Este texto es exclusivamente un instrumento de documentación y no surte efecto jurídico. Las instituciones de la UE no asumen responsabilidad alguna por su contenido. Las versiones auténticas de los actos pertinentes, incluidos sus preámbulos, son las publicadas en el Diario Oficial de la Unión Europea, que pueden consultarse a través de EUR-Lex. Los textos oficiales son accesibles directamente mediante los enlaces integrados en este documento

►**B**

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2015/1998 DE LA COMISIÓN

de 5 de noviembre de 2015

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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(DO L 299 de 14.11.2015, p. 1)

Modificado por:

		Diario Oficial		
		nº	página	fecha
►**M1**	Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2426 de la Comisión de 18 de diciembre de 2015	L 334	5	22.12.2015
►**M2**	Reglamento de Ejecución (UE) 2017/815 de la Comisión de 12 de mayo de 2017	L 122	1	13.5.2017
►**M3**	Reglamento de Ejecución (UE) 2017/837 de la Comisión de 17 de mayo de 2017	L 125	3	18.5.2017
►**M4**	Reglamento de Ejecución (UE) 2018/55 de la Comisión de 9 de enero de 2018	L 10	5	13.1.2018
►**M5**	Reglamento de Ejecución (UE) 2019/103 de la Comisión de 23 de enero de 2019	L 21	13	24.1.2019
►**M6**	modificado por el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/910 de la Comisión de 30 de junio de 2020	L 208	43	1.7.2020
►**M7**	Reglamento de Ejecución (UE) 2019/413 de la Comisión de 14 de marzo de 2019	L 73	98	15.3.2019
►**M8**	Reglamento de Ejecución (UE) 2019/1583 de la Comisión de 25 de septiembre de 2019	L 246	15	26.9.2019
►**M9**	modificado por el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/910 de la Comisión de 30 de junio de 2020	L 208	43	1.7.2020
►**M10**	Reglamento de Ejecución (UE) 2020/111 de la Comisión de 13 de enero de 2020	L 21	1	27.1.2020
►**M11**	Reglamento de Ejecución (UE) 2020/910 de la Comisión de 30 de junio de 2020	L 208	43	1.7.2020
►**M12**	Reglamento de Ejecución (UE) 2021/255 de la Comisión de 18 de febrero de 2021	L 58	23	19.2.2021
►**M13**	Reglamento de Ejecución (UE) 2022/421 de la Comisión de 14 de marzo de 2022	L 87	1	15.3.2022
►**M14**	Reglamento de Ejecución (UE) 2022/463 de la Comisión de 22 de marzo de 2022	L 94	3	23.3.2022

▼B

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2015/1998 DE LA COMISIÓN

de 5 de noviembre de 2015

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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

Artículo 1

En el anexo se establecen las 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 civil, contempladas en el artículo 4, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 300/2008, y las medidas generales que completan esas normas básicas comunes, mencionadas en el artículo 4, apartado 2, de dicho Reglamento.

Artículo 2

Queda derogado el Reglamento (UE) nº 185/2010. Las referencias al Reglamento derogado se entenderán hechas al presente Reglamento.

Artículo 3

El presente Reglamento entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del 1 de febrero de 2016.

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

▼B

ANEXO

1. SEGURIDAD AEROPORTUARIA

1.0. DISPOSICIONES GENERALES

1.0.1. Salvo disposición en contrario, la autoridad, el gestor aeroportuario, 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 aplicación de las medidas establecidas en el presente capítulo.

1.0.2. A los efectos del presente capítulo, se considerarán parte de un aeropuerto toda aeronave, autobús, carretilla o remolque portaequipaje y cualquier otro medio de transporte, así como toda pasarela de embarque/desembarque.

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

▼M2

1.0.3. Sin perjuicio de los criterios para la aplicación de exenciones establecidos en la parte K del anexo del Reglamento (CE) n.º 272/2009 de la Comisión ([1]), 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 más de una aeronave que deba someterse a operaciones de carga, descarga, embarque o desembarque en cualquier momento dentro de las zonas críticas de las zonas restringidas de seguridad o en un aeropuerto no incluido en el ámbito de aplicación del punto 1.1.3.

▼B

1.0.4. A los efectos del presente anexo, se considerarán «objetos transportados por personas que no sean pasajeros» las pertenencias destinadas al uso personal de la persona que las transporta.

1.0.5. Las referencias a terceros países en el presente capítulo y, en su caso, en la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 final de la Comisión ([2]), incluyen otros países y territorios a los que, de conformidad con el artículo 355 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, no es de aplicación la tercera parte, título VI, de dicho Tratado.

▼M8

1.0.6. La autoridad competente establecerá y pondrá en práctica procedimientos para compartir con otras autoridades y organismos nacionales, gestores aeroportuarios, compañías aéreas y otras entidades interesadas, según corresponda y de manera práctica y oportuna, la información pertinente que les permita efectuar evaluaciones eficaces del riesgo de sus operaciones.

▼B

1.1. REQUISITOS DE PLANIFICACIÓN AEROPORTUARIA

1.1.1. **Límites**

1.1.1.1. Los límites entre el lado 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]) Reglamento (CE) n.º 272/2009 de la Comisión, de 2 de abril de 2009, que completa las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil establecidas en el anexo del Reglamento (CE) n.º 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 91 de 3.4.2009, p. 7).

([2]) Decisión de Ejecución C(2015) 8005 final de la Comisión por la que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea que contienen la información a que se refiere el artículo 18, letra a), del Reglamento (CE) nº 300/2008, y por la que se deroga la Decisión (2010) 774, de 13 de abril de 2010.

▼B

1.1.1.2. El límite entre el lado 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, las siguientes:

a) la parte de un aeropuerto a la que tengan acceso los pasajeros en espera de embarcar que hayan pasado la inspección;

b) la parte de un aeropuerto por la que pueda circular o en la que se pueda guardar el equipaje de bodega pendiente de embarque ya inspeccionado, salvo si se trata de equipaje seguro, y

c) la parte de un aeropuerto utilizada para el estacionamiento de toda aeronave sujeta a operaciones de carga o embarque.

1.1.2.2. Una parte de un aeropuerto se considerará zona restringida de seguridad 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 a fin de garantizar razonablemente que no contiene artículos prohibidos. Esta disposición se considerará cumplida por toda aeronave sometida a un registro de seguridad de aeronaves.

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 a fin de garantizar razonablemente que no contienen artículos prohibidos. Esta disposición se considerará cumplida por toda aeronave sometida a un registro de seguridad de aeronaves.

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

▼M2

1.1.3.1. Se establecerán zonas críticas en los aeropuertos en los que más de 60 personas sean titulares de tarjetas de identificación como personal de aeropuerto que permitan el acceso a las zonas restringidas de seguridad.

▼B

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

a) todas las partes de un aeropuerto a las que tengan acceso los pasajeros en espera de embarcar que hayan pasado la inspección, y

b) todas las partes de un aeropuerto por las que pueda circular o en las que se pueda guardar el equipaje de bodega pendiente de embarque ya inspeccionado, salvo si se trata de equipaje seguro.

Una parte de un aeropuerto se considerará zona crítica al menos durante el período en que se estén llevando a cabo las actividades mencionadas en 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 a fin de garantizar razonablemente que no contiene artículos prohibidos. Esta disposición se considerará cumplida por toda aeronave sometida a un registro de seguridad de aeronaves.

▼M5

1.1.3.4. Se efectuará rápidamente un registro de seguridad de todas aquellas zonas críticas que hubiesen podido contaminarse a fin de garantizar razonablemente que no contienen artículos prohibidos, en aquellos casos en que hubiesen podido tener acceso a zonas críticas personas de alguno de los grupos siguientes:

a) personas no sometidas a inspección;

b) pasajeros y tripulaciones procedentes de terceros países distintos de los enumerados en el apéndice 4-B;

▼M5

c) pasajeros y tripulaciones procedentes de aeropuertos de la Unión respecto a los cuales el Estado miembro pertinente no aplique las normas básicas comunes con arreglo a lo dispuesto en el artículo 1 del Reglamento (UE) n.º 1254/2009 de la Comisión ([1]), a menos que sean acogidos en el momento de su llegada y acompañados fuera de estas zonas de conformidad con el punto 1.2.7.3.

El presente punto se considerará cumplido por toda aeronave sometida a un registro de seguridad de aeronaves, y 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 las letras b) y c), la presente disposición se aplicará únicamente a aquellas zonas críticas que sean utilizadas por equipaje de bodega inspeccionado y/o pasajeros pendientes de embarque que hayan pasado la inspección y no embarquen en la misma aeronave que dichos pasajeros y tripulaciones.

▼B

1.2. CONTROL DE ACCESO

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. Las visitas guiadas de un aeropuerto acompañadas por personas autorizadas se considerarán provistas de un motivo legítimo.

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 una autorización válida.

1.2.1.4. Las personas que se encuentren en las zonas de operaciones deberán exhibir, cuando así se les solicite, las acreditaciones pertinentes a efectos de control.

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

1.2.2.1. Solo se autorizará el acceso a las zonas restringidas de seguridad a las personas o vehículos que tengan un motivo legítimo para encontrarse en ellas. Las visitas guiadas de un aeropuerto acompañadas por personas autorizadas se considerarán provistas de un motivo legítimo.

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

a) una tarjeta de embarque válida o equivalente;

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

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

d) una tarjeta de identificación válida expedida por la autoridad nacional competente, o

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

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

1.2.2.3. Tan solo podrán acceder a las zonas restringidas de seguridad aquellos vehículos con una autorización válida.

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 autorizar a su portador el acceso a las zonas restringidas de seguridad.

([1]) Reglamento (UE) n.º 1254/2009 de la Comisión, de 18 de diciembre de 2009, por el que se fijan criterios que permitan a los Estados miembros no aplicar las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil y adoptar medidas de seguridad alternativas (DO L 338 de 19.12.2009, p. 17).

▼B

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

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

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 acreditadas encargadas de efectuar el pertinente control de los accesos.

La autoridad competente podrá establecer en su programa nacional de seguridad de la aviación que la restricción del acceso a una persona cada vez a que se refiere la letra a) no sea aplicable en los puntos de acceso utilizados exclusivamente por agentes de la autoridad.

1.2.2.6. Toda autorización para vehículo se controlará oportunamente antes de permitir el acceso a las zonas restringidas de seguridad a fin de garantizar que es válida y corresponde al vehículo en cuestión.

1.2.2.7. El acceso a las zonas restringidas de seguridad deberá regirse asimismo por las disposiciones adicionales establecidas en la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión.

▼M5

1.2.3. **Requisitos aplicables a las tarjetas de identificación de los miembros de tripulación de la Unión y del personal de aeropuerto**

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

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

1.2.3.3. La tarjeta de identificación de toda persona que no supere la verificación de antecedentes reforzada será inmediatamente desactivada o retirada, según proceda, y devuelta a la autoridad competente, el gestor o la entidad emisora, según corresponda.

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

Toda persona que no exhiba su tarjeta de identificación en 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 en las siguientes circunstancias:

a) previa solicitud de la autoridad competente, el gestor o la entidad emisora, según corresponda;

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 acreditación;

e) por expiración de la tarjeta;

f) por suspensión de la tarjeta.

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

▼M5

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.

▼B

1.2.4. **Requisitos adicionales aplicables a las tarjetas de identificación de los miembros de tripulación de la Unión**

1.2.4.1. La tarjeta de identificación de los miembros de tripulación empleados en una compañía aérea de la Unión deberá mostrar:

a) el nombre y la fotografía del titular;

b) el nombre de la compañía aérea;

c) El término inglés «*crew*», y

d) la fecha de expiración.

