguientes áreas:

a) técnica pedagógica, y

b) temas de seguridad objeto de enseñanza.

11.5.6. Con objeto de obtener la acreditación como validador independiente, el aspirante deberá tener conocimiento del entorno de trabajo en el campo pertinente de la seguridad aérea y poseer las competencias oportunas en las siguientes áreas:

a) control de calidad, y

b) zonas de seguridad objeto de validación o supervisión.

▼B

11.5.7. La autoridad competente deberá formar ella misma a los instructores y validadores independientes, o bien aprobar y mantener una lista de cursos de formación en materia de seguridad. La autoridad competente deberá asegurarse de que tanto instructores como validadores independientes reciban formación periódica o información sobre los avances y novedades en los ámbitos pertinentes.

11.5.8. Si la autoridad competente deja de considerar que los cursos de formación impartidos por un instructor cualificado ayuden a adquirir las competencias deseadas, podrá revocar la certificación del curso en cuestión o bien se asegurará de que el formador sea suspendido en sus funciones o eliminado de la lista de instructores cualificados, según corresponda.

11.6. RECONOCIMIENTO MUTUO DE LA FORMACIÓN

Las competencias adquiridas por una persona en cumplimiento de las disposiciones del Reglamento (CE) nº 300/2008 y sus actos de desarrollo en un determinado Estado miembro se tendrán en consideración en otro Estado miembro.

12. **EQUIPOS DE SEGURIDAD**

12.0. DISPOSICIONES GENERALES

12.0.1. Toda autoridad, gestor o entidad que utilice aparatos para la ejecución de las medidas de las que es responsable con arreglo al programa nacional de seguridad para la aviación civil a que se refiere el artículo 10 del Reglamento (CE) nº 300/2008, deberá realizar las comprobaciones oportunas para garantizar que dicho equipo cumple las normas establecidas en el presente capítulo.

La autoridad competente permitirá a los fabricantes acceder a la información clasificada con arreglo a la Decisión (CE, CECA, Euratom) nº 2001/844 de la Comisión [1] en la medida de lo necesario.

12.0.2. Se practicarán ensayos rutinarios con todo equipo de seguridad.

12.1. ARCOS DETECTORES DE METALES (WTMD)

12.1.1. **Principios generales**

12.1.1.1. Los arcos detectores de metales (WTMD) deberán detectar e indicar mediante una alarma al menos determinados objetos metálicos, tanto de forma conjunta como por separado.

12.1.1.2. La detección mediante WTMD tendrá lugar con independencia de la posición y orientación del objeto metálico.

12.1.1.3. Los WTMD estarán fijados con firmeza a una base sólida.

12.1.1.4. Un indicador visual mostrará que el equipo está en funcionamiento.

12.1.1.5. Los mecanismos de ajuste de los parámetros de detección de los WTMD estarán protegidos y solo personas autorizadas tendrán acceso a los mismos.

12.1.1.6. Los WTMD activarán una alarma visual y una alarma acústica cuando detecten cualquiera de los objetos metálicos a que se refiere el punto 12.1.1.1. Ambos tipos de alarma serán perceptibles a una distancia de 2 metros.

12.1.1.7. La alarma visual dará una indicación de la intensidad de la señal detectada por el WTMD.

12.1.1.8. Los WTMD deberán instalarse en lugares que no se vean afectados por fuentes de interferencia.

[1] DO L 317 de 3.12.2001, p. 1.

▼M10

12.1.2. **Normas aplicables a los WTMD**

12.1.2.1. Existen dos tipos de normas aplicables a los WTMD. Una decisión específica de la Comisión establece disposiciones detalladas al respecto.

12.1.2.2. Todos los WTMD utilizados exclusivamente para la inspección de personas que no sean pasajeros deberán adecuarse a la norma 1.