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

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

a) el nombre y la 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 a las que el titular tiene autorizado el acceso, y

e) la fecha de expiración, a menos que se haya programado electrónicamente.

Se podrán 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 de personal de aeropuerto, se activará un sistema que garantice razonablemente la 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 aplicables a las autorizaciones para vehículos**

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

1.2.6.2. Se expedirá una autorización específica por vehículo que deberá mostrar:

a) las zonas a las que se le haya autorizado el acceso, y

b) la fecha de expiración.

▼M2

———————

1.2.6.3. Toda autorización electrónica para vehículos deberá:

a) colocarse en el vehículo de forma que quede garantizada su intransferibilidad; o

▼M5

b) estar vinculada a la empresa usuaria o al usuario individual del vehículo registrado a través de una base de datos de registro de vehículos segura.

▼M2

Las autorizaciones electrónicas para vehículos no deberán exhibir obligatoriamente las zonas a las que tiene acceso el vehículo en cuestión ni la fecha de expiración, siempre que esta información sea legible en formato electrónico y se controle antes de autorizar el acceso a las zonas restringidas de seguridad. ►M5 Las autorizaciones electrónicas para vehículos también deberán ser legibles electrónicamente en la zona de operaciones. ◄

▼B

1.2.6.4. La autorización para vehículos deberá exhibirse en un lugar suficientemente visible cuando el vehículo circule por las zonas de operaciones.

1.2.6.5. Dicha autorización deberá ser devuelta de inmediato a la entidad emisora:

a) a instancia de la propia entidad emisora;

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

c) cuando expire dicha autorización, salvo que esta quede invalidada de forma automática.

1.2.6.6. La entidad emisora deberá ser informada inmediatamente en caso de pérdida, robo o no devolución de una autorización para vehículos.

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

1.2.6.8. A fin de evitar toda utilización indebida de las autorizaciones para vehículos, se activará un sistema que garantice razonablemente la detección de todo intento de utilización de autorizaciones perdidas, robadas o no devueltas. Se adoptarán las medidas oportunas apenas se detecte un intento de uso indebido.

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 el aeropuerto de que se trate.

1.2.7. **Acceso con acompañante**

1.2.7.1. Los miembros de tripulación, aparte de aquellos que porten una tarjeta de identificación de personal de aeropuerto válida, estarán constantemente acompañados 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;

c) zonas designadas para uso de las tripulaciones, y

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.

1.2.7.2. Con carácter excepcional, podrá eximirse de los requisitos del punto 1.2.5.1 y de las obligaciones en materia de verificación de antecedentes a toda persona constantemente acompañada mientras se halle en zonas restringidas de seguridad. Podrá eximirse del requisito de estar acompañada a toda persona que exhiba una autorización y sea titular de una tarjeta como personal de aeropuerto válida.

1.2.7.3. Los acompañantes 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 acreditados para las funciones de acompañantes 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) acompañada(s).

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

1.2.7.5. Cuando un pasajero no viaje en el marco de un contrato de transporte aéreo que dé lugar a la expedición de una tarjeta de embarque o documento equivalente, podrá eximirse al miembro de la tripulación que acompañe a dicho pasajero del requisito establecido en el punto 1.2.7.3, letra a).

▼B

1.2.8. **Otras exenciones**

Las demás exenciones quedarán sujetas a las disposiciones establecidas en la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión.

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

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

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 (EDD);

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

e) escáner de seguridad que no utilice radiaciones ionizantes;

▼M5

f) equipo de detección de trazas de explosivos (ETD) combinado con un detector de metales portátil (HHMD);

g) equipos de detección de metales para calzado (SMD);

h) equipos de detección de explosivos para calzado (SED).

Los equipos SMD y SED podrán utilizarse única y exclusivamente como métodos de inspección complementarios.

▼B

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 a 4.1.1.11.

▼M5

1.3.1.3. Los perros detectores de explosivos, los equipos ETD y los equipos ETD combinados con equipos SED podrán utilizarse única y exclusivamente como métodos de inspección complementarios de personas que no sean pasajeros o alternándolos con registros manuales, registros manuales combinados con equipos SMD, WTMD o escáneres de seguridad, que se aplicarán de manera impredecible.

▼B

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 (EDD);

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, y 4.1.2.11.

1.3.1.6. Los perros detectores de explosivos y los equipos ETD podrán utilizarse, única y exclusivamente, como métodos de inspección complementarios de objetos transportados por personas que no sean pasajeros o alternándolos con registros manuales, equipos de rayos X o equipos EDS, que se aplicarán de manera impredecible.

1.3.1.7. Cuando personas que no sean pasajeros y los objetos transportados por esas personas deban someterse a inspecciones continuas y aleatorias, la autoridad competente determinará la frecuencia de tales inspecciones sobre la base de una evaluación de riesgos.

▼M2

1.3.1.8. Los animales utilizados para necesidades operativas y manejados por una persona provista de una tarjeta de identificación de personal de aeropuerto válida serán objeto de un control visual previo a la autorización de acceso a las zonas restringidas de seguridad.

▼M2

1.3.1.9. La inspección de las personas que no sean pasajeros y de los objetos transportados deberá regirse asimismo por las disposiciones adicionales establecidas en la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión.

▼B

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

1.3.2.1. La autoridad competente podrá permitir, por razones objetivas, que personas que no sean pasajeros queden exentas de inspección o se sometan a procedimientos especiales de inspección, siempre que vayan acompañadas por una persona autorizada a tal fin de conformidad con el punto 1.2.7.3.

1.3.2.2. Las personas inspeccionadas que no sean pasajeros y abandonen temporalmente las zonas críticas podrán quedar exentas de inspección a su vuelta, siempre que hayan permanecido bajo la vigilancia constante de personas acreditadas de modo que se garantice suficientemente que no introducen artículos prohibidos en esas zonas críticas.

1.3.2.3. Las exenciones y los procedimientos especiales de inspección deberán regirse asimismo por las disposiciones adicionales establecidas en la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión.

1.4. INSPECCIÓN DE VEHÍCULOS

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

1.4.1.1. Todos los vehículos serán examinados antes de acceder a las zonas críticas. Una vez finalizada la inspección, deberán protegerse de toda interferencia ilícita hasta que entren en 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 del vehículo todas sus pertenencias personales para que sean objeto de inspección.

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. Los vehículos que accedan a zonas críticas deberán regirse asimismo por las disposiciones adicionales establecidas en la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión.

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 del vehículo todas sus pertenencias personales para que sean objeto de inspección.

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

1.4.2.3. Los vehículos que accedan a zonas restringidas de seguridad que no sean zonas críticas deberán regirse asimismo por las disposiciones adicionales establecidas en la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión.

1.4.3. **Métodos de inspección**

1.4.3.1. Un registro manual consistirá en efectuar un control manual exhaustivo de las zonas 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:

a) perros detectores de explosivos, y

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

1.4.3.3. Los métodos de inspección se regirán asimismo por las disposiciones adicionales establecidas en la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión.

▼B

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

1.4.4.1. La autoridad competente podrá permitir, por razones objetivas, que determinados vehículos queden exentos de inspección o se sometan a procedimientos especiales de inspección, siempre que vayan acompañados por una persona acreditada 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 asimismo por las disposiciones adicionales establecidas en la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 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 lado tierra, la zona de operaciones, las zonas restringidas de seguridad, las zonas críticas y, cuando proceda, las zonas demarcadas;

b) las zonas inherentes o adyacentes a la terminal que sean 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 las autorizaciones para vehículos en zonas de operaciones, y

e) el equipaje de bodega, 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.

1.5.2. La frecuencia y los medios con los que hayan de efectuarse los servicios de vigilancia y patrulla se determinarán 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 tipo de operaciones;

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.

Cuando así se solicite, las partes de la evaluación de riesgos relativas a la frecuencia y medios de los servicios de vigilancia y patrulla se facilitarán por escrito a efectos de comprobación del cumplimiento de la normativa.

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 accesos no autorizados a los controles de seguridad como para resolver y subsanar, en caso de verificarse tales accesos, la situación de incumplimiento y sus efectos.

1.6. ARTÍCULOS PROHIBIDOS

1.6.1. Las personas que no sean pasajeros no podrán introducir en las zonas restringidas de seguridad los artículos enumerados en el apéndice 1-A.

1.6.2. Podrá autorizarse una exención a lo dispuesto en el punto 1.6.1 con la condición de que la persona esté autorizada a introducir artículos prohibidos en zonas restringidas de seguridad para realizar tareas esenciales para el funcionamiento de las instalaciones aeroportuarias o de la aeronave o para el cumplimiento de las obligaciones en vuelo.

1.6.3. Con el fin de permitir la vinculación entre la persona autorizada a transportar uno o más de los artículos enumerados en el apéndice 1-A y el artículo transportado:

▼B

a) la persona en cuestión deberá poseer una autorización y llevarla consigo; dicha autorización figurará, bien en la tarjeta de identificación que permite el acceso a las zonas restringidas de seguridad, bien en una declaración independiente por escrito; la autorización deberá especificar qué artículo o artículos pueden transportarse, ya se trate de una determinada categoría de artículos o de un artículo en concreto; si la autorización figura en la tarjeta de identificación, deberá ser reconocible en la medida de lo necesario, o

b) se adoptará un sistema en los controles de seguridad que indique qué personas están autorizadas a transportar determinados artículos, ya se trate de una determinada categoría de artículos o de un artículo en concreto.

▼M2

1.6.4. La vinculación se llevará a cabo antes de autorizar a la persona interesada a transportar el artículo o los artículos en cuestión a las zonas restringidas de seguridad y en el momento de la interceptación por parte de los vigilantes o agentes de patrulla en virtud del punto 1.5.1, letra c).

▼B

1.6.5. Los artículos enumerados en el apéndice 1-A podrán almacenarse en las zonas restringidas de seguridad, siempre que se mantengan en condiciones seguras. Los artículos enumerados en las letras c), d) y e) del apéndice 4-C podrán almacenarse en zonas restringidas de seguridad, siempre que no sean accesibles para los pasajeros.

▼M8

1.7. DEFINICIÓN DE LOS SISTEMAS CRÍTICOS DE TECNOLOGÍA DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES Y DE LOS DATOS CRÍTICOS EMPLEADOS PARA LOS FINES DE LA AVIACIÓN CIVIL Y PROTECCIÓN DE ESTOS FRENTE A LAS CIBERAMENAZAS

1.7.1. La autoridad competente velará por que los gestores aeroportuarios, las compañías aéreas y las entidades definidas en el programa nacional de seguridad de la aviación civil definan y protejan sus sistemas críticos de tecnología de la información y las comunicaciones y los datos críticos frente a ciberataques que pudieran afectar a la seguridad de la aviación civil.

1.7.2. Los gestores aeroportuarios, las compañías aéreas y las entidades definirán en su programa de seguridad, o en cualquier documento pertinente a que este haga referencia, los sistemas críticos de tecnología de la información y las comunicaciones y los datos críticos descritos en el punto 1.7.1.

El programa de seguridad, o cualquier documento pertinente a que este haga referencia, detallará las medidas para garantizar la protección frente a los ciberataques mencionados en el punto 1.7.1, así como para garantizar que estos son detectados, que se responde a ellos y que se subsanan sus efectos.

1.7.3. Las medidas detalladas para proteger dichos sistemas y datos frente a actos de interferencia ilícita se definirán, desarrollarán y aplicarán de conformidad con una evaluación del riesgo efectuada por el gestor aeroportuario, la compañía aérea o la entidad, según corresponda.

1.7.4. Cuando una autoridad o un organismo específico sea competente para adoptar medidas relacionadas con las ciberamenazas en un Estado miembro, podrá ser designado como competente para la coordinación o el seguimiento de las disposiciones en materia de ciberseguridad que figuran en el presente Reglamento.