12.1.2.3. Todos los WTMD utilizados para la inspección de pasajeros deberá adecuarse a la norma 2.

▼B

12.1.3. **Requisitos adicionales de los WTMD**

Todos los WTMD respecto de los que se suscriba un contrato de instalación a partir del 5 de enero de 2007 deberán reunir las siguientes condiciones:

a) emitir una señal acústica o visual en un porcentaje de personas que hayan pasado por el arco sin activar la alarma, tal y como se menciona en el punto 12.1.1.1, pudiendo configurarse el porcentaje;

b) contar el número de personas controladas, a excepción de las personas que pasen por el arco en sentido contrario;

c) contar el número de alarmas, y

d) calcular el número de alarmas como porcentaje del número de personas controladas.

12.2. DETECTORES DE METALES PORTÁTILES (HHMD)

12.2.1. Los detectores de metales portátiles (HHMD) podrán detectar objetos metálicos tanto férreos como no férreos. Se activará una alarma para señalar la detección e identificación de la posición del metal detectado.

12.2.2. Los mecanismos de ajuste de los parámetros de sensibilidad de los HHMD estarán protegidos y solo personas autorizadas tendrán acceso a los mismos.

12.2.3. Los HHMD emitirán una señal de alarma acústica cuando detecten objetos metálicos que será perceptible a 1 metro de distancia.

12.2.4. El funcionamiento de los HHMD no se verá afectado por fuentes de interferencia.

12.2.5. Un indicador visual mostrará que el equipo está en funcionamiento.

12.3. EQUIPOS DE RAYOS X

Los equipos de rayos X deberán adecuarse a las disposiciones detalladas establecidas en una decisión específica de la Comisión.

12.4. EQUIPOS DE DETECCIÓN DE EXPLOSIVOS (EDS)

12.4.1. **Principios generales**

12.4.1.1. Los detectores de explosivos (EDS) deberán detectar e indicar mediante una alarma las cantidades establecidas o cantidades superiores de material explosivo contenidas en el equipaje u otros envíos.

▼B

12.4.1.2. La detección tendrá lugar con independencia de la forma, posición u orientación del material explosivo.

12.4.1.3. Los EDS emitirán una señal de alarma en cada una de las siguientes circunstancias:

— cuando detecten material explosivo,

— cuando detecten la presencia de un artículo que impida la detección de material explosivo, y

— cuando el contenido de un bulto o envío sea demasiado denso para ser analizado.

▼M7

12.4.2. **Normas aplicables a los EDS**

12.4.2.1. Existen tres tipos de normas aplicables a los EDS. Una decisión específica de la Comisión establece disposiciones detalladas al respecto.

12.4.2.2. Todos los EDS deberán adecuarse a la norma 1.

12.4.2.3. La norma 1 expirará el 1 de septiembre de 2012.

12.4.2.4. La autoridad competente podrá permitir que los EDS conformes a la norma 1 instalados entre el 1 de enero de 2003 y el 1 de septiembre de 2006 puedan seguir utilizándose hasta el 1 de enero de 2014, a más tardar.

12.4.2.5. La norma 2 será aplicable a todos los EDS instalados a partir del 1 de enero de 2007, a menos que se haya suscrito un contrato de instalación de EDS conforme a la norma 1 con anterioridad al 19 de octubre de 2006.

12.4.2.6. Todos los EDS deberán adecuarse a la norma 2 el 1 de septiembre de 2012 a más tardar, a menos que sea de aplicación el punto 12.4.2.4.

12.4.2.7. La norma 2 expirará el 1 de septiembre de 2020.

12.4.2.8. La autoridad competente podrá permitir que los EDS conformes a la norma 2 instalados entre el 1 de enero de 2011 y el 1 de septiembre de 2014 puedan seguir utilizándose hasta el 1 de septiembre de 2022, a más tardar.

12.4.2.9. Cuando la autoridad competente autorice que se puedan seguir utilizando los EDS conformes a la norma 2 desde el 1 de septiembre de 2020, dicha autoridad informará de ello a la Comisión.

12.4.2.10. La norma 3 será aplicable a todos los EDS instalados a partir del 1 de septiembre de 2014.

12.4.2.11. Todos los EDS deberán adecuarse a la norma 3 el 1 de septiembre de 2020 a más tardar, a menos que sea de aplicación el punto 12.4.2.8.

▼B

12.4.3. **Requisitos de calidad de imagen aplicables a los EDS**

La calidad de imagen de los EDS se atendrá a los requisitos pormenorizados fijados en una decisión específica de la Comisión.

12.5. PROYECCIÓN DE IMÁGENES PARA LA DETECCIÓN DE ARTÍCULOS PELIGROSOS (TIP)

12.5.1. **Principios generales**

12.5.1.1. Con el sistema TIP será posible proyectar imágenes virtuales de artículos peligrosos sobre las imágenes de rayos X correspondientes a los bultos u otros envíos sometidos a control.

Las imágenes virtuales proyectadas sobre imágenes de rayos X de los bultos y envíos sometidos a control se distribuirán de una manera uniforme, y las posiciones no deberán ser fijas.

Será posible configurar el porcentaje de imágenes virtuales que vayan a proyectarse.

▼B

12.5.1.2. El sistema TIP no afectará a la capacidad ni al normal funcionamiento de los equipos de rayos X.

El agente de control no recibirá aviso alguno de que vaya a ser proyectada o haya sido proyectada la imagen virtual de un artículo peligroso hasta que aparezca un mensaje conforme a lo establecido en el punto 12.5.2.2.

12.5.1.3. Los procedimientos de gestión del sistema TIP estarán protegidos y solo personas autorizadas tendrán acceso a ellos.

12.5.2. **Composición del sistema TIP**

12.5.2.1. El sistema TIP estará compuesto de al menos:

a) un archivo de imágenes virtuales de artículos peligrosos;

b) un procedimiento para mostrar y cerrar los mensajes, y

c) un procedimiento para registrar y mostrar los resultados de las reacciones de los agentes de control.

12.5.2.2. El sistema TIP mostrará un mensaje al agente de control:

a) cuando el agente de control haya reaccionado ante la proyección de la imagen virtual de un artículo peligroso;

b) cuando el agente de control no haya reaccionado ante la proyección de la imagen virtual de un artículo peligroso;

c) cuando el agente de control haya reaccionado sin haberse proyectado la imagen virtual de un artículo peligroso, y

d) cuando hubiera resultado fallida la proyección de la imagen virtual de un artículo peligroso y hubiera sido visible para el agente de control.

El mensaje aparecerá de forma que no oculte ni confunda la imagen del bulto o envío a que hace referencia.

El mensaje permanecerá visible hasta que el agente de control lo cierre. En los casos descritos en las letras a) y b), el mensaje aparecerá junto a la imagen virtual del artículo peligroso.

12.5.2.3. Para acceder a los equipos dotados de un sistema TIP activo, el agente de control tendrá que utilizar un código de identificación único.

12.5.2.4. Con el sistema TIP será posible almacenar los resultados de las reacciones de los distintos agentes de control durante un mínimo de 12 meses en un formato que permita la elaboración de informes.

12.5.2.5. Asimismo, la composición del sistema TIP deberá regirse por las disposiciones detalladas adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión.

▼B

12.6. EQUIPOS DE DETECCIÓN DE RASTROS DE EXPLOSIVOS (ETD)

Los detectores de rastros de explosivos (ETD) deberán recoger y analizar partículas presentes sobre, o vapor procedente de, superficies contaminadas o contenido del equipaje o envíos, al tiempo que deberán señalar mediante una alarma la presencia de rastros de explosivos.

12.7. EQUIPOS DE CONTROL DE LÍQUIDOS, AEROSOLES O GELES (LAG)

12.7.1. **Principios generales**

12.7.1.1. El equipo mencionado en el punto 4.1.3.1 utilizado para el control de líquidos, aerosoles o geles (LAG) deberá detectar e indicar mediante una alarma las cantidades especificadas, o cantidades superiores, de materiales peligrosos contenidas en los LAG.