▼M8

1.7.5. Cuando los gestores aeroportuarios, las compañías aéreas y las entidades definidas en el programa nacional de seguridad de la aviación civil se sometan a requisitos de ciberseguridad independientes derivados de otra legislación nacional o de la legislación de la Unión, la autoridad competente podrá sustituir el cumplimiento de los requisitos del presente Reglamento por el cumplimiento de los elementos incluidos en dichas legislaciones. La autoridad competente deberá coordinarse con las demás autoridades competentes pertinentes para garantizar que los regímenes de supervisión estén coordinados o sean compatibles.

▼B

APÉNDICE 1-A

PERSONAS QUE NO SEAN PASAJEROS

LISTA DE ARTÍCULOS PROHIBIDOS

a) *Pistolas, 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.

▼B

c) *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.

d) Cualquier otro artículo que pueda utilizarse para causar lesiones graves y no se utilice normalmente en las zonas restringidas de seguridad, como equipos para artes marciales, espadas, sables, etc.

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 en contrario, toda compañía aérea velará por la aplicación 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. Sí se someterán a registros de seguridad, de conformidad con lo dispuesto en el punto 3.1.

3.0.4. El gestor aeroportuario 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 una zona determinada deja de considerarse crítica con motivo de un cambio en las condiciones de seguridad, el aeropuerto deberá informar a las compañías afectadas.

▼M2

3.0.6. La lista de artículos prohibidos para los registros de seguridad de las aeronaves realizados en el interior de las aeronaves es la misma que la que figura en el apéndice 1-A. Los dispositivos explosivos e incendiarios ensamblados se considerarán artículos prohibidos para los registros de seguridad de las aeronaves realizados en el exterior de las aeronaves.

3.0.7. A los efectos del presente capítulo, se entenderá por «paneles y escotillas de servicio de la aeronave» los puntos de acceso exteriores de la aeronave y los compartimentos que tengan tiradores exteriores o paneles externos desmontables y que se utilizan habitualmente para prestar servicios de asistencia en tierra a las aeronaves.

3.0.8. Las referencias a terceros países en el presente capítulo y en la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión incluyen otros países y territorios a los que, de conformidad con el artículo 355 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, no es de aplicación la tercera parte, título VI, de dicho Tratado.

▼B

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 el examen de determinadas zonas de la aeronave, tal y como establece la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 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 de la zona que vaya a ser registrada y/o descargado el equipaje de bodega.

3.1.1.4. Toda aeronave procedente de un Estado miembro en el que haya estado en tránsito tras llegar de un tercer país no enumerado en el apéndice 3-B se considerará una aeronave procedente de un tercer país.

3.1.1.5. El momento en que ha de efectuarse el registro de seguridad de una aeronave deberá regirse asimismo por las disposiciones adicionales establecidas en la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión.

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

La manera en que ha de efectuarse el registro de seguridad de una aeronave deberá regirse por las disposiciones adicionales establecidas en la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 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:

a) número del vuelo, y

b) procedencia del vuelo anterior.

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

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

d) nombre y firma de la persona encargada de realizar dicho registro.

▼M5

La información registrada podrá conservarse en formato electrónico.

▼B

3.2. PROTECCIÓN DE LAS AERONAVES

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

3.2.1.1. Con independencia del lugar en que se halle estacionada una aeronave en un aeropuerto, cada una de sus puertas exteriores deberá protegerse de todo acceso no autorizado:

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

b) cerrando la puerta exterior; cuando la aeronave se encuentre en una zona crítica, las puertas exteriores no accesibles a las personas 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 a las personas;

▼B

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

d) habilitando un sistema de acceso al aeropuerto mediante tarjeta de identificación en todas las puertas que lleven directamente a la pasarela de embarque de pasajeros, adyacente a una puerta abierta de la aeronave, que únicamente permita el acceso de personas que dispongan de formación con arreglo al punto 11.2.3.7; estas personas deberán impedir el acceso no autorizado durante su uso de la puerta.

3.2.1.2. El punto 3.2.1.1 no será de aplicación a una aeronave estacionada en un hangar cerrado o protegido de otro modo 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. Cuando las puertas exteriores permanezcan cerradas y la aeronave no se encuentre en una zona crítica, toda puerta exterior deberá estar también:

a) alejada de todo medio de acceso;

b) precintada;

c) bloqueada, o

d) vigilada.

La letra a) no será de aplicación a las puertas accesibles a las personas desde tierra.

3.2.2.2. Una vez retirados los medios de acceso a las puertas no accesibles a las personas desde tierra, 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, esa vigilancia deberá garantizar la inmediata detección de todo acceso no autorizado.

3.2.2.5. La protección de aeronaves con puertas exteriores cerradas que no se encuentren en zonas críticas deberá regirse asimismo por las disposiciones adicionales establecidas en la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión.

APÉNDICE 3-A

REGISTRO DE SEGURIDAD DE LAS AERONAVES

La Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión establece disposiciones detalladas en lo referente a los registros de seguridad de las aeronaves.

▼M7

APÉNDICE 3-B

SEGURIDAD DE LAS AERONAVES

RELACIÓN DE TERCEROS PAÍSES, ASÍ COMO OTROS PAÍSES Y TERRITORIOS A LOS QUE, CONFORME AL ARTÍCULO 355 DEL TRATADO DE FUNCIONAMIENTO DE LA UNIÓN EUROPEA, NO ES DE APLICACIÓN LA TERCERA PARTE, TÍTULO VI, DE DICHO TRATADO, A LOS QUE SE RECONOCE LA APLICACIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD EQUIVALENTES A LAS NORMAS BÁSICAS COMUNES SOBRE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

Por lo que respecta a la seguridad de las aeronaves, se reconoce que aplican normas de seguridad equivalentes a las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil los siguientes terceros países, así como otros países y territorios a los que, conforme al artículo 355 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, no es de aplicación la tercera parte, título VI, de dicho Tratado:

▼M7

Canadá

Islas Feroe, en relación con el aeropuerto de Vagar

Groenlandia, en relación con el aeropuerto de Kangerlussuaq

Guernesey

Isla de Man

Jersey

Montenegro

▼M13

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

▼M7

República de Singapur, en relación con el aeropuerto de Singapore Changi

▼M13

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

▼M7

Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte

Estados Unidos de América

Si la Comisión dispone de información que indique que las normas de seguridad aplicadas por el tercer país u otro país o territorio, 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 de inmediato a las autoridades competentes de los Estados miembros.

Cuando la Comisión disponga de información que confirme que el tercer país u otro país o territorio 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 en contrario, la autoridad, el gestor aeroportuario, 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 aplicación 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.

▼M5

4.0.3. Los pasajeros y su equipaje de mano procedentes de un Estado miembro en el que la aeronave estuviera en tránsito tras llegar de un tercer país no enumerado en el apéndice 4-B o de un aeropuerto de la Unión respecto al cual el Estado miembro pertinente no aplique las normas básicas comunes con arreglo a lo dispuesto en el artículo 1 del Reglamento (UE) n.º 1254/2009 se considerarán pasajeros y equipaje de mano procedentes de un tercer país, salvo confirmación de que dichos pasajeros y equipaje fueron objeto de inspección de conformidad con el presente capítulo.

▼B

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

c) «equipos de sistemas de detección de explosivos líquidos» (LEDS): equipos que permitan detectar materiales peligrosos conforme a las disposiciones del punto 12.7 del anexo de la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión.

4.0.5. Las referencias a terceros países en el presente capítulo y, en su caso, en la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión, incluyen otros países y territorios a los que, de conformidad con el artículo 355 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, no es de aplicación la tercera parte, título VI, de dicho Tratado.

▼M5

4.0.6. Los pasajeros y su equipaje de mano procedentes de un aeropuerto de la Unión respecto al cual el Estado miembro pertinente no aplique las normas básicas comunes con arreglo a lo dispuesto en el artículo 1 del Reglamento (UE) n.º 1254/2009 se considerarán pasajeros y equipaje de mano procedentes de un tercer país, salvo confirmación de que dichos pasajeros y su equipaje de mano fueron objeto de inspección de conformidad con el presente capítulo.

▼B

4.1. INSPECCIÓN DE PASAJEROS Y DEL EQUIPAJE DE MANO

4.1.1. **Inspección de pasajeros**

4.1.1.1. Antes de pasar la inspección, los pasajeros deberán quitarse abrigos y chaquetas, que serán inspeccionados como equipaje de mano. El operador podrá pedir al pasajero que se desprenda también de otros elementos, según proceda.

4.1.1.2. Se inspeccionará a los pasajeros utilizando al menos uno de los métodos siguientes:

a) registro manual;

b) arco detector de metales (WTMD);

c) perros detectores de explosivos (EDD);

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

e) escáner de seguridad que no utilice radiaciones ionizantes;

▼M5

f) equipo ETD combinado con un detector de metales portátil (HHMD);

g) equipos de detección de metales para calzado (SMD);

h) equipos de detección de explosivos para calzado (SED).

▼B

En caso de que el operador 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 inspeccionará de nuevo hasta que el operador quede conforme.

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 inspección complementarios. En ningún momento sustituirán la necesaria realización de un registro manual.

▼B

4.1.1.6. Cuando esté permitido el transporte en la cabina de la aeronave de animales vivos, estos se someterán a inspección 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 inspección o quedarán exentas de inspección. Deberá informarse a la Comisión de las categorías creadas.

4.1.1.8. La inspección de pasajeros también deberá regirse por las disposiciones adicionales establecidas en la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión.

▼M5

4.1.1.9. Los perros detectores de explosivos, los equipos ETD, los equipos SMD y los equipos SED podrán utilizarse única y exclusivamente como métodos de inspección complementarios.

▼B

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 someter a inspección a los pasajeros, se cumplirán todas las condiciones mínimas siguientes:

a) los escáneres de seguridad no almacenarán, conservarán, copiarán, imprimirán ni extraerán imágenes; no obstante, toda imagen generada durante la inspección 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 inspeccionado;

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 inspeccionada, 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.

Las letras a) y d) serán igualmente aplicables a los escáneres de seguridad con detección automática de objetos peligrosos.

Los pasajeros podrán oponerse a ser inspeccionados por un escáner de seguridad. En tal caso, el pasajero será inspeccionado por un método de inspección alternativo que incluirá, como mínimo, un registro manual conforme a lo dispuesto en el apéndice 4-A de la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión. Cuando el escáner de seguridad emita una señal de alarma, deberá resolverse la causa de tal alarma.

Antes de ser inspeccionados 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 esa inspección.

4.1.1.11. La utilización de un equipo de detección de trazas de explosivos (ETD) en combinación con un detector de metales portátil (HHMD) se circunscribirá a los casos en los que el operador considere que el registro manual de una parte dada de la persona es ineficaz o no aconsejable.

▼B

4.1.2. **Inspección del equipaje de mano**

4.1.2.1. Antes de la inspección, habrá que extraer los ordenadores portátiles y otros dispositivos eléctricos de gran tamaño del equipaje de mano para que sean inspeccionados por separado, salvo si el equipaje de mano va a ser inspeccionado mediante un equipo de detección de explosivos (EDS) que cumpla la norma C2 u otra norma superior.

4.1.2.2. La entidad competente en todos los aeropuertos inspeccionará como mínimo, en cuanto entren en la zona restringida de seguridad, los líquidos, aerosoles y geles (LAG) adquiridos en un aeropuerto o a bordo de una aeronave que se transporten en bolsas a prueba de manipulaciones (STEB) precintadas dentro de las cuales figure un justificante satisfactorio de compra en la zona de operaciones de un aeropuerto o a bordo de una aeronave, así como los LAG que vayan a utilizarse durante el viaje y sean medicamentos o complementos dietéticos especiales, incluidos los alimentos infantiles.