12.7.1.2. La detección tendrá lugar con independencia de la forma o material del envase o recipiente de los LAG.

12.7.1.3. Se utilizará el equipo de control de LAG de manera que el recipiente o envase se encuentre situado y orientado de forma que no se alteren las capacidades de detección.

12.7.1.4. El equipo de control de LAG emitirá una señal de alarma en cada una de las siguientes circunstancias:

a) cuando detecte material peligroso;

b) cuando detecte la presencia de un artículo que impida la detección de material peligroso;

c) cuando no pueda establecer si los LAG son o no inertes, y

d) cuando el contenido de un bulto controlado sea demasiado denso para ser analizado.

12.7.2. **Normas aplicables a los equipos de control de LAG**

12.7.2.1. Existen 2 tipos de normas aplicables a todo equipo de control de LAG. Una decisión específica de la Comisión establece disposiciones detalladas al respecto.

▼M9

12.7.2.2. Todos los equipos de control de LAG deberán cumplir la norma 1.

La norma 1 expirará el 29 de abril de 2016.

▼B

12.7.2.3. La norma 2 será aplicable a todos los equipos de control de LAG instalados a partir del 29 de abril de 2014.

Todos los equipos de control de LAG deberán cumplir la norma 2 no más tarde del 29 de abril de 2016.

12.7.3. **Aprobación del equipo de control de LAG**

El equipo aprobado por la autoridad competente de un Estado miembro o en nombre de esta será reconocido por los demás Estados miembros, que lo considerarán conforme a las normas prescritas en una decisión específica de la Comisión. Los Estados miembros notificarán a la Comisión el nombre y, si así se les solicita, otros datos pertinentes de los organismos designados para aprobar el equipo. La Comisión informará a los demás Estados miembros de dichos organismos.

▼B

12.8. MÉTODOS DE CONTROL CON NUEVAS TECNOLOGÍAS

12.8.1. Todo Estado miembro podrá autorizar un método de control con nuevas tecnologías distintas de las establecidas en el presente Reglamento, siempre que:

a) se utilice con fines de evaluación, y

b) no afecte de forma negativa al nivel global de seguridad;

c) los interesados, incluidos los pasajeros, sean informados de que se está realizando un ensayo.

12.8.2. El Estado miembro en cuestión informará por escrito a la Comisión y a los demás Estados miembros sobre el nuevo método de control que pretende autorizar con al menos cuatro meses de antelación respecto a la introducción prevista del mismo, adjuntando una evaluación que indique cómo piensa garantizar que la aplicación del nuevo método cumpla lo previsto en el punto 12.8.1, letra b). La notificación también contendrá información detallada sobre el/los lugar(es) en que se prevé utilizar dicho método de control y la duración prevista del período de evaluación.

12.8.3. Si la Comisión da una respuesta positiva al Estado miembro, o si este no recibe respuesta alguna en un plazo de tres meses a contar desde la recepción de la solicitud por escrito, el Estado miembro podrá autorizar la introducción del nuevo método de control con nuevas tecnologías.

Si la Comisión no considera que el método de control propuesto proporcione suficientes garantías de mantenimiento del nivel global de seguridad aérea en la Comunidad, informará al Estado miembro correspondiente en un plazo de tres meses a contar desde la recepción de la notificación a que se refiere el punto 12.8.2, explicando sus motivos de preocupación. En tal caso, el Estado miembro interesado no comenzará a utilizar dicho método de control hasta haber obtenido el visto bueno de la Comisión.

12.8.4. El período de evaluación de cada método de control con nuevas tecnologías no excederá de 18 meses. Ese período de evaluación podrá ser prorrogado por la Comisión por otro período máximo de 12 meses, siempre que el Estado miembro justifique adecuadamente dicha prórroga.