Antes de pasar la inspección, los LAG deberán sacarse del equipaje de mano para inspeccionarlos por separado de los demás objetos del equipaje de mano, a menos que el equipo utilizado para inspeccionar el equipaje de mano permita también inspeccionar 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 un litro, en la que quepan con holgura estando la bolsa cerrada, y

b) todos los demás LAG, incluidas las bolsas STEB que contengan LAG.

Las autoridades competentes, las compañías aéreas y los aeropuertos facilitarán información adecuada a los pasajeros en relación con la inspección de LAG en sus instalaciones.

4.1.2.3. El equipaje de mano se inspeccionará utilizando al menos uno de los métodos siguientes:

a) registro manual;

b) equipo de rayos X;

c) equipo de detección de explosivos (EDS);

d) perros detectores de explosivos (EDD) en combinación con la letra a);

e) equipo ETD.

En caso de que el operador no pueda determinar si el equipaje de mano contiene o no artículos prohibidos, dicho equipaje será rechazado o se inspeccionará de nuevo hasta que el operador quede conforme.

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. Cuando se utilicen aparatos de rayos X o equipos EDS, cada imagen será visionada por el operador o será analizada mediante un programa de exclusión automática de imágenes no amenazantes (ACS).

▼B

4.1.2.6. Cuando se utilicen aparatos de rayos X o equipos EDS, deberá resolverse toda señal de alarma a satisfacción del operador con objeto de garantizar razonablemente que no se transportan artículos prohibidos en la zona restringida de seguridad o a bordo de la aeronave.

4.1.2.7. En caso de utilizarse aparatos de rayos X o equipos EDS, cuando la densidad de un objeto dificulte el análisis del contenido del equipaje de mano por parte del operador, habrá que extraer dicho objeto del equipaje. El bulto se someterá a una nueva inspección y el objeto se inspeccionará por separado como equipaje de mano.

4.1.2.8. Todo bulto que contenga un dispositivo eléctrico de gran tamaño será inspeccionado de nuevo una vez retirado del bulto el objeto en cuestión, el cual se inspeccionará por separado, salvo si el equipaje de mano ha sido inspeccionado mediante un equipo EDS que cumpla la norma C2 u otra norma superior.

4.1.2.9. 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.

4.1.2.10. La autoridad competente podrá crear categorías de equipaje de mano que, por razones objetivas, se someterán a procedimientos especiales de inspección o podrán quedar exentas de inspección. Deberá informarse a la Comisión de las categorías creadas.

4.1.2.11. Las personas que inspeccionen el equipaje de mano por rayos X o equipos EDS no pasarán normalmente más de veinte minutos seguidos examinando imágenes. Tras cada uno de esos períodos, el operador no deberá examinar imágenes durante al menos diez minutos. Este requisito solo se aplicará cuando haya un flujo ininterrumpido de imágenes por examinar.

Habrá un supervisor responsable de los operadores que inspeccionen el equipaje de mano a fin de optimizar la composición del equipo, la calidad del trabajo, la formación, el apoyo y la evaluación.

4.1.2.12. La inspección del equipaje de mano también deberá regirse por las disposiciones adicionales establecidas en la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión.

4.1.3. **Inspección de líquidos, aerosoles y geles (LAG)**

▼M5

4.1.3.1. Los LAG transportados por pasajeros podrán quedar exentos de inspección mediante sistemas de detección de explosivos líquidos (LEDS) al entrar en la zona restringida de seguridad cuando estén 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 un litro en la que quepan con holgura estando la bolsa cerrada.

———————

▼M2

4.1.3.3. La autoridad competente podrá crear categorías de LAG que, por razones objetivas, estarán sujetas a procedimientos especiales de inspección o podrán quedar exentas de inspección. Deberá informarse a la Comisión de las categorías creadas.

4.1.3.4. La inspección de LAG también deberá regirse por las disposiciones adicionales establecidas en la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión.

▼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 la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión.

4.3. PASAJEROS POTENCIALMENTE CONFLICTIVOS

4.3.1. La autoridad competente deberá informar por escrito con antelación a toda compañía aérea de la intención de embarcar a un pasajero potencialmente conflictivo a bordo de su aeronave.

4.3.2. La notificación deberá incluir las precisiones siguientes:

a) identidad y sexo del pasajero;

b) razón del transporte;

c) nombre y función de los escoltas, si procede;

d) evaluación de riesgos por parte de la autoridad competente 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 enumerados en 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 antes del 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

La Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión establece disposiciones detalladas en lo referente a los registros manuales.

▼M7

APÉNDICE 4-B

PASAJEROS Y EQUIPAJE DE MANO

RELACIÓN DE TERCEROS PAÍSES, ASÍ COMO OTROS PAÍSES Y TERRITORIOS A LOS QUE, CONFORME AL ARTÍCULO 355 DEL TRATADO DE FUNCIONAMIENTO DE LA UNIÓN EUROPEA, NO ES DE APLICACIÓN LA TERCERA PARTE, TÍTULO VI, DE DICHO TRATADO, A LOS QUE SE RECONOCE LA APLICACIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD EQUIVALENTES A LAS NORMAS BÁSICAS COMUNES SOBRE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

Por lo que respecta a los pasajeros y al equipaje de mano, se reconoce que aplican normas de seguridad equivalentes a las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil los siguientes terceros países, así como otros países y territorios a los que, conforme al artículo 355 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, no es de aplicación la tercera parte, título VI, de dicho Tratado:

Canadá

Islas Feroe, en relación con el aeropuerto de Vagar

Groenlandia, en relación con el aeropuerto de Kangerlussuaq

Guernesey

Isla de Man

Jersey

Montenegro

▼M13

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

▼M7

República de Singapur, en relación con el aeropuerto de Singapore Changi

▼M13

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

▼M7

Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte

Estados Unidos de América

Si la Comisión dispone de información que indique que las normas de seguridad aplicadas por el tercer país u otro país o territorio, 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 de inmediato a las autoridades competentes de los Estados miembros.

Cuando la Comisión disponga de información que confirme que el tercer país u otro país o territorio 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:

a) *Pistolas, 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,

▼B

— 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 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.

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.

▼B

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.

5. **EQUIPAJE DE BODEGA**

5.0. DISPOSICIONES GENERALES

5.0.1. Salvo disposición en contrario, la autoridad, el gestor aeroportuario, 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 aplicación 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 se enumeran en el apéndice 5-A.

▼M5

5.0.3. El equipaje de bodega procedente de un Estado miembro en el que la aeronave estuviera en tránsito tras llegar de un tercer país no enumerado en el apéndice 5-A o de un aeropuerto de la Unión respecto al cual el Estado miembro pertinente no aplique las normas básicas comunes con arreglo a lo dispuesto en el artículo 1 del Reglamento (UE) n.º 1254/2009 se considerará equipaje de bodega procedente de un tercer país, salvo confirmación de que fue objeto de inspección de conformidad con el presente capítulo.

▼B

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

5.0.5. Las referencias a terceros países en el presente capítulo y, en su caso, en la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión, incluyen otros países y territorios a los que, de conformidad con el artículo 355 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, no es de aplicación la tercera parte, título VI, de dicho Tratado.

▼M5

5.0.6. El equipaje de bodega procedente de un aeropuerto de la Unión respecto al cual el Estado miembro pertinente no aplique las normas básicas comunes con arreglo a lo dispuesto en el artículo 1 del Reglamento (UE) n.º 1254/2009 se considerará equipaje de bodega procedente de un tercer país, salvo confirmación de que fue objeto de inspección de conformidad con el presente capítulo.

▼B

5.1. INSPECCIÓN DEL EQUIPAJE DE BODEGA

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

a) registro manual;

b) equipo de rayos X;

c) equipo de detección de explosivos (EDS);

d) equipo de detección de trazas de explosivos (ETD), o

e) perros detectores de explosivos (EDD).

En caso de que el operador no consiga determinar si el equipaje de bodega contiene o no artículos prohibidos, dicho equipaje será rechazado o se inspeccionará de nuevo hasta que el operador quede conforme.

5.1.2. El registro manual consistirá en un control manual exhaustivo del equipaje, incluido su contenido, con objeto de garantizar razonablemente que no contiene artículos prohibidos.

5.1.3. En caso de utilizarse aparatos de rayos X o equipos EDS, si la densidad de un objeto dificulta el análisis del contenido del equipaje por parte del operador, habrá que inspeccionar nuevamente dicho equipaje utilizando otros medios.

5.1.4. La inspección mediante un equipo de detección de trazas de explosivos (ETD) consistirá en un análisis de muestras tomadas dentro y fuera del equipaje, 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 inspección o quedarán exentas de inspección. Deberá informarse a la Comisión de las categorías creadas.

5.1.6. La inspección del equipaje de bodega también deberá regirse por las disposiciones adicionales establecidas en la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión.

5.1.7. Las personas que inspeccionen el equipaje de bodega por rayos X o equipos EDS no pasarán normalmente más de veinte minutos seguidos examinando imágenes. Tras cada uno de esos períodos, el operador no deberá examinar imágenes durante al menos diez minutos. Este requisito solo se aplicará cuando haya un flujo ininterrumpido de imágenes por examinar.

Habrá un supervisor responsable de los operadores que inspecciones el equipaje de bodega a fin de optimizar la composición del equipo, la calidad del trabajo, la formación, el apoyo y la evaluación.

5.2. PROTECCIÓN DEL EQUIPAJE DE BODEGA

5.2.1. Se impedirá a los pasajeros el acceso al equipaje de bodega inspeccionado, salvo cuando se trate de su propio equipaje y se les vigile 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 lo introducen en las zonas restringidas de seguridad o a bordo de la aeronave.

▼B

5.2.2. Se inspeccionará de nuevo el equipaje de bodega que no se haya protegido de interferencias no autorizadas.

5.2.3. La protección del equipaje de bodega también deberá regirse por las disposiciones adicionales establecidas en la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 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 bulto de equipaje de bodega no acompañado sea claramente reconocible como equipaje autorizado para su transporte aéreo.

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

5.3.2.1. El motivo por el que el equipaje se haya convertido en equipaje no acompañado deberá registrarse antes de embarcar dicho equipaje 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. La Decisión de Ejecución C(2015) 8005 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 inspeccionar el equipaje de bodega no acompañado y no cubierto por 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 la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión.

5.3.3.2. El equipaje de bodega que se convierta en equipaje no acompañado debido a factores distintos de los mencionados en el punto 5.3.2.2 deberá ser retirado de la aeronave y sometido a una nueva inspección antes de volver a ser embarcado.

5.3.3.3. La Decisión de Ejecución C(2015) 8005 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.

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.

▼M2

5.4.3. La compañía aérea garantizará que los pasajeros tengan conocimiento de los artículos prohibidos enumerados en el apéndice 5-B en cualquier momento antes de completar el proceso de facturación.

▼M7

APÉNDICE 5-A

EQUIPAJE DE BODEGA

RELACIÓN DE TERCEROS PAÍSES, ASÍ COMO OTROS PAÍSES Y TERRITORIOS A LOS QUE, CONFORME AL ARTÍCULO 355 DEL TRATADO DE FUNCIONAMIENTO DE LA UNIÓN EUROPEA, NO ES DE APLICACIÓN LA TERCERA PARTE, TÍTULO VI, DE DICHO TRATADO, A LOS QUE SE RECONOCE LA APLICACIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD EQUIVALENTES A LAS NORMAS BÁSICAS COMUNES SOBRE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

Por lo que respecta al equipaje de bodega, se reconoce que aplican normas de seguridad equivalentes a las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil los siguientes terceros países, así como otros países y territorios a los que, conforme al artículo 355 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, no es de aplicación la tercera parte, título VI, de dicho Tratado:

Canadá

Islas Feroe, en relación con el aeropuerto de Vagar

Groenlandia, en relación con el aeropuerto de Kangerlussuaq

Guernesey

Isla de Man

Jersey

Montenegro

▼M13

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

▼M7

República de Singapur, en relación con el aeropuerto de Singapore Changi

Estado de Israel, en relación con el Aeropuerto Internacional Ben Gurión

Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte

Estados Unidos de América

Si la Comisión dispone de información que indique que las normas de seguridad aplicadas por el tercer país u otro país o territorio, 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 de inmediato a las autoridades competentes de los Estados miembros.

Cuando la Comisión disponga de información que confirme que el tercer país u otro país o territorio 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,

▼B

— 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 aeroportuario, la compañía aérea o la entidad con arreglo a lo dispuesto en el presente capítulo velarán por la aplicación de las medidas establecidas en el mismo.

6.0.2. Los dispositivos explosivos e incendiarios ensamblados que no se transporten con arreglo a las normas de seguridad aplicables se considerarán artículos prohibidos en los envíos de carga y correo.

6.0.3. Las referencias a terceros países en el presente capítulo y, en su caso, en la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión, incluyen otros países y territorios a los que, de conformidad con el artículo 355 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, no es de aplicación la tercera parte, título VI, de dicho Tratado.

▼M12

6.0.4. Para los fines del presente anexo, «información anticipada sobre transporte de mercancías previa a la carga» o «PLACI» es el proceso de realización del primer análisis de riesgos a efectos de la seguridad aérea de las mercancías que vayan a entrar en el territorio aduanero de la Unión ([1]) por vía aérea.

▼B

6.1. CONTROLES DE SEGURIDAD — DISPOSICIONES GENERALES

6.1.1. Todos los tipos de carga y correo serán objeto de inspecciones 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 efectuaron 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 efectuaron 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 efectuaron los controles de seguridad hasta su embarque, y no sea transportado en un avión de pasajeros, o

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

6.1.2. En caso de que existan motivos para creer que un envío que haya sido objeto de controles de seguridad ha sido manipulado o no ha sido protegido de 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.

([1]) Dado que Islandia no forma parte del territorio aduanero de la Unión, para los efectos del punto 6.8.7 del presente anexo, Islandia se considera un tercer país.

▼**M5**

_____

▼**M12**

6.1.4. Solo se podrá permitir el acceso a las zonas restringidas de seguridad de carga y correo una vez se determine a cuál de las siguientes categorías pertenece la entidad que transporta el envío desde el lado tierra:

a) un agente acreditado;

b) un expedidor conocido;

c) un transportista designado de conformidad con el punto 6.6.1.1, letra c), que transporte envíos que hayan superado controles previos de seguridad;

d) ninguna de las entidades a las que se hace referencia en las letras a), b) y c).

6.1.5. En caso de que el punto 6.1.4, letra c), sea de aplicación, se facilitará una copia de la declaración firmada del apéndice 6-E al agente acreditado, compañía aérea u operador aeroportuario por la que se otorgue acceso a las zonas restringidas de seguridad, salvo que concurra alguna de las siguientes circunstancias:

a) que el propio transportista sea un agente acreditado;

b) que el transporte se lleve a cabo en nombre del agente acreditado o compañía aérea que reciba el envío en las zonas restringidas de seguridad.

La presentación por el transportista de una copia de la declaración firmada del apéndice 6-E puede sustituirse por un mecanismo equivalente de notificación previa al punto de acceso, garantizado por el expedidor conocido o agente acreditado fuera del aeropuerto en cuyo nombre se realice el transporte, o por el agente acreditado o compañía aérea que reciba el envío en las zonas restringidas de seguridad.

6.1.6. Se podrá autorizar que los envíos de carga o correo que no hayan sido sometidos a controles previos de seguridad entren en las zonas restringidas de seguridad, siempre que estén sujetos a la aplicación de una de las siguientes opciones:

a) que sean inspeccionados previamente a la entrada, de conformidad con el punto 6.2, y bajo la responsabilidad del agente acreditado o compañía aérea que reciba el envío;

b) que sean acompañados hasta las instalaciones del agente acreditado o de la compañía aérea localizadas en las zonas restringidas de seguridad, bajo su responsabilidad.

Tras la entrega, se mantendrán dichos envíos protegidos frente a interferencias no autorizadas, hasta que sean inspeccionados.

El personal encargado de acompañar estos envíos o de protegerlos frente a interferencias no autorizadas habrá sido seleccionado de conformidad con el punto 11.1.1, y formado al menos de conformidad con el punto 11.2.3.9.

▼B

6.2. INSPECCIÓN

6.2.1. **Inspección**

6.2.1.1. Cuando se inspeccionen 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 operador no esté convencido de que no se ocultan artículos prohibidos en el envío, este deberá rechazarse o inspeccionarse de nuevo hasta que el operador quede conforme.

6.2.1.3. La inspección de la carga o el correo también deberá regirse por las disposiciones adicionales establecidas en la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión.

6.2.1.4. Las personas que inspeccionen la carga por rayos X o equipos EDS no pasarán normalmente más de veinte minutos seguidos examinando imágenes. Tras cada uno de esos períodos, el operador no deberá examinar imágenes durante al menos diez minutos. Este requisito solo se aplicará cuando haya un flujo ininterrumpido de imágenes por examinar.

6.2.1.5. La carga y el correo serán inspeccionados mediante al menos uno de los métodos siguientes, de conformidad con el apéndice 6-J:

a) registro manual;

b) equipo de rayos X;

c) equipo EDS;

d) perros detectores de explosivos (EDD);

e) equipo ETD;

f) control visual;

g) equipo de detección de metales (MDE).

▼M2

_____

▼B

6.2.1.6. Siempre que lo apruebe la autoridad competente y se notifique a la Comisión, podrán efectuarse otros controles de seguridad adecuados únicamente cuando no sea posible recurrir a ninguno de los demás medios o métodos especificados en el punto 6.2.1.5 debido a la naturaleza del envío.

6.2.2. **Exenciones de la inspección**

La Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión establece disposiciones detalladas en lo referente a las exenciones de la inspección.

▼B

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 un emplazamiento específico.

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

Un agente acreditado podrá subcontratar uno o varios de los siguientes servicios:

a) cualquiera de los controles de seguridad mencionados en 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 el emplazamiento del propio 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 el emplazamiento del propio agente acreditado o un aeropuerto y la entidad responsable haya sido acreditada o aprobada e inscrita en un registro de proveedores de esos 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. Se seguirá el siguiente procedimiento para la aprobación de agentes acreditados:

a) El solicitante pedirá la aprobación pertinente a la autoridad competente del Estado miembro en cuyo territorio se encuentren los emplazamientos 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 ajustarse a las disposiciones del Reglamento (CE) nº 300/2008 y sus correspondientes actos de aplicación. 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 ajustarse a las disposiciones del Reglamento (CE) nº 300/2008 y sus correspondientes actos de aplicación 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.

La autoridad competente correspondiente conservará la declaración firmada.

▼M12

b) La autoridad competente o el validador de seguridad aérea de la UE que actúe en su nombre examinará el programa de seguridad antes de llevar a cabo una verificación *in situ* de los emplazamientos especificados a fin de valorar el cumplimiento por parte del solicitante de las disposiciones del Reglamento (CE) n.º 300/2008 y los actos de aplicación adoptados en virtud del mismo.

Salvo en lo referente a los requisitos de inspección establecidos en el punto 6.2, la inspección de los emplazamientos del solicitante por la autoridad aduanera competente con arreglo al artículo 29 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447 ([1]) de la Comisión se considerará una verificación *in situ* cuando se haya llevado a cabo con una antelación no superior a tres años antes de la fecha en la que el solicitante pida la aprobación como agente acreditado. El solicitante facilitará para su inspección la autorización OEA y la correspondiente evaluación de las autoridades aduaneras;

▼B

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 de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro» 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 emplazamiento aprobado.

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.

d) Un agente acreditado no se considerará aprobado hasta que sus datos se incluyan en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro.

6.3.1.3. Los agentes acreditados designarán como mínimo en cada emplazamiento a una persona responsable de la aplicación del programa de seguridad presentado. Dicho responsable deberá haber superado previamente una verificación de antecedentes 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 cinco años. Ello conllevará la pertinente verificación *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 aplicación.

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 una verificación *in situ*, siempre y cuando cumpla los requisitos necesarios para su aprobación.

▼M12

Salvo en lo referido a los requisitos de inspección establecidos en el punto 6.2, el examen del emplazamiento del agente acreditado por parte de la autoridad aduanera competente con arreglo al artículo 29 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447 de la Comisión se considerará una verificación *in situ*.

6.3.1.5. En caso de que la autoridad competente deje de considerar satisfactorio el cumplimiento de las disposiciones del Reglamento (CE) n.º 300/2008 por parte del agente acreditado, retirará a este su condición de agente acreditado en el emplazamiento o los emplazamientos especificados.

([1]) Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447 de la Comisión, de 24 de noviembre de 2015, por el que se establecen normas de desarrollo de determinadas disposiciones del Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el código aduanero de la Unión (DO L 343 de 29.12.2015, p. 558).

▼M12

Inmediatamente después de la retirada de la autorización y en un plazo máximo de veinticuatro horas, la autoridad competente se asegurará de que se introduzca el cambio en la situación del agente en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro.

En caso de que el agente acreditado ya no disponga de la autorización OEA a que se hace referencia en la letra b) del artículo 38, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]) y en el artículo 33 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447 o que su autorización OEA sea suspendida por incumplimiento de la letra e) del artículo 39 del Reglamento (UE) n.º 952/2013 y del artículo 28 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447, la autoridad competente adoptará las medidas pertinentes para asegurarse del cumplimiento por parte del agente acreditado de los requisitos del Reglamento (CE) n.º 300/2008.

El agente acreditado informará a la autoridad competente de los cambios que se produzcan en relación con su autorización OEA citada en la letra b) del artículo 38, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 952/2013 y en el artículo 33 del Reglamento (UE) 2015/2447.

▼B

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 del presente anexo.

6.3.1.7. Los requisitos del punto 6.3.1, con excepción 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.

▼M12

6.3.1.8. La autoridad competente pondrá a disposición de la autoridad aduanera toda la información relativa a la situación de un agente acreditado que pueda ser relevante para el mantenimiento de la autorización OEA a que se hace referencia en la letra b) del artículo 38, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 952/2013 y en el artículo 33 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447. Esa información incluirá datos sobre las nuevas aprobaciones de agentes acreditados, la retirada de la condición de agente acreditado, la revalidación y las inspecciones, los programas de verificación y los resultados de esas evaluaciones.

La autoridad competente y las autoridades aduaneras nacionales establecerán las modalidades de ese intercambio de información.

▼B

6.3.2. **Controles de seguridad que ha de efectuar 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.

▼M2

6.3.2.2. El agente acreditado o compañía aérea pedirá a la persona que entregue cualquier envío que presente un documento de identidad, pasaporte, permiso de conducción u otro documento que incluya una fotografía suya y que haya sido expedido o reconocido por la autoridad nacional correspondiente. Esa tarjeta o documento se utilizará para establecer la identidad de la persona que entrega los envíos.

▼B

6.3.2.3. El agente acreditado se asegurará de que los envíos a los que no se hayan aplicado previamente todos los controles de seguridad exigidos sean:

a) inspeccionados con arreglo al punto 6.2, o

([1]) Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de octubre de 2013, por el que se establece el código aduanero de la Unión (DO L 269 de 10.10.2013, p. 1).