12.8.5. La autoridad competente del Estado miembro presentará a la Comisión un informe provisional sobre la evaluación por intervalos no superiores a 6 meses durante el período de evaluación. La Comisión informará a los restantes Estados miembros del contenido de dicho informe provisional. En caso de no presentarse informe provisional, la Comisión puede instar al Estado miembro a suspender los ensayos.

12.8.6. Si, basándose en un informe, la Comisión considera que el método de control evaluado no proporciona suficientes garantías de mantenimiento del nivel global de seguridad aérea en la Comunidad, notificará al Estado miembro correspondiente la suspensión de los ensayos hasta que se aporten dichas garantías.

12.8.7. Ningún período de evaluación podrá exceder de 30 meses.

▼M3

12.9. PERROS DETECTORES DE EXPLOSIVOS

12.9.1. **Principios generales**

12.9.1.1. Los perros detectores de explosivos (PDE) deberán poder detectar e indicar una cantidad mínima especificada de material explosivo.

▼M3

12.9.1.2. La detección será independiente de la forma, posición u orientación del material explosivo.

12.9.1.3. Los PDE alertarán, mediante respuesta pasiva, de la presencia de los materiales explosivos mencionados en el apéndice 12-D de una Decisión separada de la Comisión.

12.9.1.4. Se podrán utilizar al PDE y su guía canino en labores de control si los dos han sido debidamente acreditados, tanto por separado como formando equipo.

12.9.1.5. Los PDE y sus guías serán objeto de un entrenamiento inicial y un entrenamiento periódico que garantice que adquieran y conserven las cualificaciones necesarias y, si procede, que aprendan otras nuevas.

12.9.1.6. Para recibir la acreditación, el equipo de PDE, consistente en un PDE y uno o varios guías caninos, deberá superar un entrenamiento.

12.9.1.7. La acreditación de un equipo de PDE será concedida por la autoridad competente de conformidad con el apéndice 12-E y 12-F de una Decisión separada de la Comisión, o en nombre de dicha autoridad.

12.9.1.8. Tras ser acreditado por la autoridad competente, el equipo de PDE podrá ser utilizado con fines de control de seguridad según los métodos de búsqueda libre o detección olfativa a distancia.

12.9.2. **Normas aplicables a los PDE**

12.9.2.1. Los niveles de prestaciones exigidos a los PDE se fijan en el apéndice 12-D de una Decisión separada de la Comisión.

12.9.2.2. Los equipos de PDE utilizados para el control de personas, equipaje de mano, objetos transportados por personas distintas de los pasajeros, vehículos, aeronaves, provisiones de a bordo y suministros de aeropuerto, así como de las zonas restringidas de seguridad del aeropuerto, cumplirán la **norma de detección 1**.

12.9.2.3. Los equipos de PDE utilizados para el control del equipaje facturado, correo y material de la compañía aérea, carga y correo, se ajustarán a la **norma de detección 2**.

12.9.2.4. Los equipos de PDE acreditados para detectar material explosivo mediante el método de detección olfativa a distancia solo podrán utilizarse para el control de la carga, pero no para los demás aspectos previstos en la **norma 2**.

12.9.2.5. Los PDE utilizados para el control de material explosivo estarán provistos de medios adecuados que permitan su identificación única.

12.9.2.6. Cuando desempeñe sus cometidos de detección de explosivos, el PDE estará siempre acompañado del guía canino que haya sido acreditado para trabajar con él.

12.9.2.7. Los PDE acreditados para el método de búsqueda libre tendrán un único guía. Un guía canino solo podrá estar acreditado para trabajar con un máximo de dos PDE.

12.9.2.8. Un PDE acreditado para el método de detección olfativa de explosivos a distancia solo podrá trabajar con un máximo de dos guías.

12.9.3. **Requisitos de entrenamiento**

Obligaciones generales de entrenamiento

12.9.3.1. El entrenamiento de los equipos de PDE abarcará aspectos teóricos, prácticos y de entrenamiento en el puesto de trabajo.