▼B

b) aceptados para almacenamiento bajo la responsabilidad exclusiva del agente acreditado, no reconocibles como envíos para transporte en una aeronave antes de la selección, y seleccionados independientemente sin ninguna intervención del expedidor ni de cualquier persona o entidad distinta de las personas designadas y formadas para tal fin por el agente acreditado.

La letra b) solo podrá aplicarse si no fuera previsible para el expedidor el transporte del envío por vía aérea.

▼M2

6.3.2.4. Una vez efectuados los controles de seguridad a que se refieren los puntos 6.3.2.1 a 6.3.2.3 del presente anexo y el punto 6.3 del anexo de la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión, el agente acreditado deberá garantizar la protección de la carga y el correo de conformidad con el punto 6.6.

▼B

6.3.2.5. Una vez efectuados los controles de seguridad contemplados en los puntos 6.3.2.1 a 6.3.2.4, todo agente acreditado garantizará que cada envío presentado a una compañía aérea u otro agente acreditado vaya acompañado de la documentación oportuna, bien en forma de carta de porte aéreo o de declaración independiente, y bien en formato electrónico o por escrito.

6.3.2.6. La autoridad competente podrá inspeccionar la documentación contemplada en el punto 6.3.2.5 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 de la carta de porte aéreo (interno o de consolidado);

c) el contenido del envío, salvo los envíos enumerados en el punto 6.2.1, letras d) y e), de la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión;

d) el estatus de seguridad del envío, en el 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 las 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;

▼M2

e) el motivo de emisión del estatus de seguridad, indicando:

i) «KC», es decir, envío recibido de un expedidor conocido,

ii) «AC», es decir, envío recibido de un expedidor cliente,

iii) «RA», es decir, seleccionado por un agente acreditado, o

iv) los medios o métodos de inspección utilizados, a saber:

— registro manual (PHS);

— equipo de rayos X (XRY);

— equipo EDS (EDS);

— perros detectores de explosivos (EDD);

— equipo ETD (ETD);

— control visual (VCK);

▼M2

— equipo de detección de metales (CMD);

— cualquier otro método (AOM) de conformidad con el punto 6.2.1.6 en el que se especificará el método utilizado; o

v) los motivos de que el envío esté exento de inspección;

▼B

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

▼M12

g) el identificador único, asignado por la autoridad competente, de todo agente acreditado que haya aceptado el estatus de seguridad relativo a un determinado envío emitido por otro agente acreditado, inclusive durante operaciones de transferencia.

▼B

Asimismo, todo agente acreditado que presente envíos a otro agente acreditado o a una compañía aérea podrá decidir transmitir únicamente la información requerida en las letras a) a e) y en la letra g) y conservar la información requerida en la letra f) durante el vuelo o los vuelos o durante 24 horas, si este último período fuera superior.

▼M12

La carga o el correo en transferencia en cuya documentación de acompañamiento no pueda la compañía aérea, o el agente acreditado que actúe en su nombre, confirmar la información exigida en este punto, o en el punto 6.3.2.7 según proceda, será objeto de inspección previa a su embarque en una aeronave para el vuelo siguiente.

▼B

6.3.2.7. En el caso de los 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 último período fuera 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 estatus de seguridad.

En el caso de los consolidados que sean siempre objeto de inspección o estén exentos de la misma conforme al punto 6.2.1, letras d) y e), de la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión, no se exigirá lo dispuesto en la letra a) si el agente acreditado asigna al consolidado un identificador único e indica su estatus de seguridad así como una sola razón por la que fue expedido dicho estatus.

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

6.3.2.9. Todo agente acreditado garantizará que todo el personal que efectúe controles de seguridad haya sido seleccionado y haya recibido formación de conformidad con los requisitos del capítulo 11, y que todo personal con acceso a la carga aérea o el correo aéreo reconocibles que hayan sido sometidos a los controles de seguridad exigidos haya sido seleccionado y haya recibido formación de concienciación en materia de seguridad de conformidad con el capítulo 11.

Los controles de seguridad que deba efectuar el agente acreditado deberán regirse asimismo por las disposiciones adicionales establecidas en la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión.

▼B

6.4. EXPEDIDORES CONOCIDOS

6.4.1. **Acreditación de expedidores conocidos**

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

La acreditación como expedidor conocido se referirá a un emplazamiento específico.

6.4.1.2. Se seguirá el siguiente procedimiento para la acreditación de expedidores conocidos:

▼M2

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

El solicitante presentará un programa de seguridad a la autoridad competente. Dicho programa describirá los métodos y procedimientos que ha de seguir el expedidor para ajustarse a las disposiciones del Reglamento (CE) n.º 300/2008 y sus correspondientes actos de aplicación. El programa describirá igualmente la forma en que el propio expedidor efectuará el control del cumplimiento de tales métodos y procedimientos.

Se proporcionará al solicitante la Guía para expedidores conocidos que figura en el apéndice 6-B y la Lista de control de validación para expedidores conocidos que figura en el apéndice 6-C.

b) La autoridad competente o el validador de seguridad aérea de la UE que actúe en su nombre y representación examinará el programa de seguridad y efectuará una verificación *in situ* de los emplazamientos especificados a fin de valorar si el solicitante se ajusta a las disposiciones del Reglamento (CE) n.º 300/2008 y sus correspondientes actos de aplicación.

Con objeto de valorar si el solicitante se ajusta a dichas disposiciones, la autoridad competente o el validador de seguridad aérea de la UE que actúe en su nombre y representación hará uso de la Lista de control de validación para expedidores conocidos recogida en el apéndice 6-C. Dicha lista de control incluye una declaración de compromiso que deberá ser firmada por el representante legal del solicitante o por el encargado de seguridad del emplazamiento.

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

La autoridad competente o el validador de seguridad aérea de la UE deberán conservar la declaración firmada y ponerla a disposición de la autoridad competente interesada.

▼M12

c) El examen del emplazamiento del solicitante por parte de la autoridad aduanera competente con arreglo a lo establecido en el artículo 29 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447 se considerará una verificación *in situ* cuando se lleve a cabo con una antelación no superior a tres años a la fecha en que el solicitante solicite la acreditación como expedidor conocido. En estos casos, el solicitante deberá introducir la información requerida en la parte 1 de la *Lista de control de validación para expedidores conocidos* recogida en el apéndice 6-C y remitirla a la autoridad competente junto con la declaración de compromiso, que deberá ser firmada por el representante legal del solicitante o por el encargado de seguridad del emplazamiento.

El solicitante facilitará para su inspección la autorización OEA y la correspondiente evaluación de las autoridades aduaneras.

La autoridad competente o el validador de seguridad aérea de la UE deberán conservar la declaración firmada y ponerla a disposición de la autoridad competente interesada a instancia de esta última.

▼B

d) Si la autoridad competente acepta la información aportada con arreglo a las letras a) y b) o las letras a) y c), según proceda, se asegurará de que los datos necesarios del expedidor se incluyan en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro el siguiente día hábil 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 emplazamiento aprobado.

▼B

Si la autoridad competente no considera satisfactoria la información aportada con arreglo a las letras a) y b) o las letras a) y c), según proceda, deberá notificar rápidamente los motivos a la entidad que solicita la acreditación como expedidor conocido.

e) Un expedidor conocido no se considerará acreditado hasta que sus datos se incluyan en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro.

6.4.1.3. Los expedidores conocidos designarán como mínimo en cada emplazamiento a una persona responsable de la realización y supervisión de los controles de seguridad en ese emplazamiento. Dicha persona deberá haber superado previamente una verificación de antecedentes de conformidad con el punto 11.1.

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

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 una verificación *in situ*, siempre y cuando abarque todas las áreas especificadas en la lista de control del apéndice 6-C.

▼M12

El examen del emplazamiento del expedidor conocido por parte de la autoridad aduanera competente con arreglo a lo establecido en el artículo 29 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447 se considerará una verificación *in situ*.

6.4.1.5. En caso de que la autoridad competente deje de considerar satisfactorio el cumplimiento de las disposiciones del Reglamento (CE) n.º 300/2008 por parte del expedidor conocido, retirará a este su condición de expedidor conocido en el emplazamiento o emplazamientos especificados.

Inmediatamente después de la retirada de la autorización y en un plazo máximo de veinticuatro horas, la autoridad competente se asegurará de que se introduzca el cambio en la situación del expedidor conocido en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro.

En caso de que el expedidor conocido ya no disponga de la autorización OEA a que se hace referencia en la letra b) del artículo 38, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 952/2013 y en el artículo 33 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447 o que su autorización OEA sea suspendida por incumplimiento de la letra e) del artículo 39 del Reglamento (UE) n.º 952/2013 y del artículo 28 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447, la autoridad competente adoptará las medidas pertinentes para asegurarse del cumplimiento por parte del expedidor conocido de los requisitos del Reglamento (CE) n.º 300/2008.

El expedidor conocido informará a la autoridad competente de los cambios que se produzcan en relación con su autorización OEA citada en la letra b) del artículo 38, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 952/2013 y en el artículo 33 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447.

▼B

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 del presente anexo.

▼M2

_____

▼M12

6.4.1.7. La autoridad competente pondrá a disposición de la autoridad aduanera toda la información relativa a la situación de un expedidor conocido que pueda ser relevante para el mantenimiento de la autorización OEA a que se hace referencia en la letra b) del artículo 38, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 952/2013 y en el artículo 33 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447. Esa información incluirá los datos relativos a las nuevas acreditaciones de expedidores conocidos, la retirada de la condición de expedidor conocido, la revalidación y las inspecciones, los programas de verificación y los resultados de esas evaluaciones.

▼M12

La autoridad competente y las autoridades aduaneras nacionales establecerán las modalidades de ese intercambio de información.

▼B

6.4.2. **Controles de seguridad que ha de efectuar un expedidor conocido**

6.4.2.1. Todo expedidor conocido deberá asegurarse de que:

a) exista en el emplazamiento o en las instalaciones un nivel de seguridad suficiente para proteger de interferencias no autorizadas la carga o correo aéreos reconocibles;

b) todo el personal que efectúe controles de seguridad haya sido seleccionado y haya recibido formación de conformidad con los requisitos del capítulo 11, y todo el personal con acceso a la carga o correo aéreos reconocibles que hayan sido objeto de los controles de seguridad exigidos haya sido seleccionado y haya recibido formación de concienciación en materia de seguridad de conformidad con los requisitos del 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, el envío no haya sido sometido a estos controles de seguridad, 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 inspeccionados con arreglo a lo dispuesto en el punto 6.2.1.

6.5. EXPEDIDORES CLIENTES

▼M12

6.5.1. El agente acreditado mantendrá una base de datos con toda la información que se indica a continuación de cualquier expedidor cliente que haya designado antes del 1 de junio de 2017:

a) los datos de la empresa, incluido su domicilio social real,

b) la naturaleza de la actividad empresarial,

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

d) el número de IVA o el número de registro de la empresa, y

e) la «Declaración de compromiso — Expedidor cliente» firmada que figura en el apéndice 6-D.

Si el expedidor cliente está en posesión de la autorización OEA citada en la letra b) del artículo 38, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 952/2013 y en el artículo 33 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447, el número de la autorización OEA se conservará en la base de datos a que se refiere el primer párrafo.

La base de datos se pondrá a disposición de la autoridad competente para su inspección.

▼M2

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

6.5.3. 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 inmediatamente a este su condición de tal. La condición de expedidor cliente designado por un agente acreditado llegará a su fin el 30 de junio de 2021.

6.5.4. Cuando, cualquiera que sea el motivo, el envío no haya sido sometido a los controles de seguridad especificados en las Instrucciones de seguridad aérea para expedidores clientes, 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 lo 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:

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 ello no fuera posible, deberán adoptarse medidas de protección alternativas que garanticen la integridad del envío;

b) el compartimento de carga del vehículo destinado al transporte de los envíos se cerrará o precintará; 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, o se vigilará la zona de carga de los vehículos de plataforma, y

c) la declaración del transportista recogida en el apéndice 6-E será suscrita por el transportista que haya celebrado el contrato de transporte con el agente acreditado, el expedidor conocido o el expedidor cliente, a menos que el propio transportista sea un agente acreditado.

El agente acreditado, el expedidor conocido o el expedidor cliente en cuyo nombre se realice el transporte deberán conservar 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 así lo soliciten.

Como alternativa a lo dispuesto en la letra c), el transportista podrá acreditar 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.

Esa documentación justificativa deberá satisfacer los requisitos establecidos 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 así lo soliciten.

▼B

6.6.1.2. El punto 6.6.1.1, letras b) y c), no será de aplicación durante el transporte en la zona de operaciones.

▼M12

6.6.1.3. El transportista se asegurará de que el personal que recoja, transporte, almacene y entregue carga y correo aéreos que hayan superado controles de seguridad se someta al menos a lo siguiente:

a) una comprobación de la integridad personal, consistente en la verificación de su identidad y del currículum o las referencias aportadas;

b) formación de concienciación en materia de seguridad general, de conformidad con el punto 11.2.7.

6.6.1.4. Todo el personal del transportista que tenga acceso sin supervisión a la carga y al correo durante el desempeño de alguna de las funciones a que se hace referencia en el punto 6.6.1.3, o durante la realización de alguno de los controles de seguridad establecidos en este capítulo:

a) deberá haber superado un control de antecedentes personales y

b) haber seguido una formación de seguridad de conformidad con el punto 11.2.3.9.

6.6.1.5. En caso de que un transportista utilice los servicios de otra empresa para desempeñar alguna de las funciones a que se hace referencia en el punto 6.6.1.3, dicha otra empresa deberá cumplir las siguientes condiciones:

a) celebrar un contrato de transporte con el transportista;

b) abstenerse de realizar nuevas subcontrataciones;

c) aplicar las disposiciones de los puntos 6.6.1.3 y 6.6.1.4, según proceda.

El transportista subcontratante será plenamente responsable de la totalidad del transporte en nombre del agente o expedidor.

▼B

6.6.2. ►M2 **Protección de la carga y del correo durante su manipulación en tierra, almacenamiento y carga para ser embarcados en aeronaves** ◄

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.

▼M2

6.6.2.2. Los envíos de carga y correo situados en una zona que no se encuentre en una zona crítica de una zona restringida de seguridad estarán protegidos de toda interferencia no autorizada hasta su entrega a otro agente acreditado o compañía aérea. Los envíos deberán estar ubicados en una zona de las instalaciones del agente acreditado sujeta a un control de acceso o, cuando estén ubicados fuera de tal zona, se considerarán protegidos de toda interferencia no autorizada siempre que:

a) estén físicamente protegidos con objeto de impedir la introducción de artículos prohibidos, o

b) no se dejen sin vigilancia y se autorice únicamente el acceso a las personas encargadas de la protección y embarque de la carga y del correo en las aeronaves.

▼B

6.7. CARGA Y CORREO DE ALTO RIESGO (HRCM)

La Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión establece disposiciones aplicables a la carga y el correo de alto riesgo.

6.8. PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD APLICABLES A LA CARGA Y EL CORREO TRANSPORTADOS A LA UNIÓN A PARTIR DE TERCEROS PAÍSES

▼B

6.8.1. **Designación de compañías aéreas**

6.8.1.1. Toda compañía aérea que, partiendo de un aeropuerto de un tercer país no enumerado en los apéndices 6-Fi o 6-Fii, 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 «compañía de transporte de carga o correo aéreos que efectúa operaciones con destino a la Unión a partir de un aeropuerto de un tercer país» (ACC3) por una de las siguientes autoridades, según proceda:

a) por la autoridad competente del Estado miembro que haya expedido el certificado de operador aéreo de la compañía aérea;

b) por la autoridad competente de un Estado miembro que figure en la lista establecida en el anexo del Reglamento (CE) nº 748/2009 de la Comisión ([1]), en el caso de aquellas compañías aéreas que no sean titulares de un certificado de operador aéreo expedido por un Estado miembro;

c) 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 dicha autoridad, en el caso de las compañías aéreas que no sean titulares de un certificado de operador aéreo expedido por un Estado miembro ni estén incluidas en la lista del anexo del Reglamento (CE) nº 748/2009.

6.8.1.2. La designación de una compañía aérea como ACC3 respecto de sus operaciones de transporte de carga y correo desde un aeropuerto para el cual se requiera la designación ACC3 (en lo sucesivo, «las operaciones de transporte de carga pertinentes») se basará en los elementos siguientes:

a) el nombramiento de una persona que asuma en nombre de la compañía aérea la responsabilidad global de la aplicación de las disposiciones en materia de seguridad de carga o correo en relación con la operación de transporte de carga pertinente, y

b) un informe de validación de seguridad aérea de la UE que confirme la aplicación de las medidas de seguridad.

6.8.1.3. La autoridad competente asignará a la compañía aérea ACC3 designada un identificador alfanumérico único en el formato normalizado que permitirá identificar a la compañía aérea y el aeropuerto del tercer país desde el cual la compañía aérea haya sido designada para transportar carga o correo con destino a la Unión.

6.8.1.4. La designación tendrá validez a partir de la fecha en la cual la autoridad competente introduzca los datos pertinentes de la compañía aérea ACC3 en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro y durante un período máximo de cinco años.

6.8.1.5. Toda compañía aérea ACC3 que figure en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro 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.

▼M7

6.8.1.6. A raíz de la notificación del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de su intención de retirarse de la Unión Europea con arreglo al artículo 50 del TUE, las designaciones ACC3 emitidas por dicho Estado miembro están sujetas a las siguientes disposiciones:

a) la responsabilidad sobre las designaciones actuales se transfiere a la autoridad competente del Estado miembro mencionada en el anexo del Reglamento (CE) n.º 748/2009 de la Comisión, modificada a efectos de la retirada del Reino Unido de la Unión;

([1]) Reglamento (CE) nº 748/2009 de la Comisión, de 5 de agosto de 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 el 1 de enero de 2006 o a partir de esta fecha, en la que se especifica el Estado miembro responsable de la gestión de cada operador (DO L 219 de 22.8.2009, p. 1).

▼**M7**

b) la responsabilidad de las designaciones como ACC3·de compañías aéreas que no figuran en el anexo del Reglamento (CE) n.º 748/2009 de la Comisión, modificado, se transfiere a la autoridad competente conforme a lo establecido en el punto 6.8.1.1, letra c);

c) la autoridad competente del Estado miembro descrita en las letras a) y b) puede acordar con su homóloga en otro Estado miembro que esta última acepte la responsabilidad respecto de la designación como ACC3 de una compañía aérea determinada, en cuyo caso los Estados miembros afectados lo comunicarán sin demora a la Comisión;

d) la Comisión notificará a la autoridad competente del Reino Unido cuáles son los Estados miembros que asumen la responsabilidad de sus designaciones ACC3;

e) la autoridad competente del Reino Unido pondrá a disposición de la autoridad competente del Estado miembro receptor una copia de la documentación necesaria sobre cuya base llevó a cabo la designación de las compañías aéreas enumeradas en la letra a) como ACC3; dicha documentación incluirá, como mínimo, el informe de validación completo, el programa de seguridad y, en su caso, la hoja de ruta acordada con la compañía aérea correspondiente;

f) siempre que se cumplan las obligaciones de la letra e), la transferencia de la responsabilidad sobre las designaciones ACC3 tendrá lugar el día en que el Reino Unido se retire de la Unión Europea;

g) se suspenderán las designaciones como ACC3 de compañías aéreas que operen exclusivamente en el Reino Unido;

h) las designaciones como ACC3 transferidas seguirán siendo válidas hasta su expiración; el Estado miembro receptor asumirá las responsabilidades y obligaciones descritas en el presente Reglamento;

i) la Comisión facilitará la transición administrativa, incluida la introducción del listado de datos ACC3 en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro.

▼**M11**

6.8.1.7. ►**M12** Durante el período comprendido entre el 1 de abril de 2020 y el 30 de junio de 2021, la autoridad competente podrá establecer excepciones al procedimiento establecido en el punto 6.8.2 y designar temporalmente a una compañía aérea como ACC3 en caso de que la validación de seguridad aérea de la UE no pueda efectuarse por razones objetivas relacionadas con la crisis pandémica causada por la COVID-19 que sean ajenas a la responsabilidad de la compañía aérea. La designación estará sujeta a las siguientes condiciones: ◄

a) que la compañía aérea posea un estatus activo de ACC3 en el lugar del tercer país pertinente o haya tenido un estatus de ACC3, siempre que no haya expirado antes del 1 de febrero de 2020;

b) que la compañía aérea solicite el nuevo estatus a la autoridad competente indicada en el punto 6.8.1.1 o responsable de la designación que vaya a expirar, confirmando la existencia de razones objetivas ajenas a la responsabilidad de la compañía aérea que impiden o retrasan el cumplimiento de los requisitos del punto 6.8.2;

c) que la compañía aérea presente su programa de seguridad, pertinente y completo en relación con todos los puntos contemplados en el apéndice 6-G, o confirme que el programa en vigor todavía está actualizado;

d) que la compañía aérea presente una declaración firmada en la que confirme que se compromete a proseguir la aplicación plena y efectiva de los requisitos de seguridad para los que obtuvo el estatus de ACC3 vigente o expirado;

▼M11

e) que la designación de una compañía aérea como ACC3 con arreglo a este punto se conceda por un período no superior a seis meses a partir de la fecha de expiración actual o anterior, según proceda;

f) que la solicitud, el programa de seguridad de la compañía aérea y la declaración de compromiso se presenten por escrito o en formato electrónico.

6.8.1.8. En su caso, la autoridad competente podrá acordar con la compañía aérea el aplazamiento de las validaciones anuales de seguridad aérea de la UE contempladas en el punto 6.8.2.2, punto 2, letra d), añadiéndolas al número de aeropuertos que vayan a ser validados durante el siguiente año del plan de trabajo de la compañía aérea.

6.8.1.9. Dentro del período de designación temporal contemplado en el punto 6.8.1.7, la autoridad competente realizará, en el aeropuerto o los aeropuertos de llegada al Estado miembro desde el lugar de la ACC3, al menos tres actividades de comprobación del cumplimiento de los controles de seguridad aplicados por la ACC3 y por el RA3 y el KC3 que formen parte de su cadena de suministro. En ausencia de vuelos directos operados por la ACC3 hacia el Estado miembro responsable de la designación, la realización de actividades de comprobación del cumplimiento se coordinará con otro Estado miembro hacia el que opere la ACC3.

▼B

6.8.2. **Validación de seguridad aérea de la UE para las compañías aéreas ACC3**

6.8.2.1. La validación de seguridad aérea de la UE con respecto a las operaciones de transporte de carga pertinentes de una compañía aérea consistirá en:

a) un análisis del programa de seguridad de la compañía aérea que garantice su adecuación y exhaustividad en relación con todos los puntos definidos en el apéndice 6-G, y

b) una verificación de la aplicación de las medidas de seguridad aérea a las operaciones de transporte de carga pertinentes mediante la lista de control prevista en el apéndice 6-C3.

6.8.2.2. La verificación de la validación de las medidas de seguridad aérea de la UE se realizará *in situ* y en los términos que se describen a continuación:

1) En el aeropuerto a partir del cual la compañía aérea efectúa operaciones de carga pertinentes, antes de que la designación ACC3 pueda ser concedida para ese aeropuerto.