▼**M3**

12.9.3.2. La autoridad competente determinará o aprobará el contenido de los cursos de entrenamiento.

12.9.3.3. El entrenamiento será impartido por la autoridad competente o en su nombre, y estará a cargo de formadores cualificados de conformidad con el punto 11.5 del anexo del Reglamento (UE) nº 185/2010.

12.9.3.4. Los perros dedicados a la detección de explosivos solo podrán destinarse a dicho cometido.

12.9.3.5. Durante el entrenamiento, se utilizarán materiales que representen explosivos.

12.9.3.6. Las personas que manipulen los materiales de entrenamiento deberán recibir formación para evitar fenómenos de contaminación.

Entrenamiento inicial de los equipos de PDE

12.9.3.7. Los equipos de PDE se someterán a un entrenamiento inicial acorde con los criterios establecidos en el punto 12.9.3 de una Decisión separada de la Comisión.

12.9.3.8. El entrenamiento inicial de un equipo de PDE incluirá entrenamiento práctico en el futuro entorno de trabajo.

Entrenamiento periódico de los equipos de PDE

12.9.3.9. Los PDE y sus guías estarán sujetos a obligaciones de entrenamiento periódico, tanto por separado como en equipo.

12.9.3.10. El entrenamiento periódico permitirá conservar las competencias adquiridas en el entrenamiento inicial y añadir otras en función de la evolución en el ámbito de la seguridad.

12.9.3.11. El entrenamiento periódico de los equipos de PDE se realizará a intervalos máximos de seis semanas. La duración mínima de las sesiones de entrenamiento periódico no podrá ser inferior a cuatro horas por cada período de seis semanas.

12.9.3.12. El punto 11 no se aplicará cuando el PDE se someta con periodicidad al menos semanal a un entrenamiento para el reconocimiento de todos los materiales enumerados en el apéndice 12-D de una Decisión separada de la Comisión.

Expedientes de entrenamiento de los equipos de PDE

12.9.3.13. Los expedientes de entrenamiento inicial y periódico del PDE y de su guía se conservarán al menos lo que dure su contrato laboral y se facilitaran a la autoridad competente si esta lo solicita.

Entrenamiento operativo de los equipos de PDE

12.9.3.14. Cuando un PDE desempeñe cometidos de control, se someterá a un entrenamiento operativo que garantice que su prestación se atiene a lo establecido en el apéndice 12-D de una Decisión separada de la Comisión.

12.9.3.15. El entrenamiento operativo se realizará de manera continua y aleatoria durante el período de intervención, y medirá las prestaciones de detección de PDE mediante materiales de entrenamiento homologados.

12.9.4. **Procedimientos de acreditación**

12.9.4.1. El procedimiento de acreditación garantizará que se miden las competencias siguientes:

a) capacidad del PDE de cumplir los requisitos de prestación establecidos en el apéndice 12-D de una Decisión separada de la Comisión;

▼M3

b) capacidad del PDE de indicar pasivamente la presencia de material explosivo;

c) capacidad del PDE y su guía o guías de trabajar eficazmente en equipo;

d) capacidad del guía de orientar correctamente al PDE e interpretar y responder adecuadamente a sus reacciones en presencia de material explosivo.

12.9.4.2. El procedimiento de acreditación simulará todas y cada una de las zonas en que trabajará el equipo del PDE.

12.9.4.3. El equipo del PDE deberá superar el entrenamiento correspondiente a todas las zonas para las que aspire a la acreditación.

12.9.4.4. Los procedimientos de acreditación se realizarán de conformidad con los apéndices 12-E y 12-F de una Decisión separada de la Comisión.

12.9.4.5. La acreditación tendrá una vigencia máxima de 12 meses.

12.9.5. **Control de calidad**

12.9.5.1. El equipo del PDE se someterá a medidas de control de calidad según lo prescrito en el apéndice 12-G de una Decisión separada de la Comisión.

12.9.6. **Metodología del control**

Se especificarán requisitos más detallados en una Decisión separada de la Comisión.

▼M8

12.11. ESCÁNERES DE SEGURIDAD

12.11.1. **Principios generales**

Un escáner de seguridad es un sistema para el control de personas que puede detectar objetos metálicos y no metálicos, distintos de la piel humana, transportados en el cuerpo o en la ropa.

Un escáner de seguridad con examinador humano puede consistir en un sistema de detección que genera una imagen del cuerpo de una persona para que el examinador humano analice y determine que no se transportan objetos metálicos ni objetos no metálicos, distintos de la piel humana, en el cuerpo de la persona controlada. Cuando el examinador humano detecte un objeto de este tipo, su ubicación será comunicada al agente de control para una inspección más detallada. En ese caso, el examinador humano será considerado parte integrante del sistema de detección.

Un escáner de seguridad con un sistema de detección automática de objetos peligrosos puede consistir en un sistema de detección que reconoce automáticamente los objetos metálicos y no metálicos, distintos de la piel humana, transportados en el cuerpo o en la ropa de la persona controlada. Cuando el sistema identifique tal objeto, su ubicación se indicará al agente de control representada mediante un muñeco.

A los efectos del control de pasajeros, los escáneres de seguridad deben cumplir las normas siguientes:

a) los escáneres de seguridad detectarán e indicarán, mediante una alarma, como mínimo los objetos metálicos y no metálicos especificados, incluidos los explosivos, tanto aislados como asociados a otros objetos;

b) la detección será independiente de la posición y la orientación del objeto;

▼M8

c) el sistema deberá tener un indicador visual que muestre que el equipo está en funcionamiento;

d) los escáneres de seguridad se instalarán en lugares donde sus resultados no se vean afectados por fuentes de interferencia;

e) el funcionamiento correcto de los escáneres de seguridad deberá evaluarse diariamente;

f) los escáneres de seguridad deberán utilizarse de conformidad con el concepto de operaciones facilitado por el fabricante.

El despliegue y la utilización de los escáneres de seguridad deberán ajustarse a la Recomendación 1999/519/CE del Consejo, de 12 de julio de 1999, relativa a la exposición del público en general a campos electromagnéticos (0 Hz a 300 GHz) [1], y a la Directiva 2004/40/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre las disposiciones mínimas de seguridad y de salud relativas a la exposición de los trabajadores a los riesgos derivados de los agentes físicos (campos electromagnéticos) (decimoctava Directiva específica con arreglo al apartado 1 del artículo 16 de la Directiva 89/391/CEE) [2].

12.11.2. **Normas aplicables a los escáneres de seguridad**

Los requisitos de eficacia de los escáneres de seguridad se establecen en el apéndice 12-K, que quedará clasificado como «CONFIDENCIAL UE» y se tratará de conformidad con lo dispuesto en la Decisión 2001/844/CE, CECA, Euratom.

Los escáneres de seguridad satisfarán la norma definida en el apéndice 12-K desde la entrada en vigor del presente Reglamento.

12.11.2.1. Todos los escáneres de seguridad deberán adecuarse a la norma 1.

La norma 1 expirará el 1 de enero de 2022.

12.11.2.2. La norma 2 será aplicable a todos los escáneres de seguridad instalados a partir del 1 de enero de 2019.

▼B

APÉNDICE 12-A

En una decisión específica de la Comisión se establecen disposiciones detalladas sobre los requisitos de funcionamiento de los WTMD.

APÉNDICE 12-B

En una decisión específica de la Comisión se establecen disposiciones detalladas sobre los requisitos de funcionamiento de los EDS.

APÉNDICE 12-C

En una decisión específica de la Comisión se establecen disposiciones detalladas sobre los requisitos de funcionamiento de los equipos de control de líquidos, aerosoles y geles (LAGS).

▼M8

APÉNDICE 12-K

En una decisión específica de la Comisión se establecen disposiciones detalladas sobre los requisitos de eficacia de los escáneres de seguridad.

[1] DO L 199 de 30.7.1999, p. 59.
[2] DO L 159 de 30.4.2004, p. 1.