   Si la validación de seguridad aérea de la UE demuestra que no se cumplen uno o varios de los objetivos enumerados en la lista de control prevista en el apéndice 6-C3, la autoridad competente no designará a la compañía aérea como ACC3 para las operaciones de transporte de carga pertinentes salvo que esta aporte pruebas de la aplicación de medidas que corrijan la deficiencia detectada.

2) En un número representativo de aeropuertos con operaciones de carga pertinentes de una compañía aérea, antes de que la designación ACC3 sea concedida para todos los aeropuertos con operaciones de carga pertinentes de esa compañía aérea. Serán aplicables las siguientes condiciones:

   a) esta opción será solicitada por una compañía aérea que realice varias operaciones de transporte de carga pertinentes;

   b) la autoridad competente deberá verificar que la compañía aérea aplica un programa interno de aseguramiento de la calidad equivalente a la validación de seguridad aérea de la UE;

▼B

c) el número representativo de aeropuertos será de al menos tres o bien el 5 %, si este valor fuese mayor, y todos los aeropuertos situados en un lugar de origen considerado de alto riesgo;

d) la autoridad competente acordará un plan de trabajo según el cual deban realizarse validaciones de seguridad aérea de la UE cada uno de los años de validez de la designación en otros aeropuertos para los cuales la compañía aérea obtenga la designación ACC3 o hasta que todos los aeropuertos sean validados; como mínimo el número de validaciones anuales será el mismo que el número de validaciones previsto en la letra c); el plan de trabajo describirá las razones que hayan motivado la elección de los aeropuertos adicionales;

e) todas las designaciones ACC3 dejarán de tener efecto el mismo día, y

f) en caso de que una de las validaciones de seguridad aérea de la UE acordadas en el plan de trabajo demuestre que se incumplen uno o varios de los objetivos enumerados en la lista de control prevista en el apéndice 6-C3, la autoridad competente responsable de la designación exigirá que se demuestre la aplicación de medidas que corrijan la deficiencia detectada en ese aeropuerto y, en función de la gravedad de tal deficiencia, exigirá:

— la validación de seguridad aérea de la UE de todos los aeropuertos para los que se requiere la designación ACC3 de conformidad con el punto 6.8.2.2.1, dentro del plazo que establezca la autoridad competente, o

— el doble de validaciones de seguridad aérea de la UE establecidas en la letra d) en cada uno de los años de validez restantes de las designaciones ACC3.

▼M2

6.8.2.3. La autoridad competente podrá aceptar el informe de validación de seguridad aérea de la UE de una entidad de un tercer país, o de otra ACC3, para su designación como ACC3 en los casos en que dicha entidad o ACC3 lleve a cabo la totalidad de las operaciones de transporte de carga, incluido su embarque en la bodega de la aeronave, en nombre de la ACC3 solicitante, y el informe de validación de seguridad aérea de la UE cubra todas esas actividades.

6.8.2.4. La validación de seguridad aérea de la UE se documentará en un informe de validación que incluirá como mínimo la declaración de compromiso prevista en el apéndice 6-H1, la lista de control prevista en el apéndice 6-C3 y una declaración del validador de seguridad aérea de la UE conforme al apéndice 11-A. El validador de seguridad aérea de la UE hará llegar el informe de validación a la autoridad competente y entregará una copia del mismo a la compañía aérea validada.

———————

▼B

6.8.3. **Controles de seguridad de la carga y el correo procedentes de un tercer país**

▼M2

6.8.3.1. Las compañías aéreas 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:

▼M2

a) el envío haya sido sometido a los oportunos controles de seguridad por parte de un agente acreditado que haya superado la validación de seguridad aérea de la UE (RA3) y, asimismo, se haya protegido de interferencias no autorizadas desde el momento en que se aplicaran dichos controles de seguridad hasta su embarque;

b) el envío haya sido sometido a los oportunos controles de seguridad por parte de un expedidor conocido que haya superado la validación de seguridad aérea de la UE (KC3) y, asimismo, se haya protegido de interferencias no autorizadas desde el momento en que se aplicaran dichos controles de seguridad hasta su embarque;

c) un expedidor cliente (AC3) haya sometido el envío a los controles de seguridad requeridos bajo la responsabilidad de la compañía aérea ACC3 o de un agente acreditado que haya superado la validación de seguridad aérea de la UE (RA3) y el envío, además de haber quedado protegido de toda interferencia no autorizada desde el momento en que se realizaron dichos controles hasta el de su embarque, no se transporte en un avión de pasajeros, o

d) el envío quede eximido de controles en virtud del punto 6.1.1, letra d), 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.

La letra c) será aplicable hasta el 30 de junio de 2021.

▼B

6.8.3.2. La carga y el correo que se transporten a la Unión deberán ser inspeccionados por alguno de los medios o métodos indicados en el punto 6.2.1 en la medida que sea necesaria para garantizar de forma razonable que no contengan ningún artículo prohibido.

6.8.3.3. La compañía aérea ACC3 garantizará:

a) con respecto a la transferencia y el tránsito de carga o correo, que la propia compañía o una entidad que haya superado la validación de seguridad aérea de la UE ha llevado a cabo la inspección según lo previsto en el punto 6.8.3.2 o ha efectuado los controles de seguridad en el punto de origen o en otro punto de la cadena de suministro y que los envíos se han protegido de toda interferencia no autorizada desde el momento en que se realizaron dichos controles de seguridad hasta el momento de su embarque, y

b) con respecto a la carga y el correo de alto riesgo, que la propia compañía o una entidad que haya superado la validación de seguridad aérea de la UE ha llevado a cabo la inspección según lo previsto en el punto 6.7 en el punto de origen o en otro punto de la cadena de suministro y que los envíos llevan el etiquetado «SHR» y se han protegido de toda interferencia no autorizada desde el momento en que se realizaron dichos controles de seguridad hasta el momento de su embarque.

▼M2

6.8.3.4. Cuando presente envíos a los que haya aplicado los controles de seguridad requeridos a otra ACC3 o RA3, la ACC3, RA3 o KC3 incluirá en la documentación que acompañe al envío el identificador alfanumérico único recibido de la autoridad competente responsable de la designación.

6.8.3.5. Al aceptar envíos, todo ACC3 o RA3 determinará si la compañía aérea o la entidad de procedencia del envío es otra ACC3, RA3 o KC3 utilizando los siguientes medios para:

a) verificar si el identificador alfanumérico único de la entidad que entrega los envíos figura o no en la documentación que los acompaña; y

b) confirmar que la compañía aérea o entidad que entrega el envío figura como activa en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro para el aeropuerto o emplazamiento especificado, según corresponda.

▼M2

Si en la documentación que acompaña al envío no se incluye el identificador o si la compañía aérea o entidad que entrega los envíos no figura como activa en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro, se considerará que los envíos no han sido sometidos previamente a ningún control de seguridad y deberán ser inspeccionados por la ACC3 o por otro agente acreditado (RA3) que haya superado la validación de seguridad aérea de la UE antes de su embarque en la aeronave.

▼M12

6.8.3.6. Una vez efectuados los controles de seguridad contemplados en los puntos 6.8.3.1 a 6.8.3.5, la ACC3 o el agente acreditado que haya superado la validación de seguridad aérea de la UE (RA3) responsable de los controles de seguridad garantizará que la documentación que acompaña el envío, bien en forma de carta de porte aéreo, de documento postal equivalente o de declaración independiente, facilitada en formato electrónico o por escrito, incluye al menos la información siguiente:

a) el identificador alfanumérico único de la ACC3;

b) el estatus de seguridad del envío contemplado en el punto 6.3.2.6, letra d), y expedido por la ACC3 o por el agente acreditado que haya superado la validación de seguridad aérea de la UE (RA3), según proceda;

c) el código de identificación único del envío, como el número de la carta de porte aéreo interno o consolidado, cuando proceda;

d) el contenido del envío o la indicación del consolidado, en su caso;

e) las razones para emitir el estatus de seguridad, incluidos los medios o métodos de inspección utilizados o los motivos de que el envío esté exento de inspección, utilizando las normas adoptadas en el régimen de Declaración de Seguridad del Envío de la OACI.

En caso de consolidados, la ACC3 o el agente acreditado que haya superado la validación de seguridad aérea de la UE (RA3) que realizó el consolidado conservará la información establecida en las letras a) hasta e) del párrafo primero para cada envío al menos hasta la hora estimada de llegada de los envíos al primer aeropuerto situado en la Unión o durante veinticuatro horas, si este último período es superior.

6.8.3.7 Toda compañía aérea procedente de un tercer país enumerado en el apéndice 6-F deberá garantizar la conformidad con lo establecido en las letras aplicables del punto 6.8.3.6 respecto de la carga y el correo transportados a bordo. La documentación que acompañe a dichos envíos deberá cumplir al menos con el régimen de Declaración de Seguridad del Envío de la OACI o con un régimen alternativo que proporcione la información requerida de manera equivalente.

▼M5

6.8.3.8. Los envíos en tránsito o transferencia procedentes de un tercer país enumerado en el apéndice 6-I cuya documentación de acompañamiento no se ajuste al punto 6.8.3.6 se tratarán de conformidad con el capítulo 6.7 antes del vuelo siguiente.

▼M12

6.8.3.9. Los envíos en tránsito o transferencia procedentes de un tercer país no incluido en la referencia del punto 6.8.3.8 cuya documentación de acompañamiento no se ajuste al punto 6.8.3.6 se tratarán de conformidad con el punto 6.2 antes del vuelo siguiente.

▼M2

6.8.4. **Designación de agentes acreditados y expedidores conocidos**

6.8.4.1. Las entidades de terceros países que estén integradas o deseen integrarse en la cadena de suministro de una compañía aérea que tenga la

▼M2

condición de ACC3, podrán ser designadas como «agente acreditado de un tercer país» (RA3) o como «expedidor conocido de un tercer país» (KC3).

6.8.4.2. Para obtener la designación, la entidad enviará la solicitud a:

a) la autoridad competente del Estado miembro responsable de la designación de una compañía aérea como ACC3 en el aeropuerto del tercer país en el que el solicitante realiza los servicios de asistencia en tierra de carga con destino a la UE; o

b) si no existe una compañía aérea designada como ACC3 en dicho país, la autoridad competente del Estado miembro responsable de la aprobación del validador de seguridad aérea de la UE que realice, o que haya realizado, la validación.

La autoridad competente que reciba la solicitud pondrá en marcha el proceso de designación o acordará con la autoridad competente de otro Estado miembro su delegación, teniendo en cuenta la cooperación política o en materia de aviación, o ambas cosas.

6.8.4.3. Antes de la designación, se confirmará la admisibilidad para obtener el estatus de RA3 o KC3 de conformidad con el punto 6.8.4.1.

6.8.4.4. La designación de una entidad como RA3 o KC3 respecto de sus operaciones de transporte de carga y correo (en lo sucesivo, «las operaciones de transporte de carga pertinentes») se basará en los siguientes elementos:

a) el nombramiento de una persona que asuma en nombre de la entidad la responsabilidad global de la aplicación de las disposiciones en materia de seguridad de carga o correo en relación con la operación de transporte de carga pertinente; y

b) un informe de validación de seguridad aérea de la UE que confirme la aplicación de las medidas de seguridad.

6.8.4.5. La autoridad competente asignará al RA3 o KC3 designado un identificador alfanumérico único en el formato normalizado que permitirá identificar a la entidad y el tercer país para los que haya sido designado para aplicar disposiciones de seguridad respecto a la carga o correo con destino a la Unión.

6.8.4.6. La designación tendrá validez a partir de la fecha en la cual la autoridad competente introduzca los datos pertinentes de la entidad en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro y durante un período máximo de tres años.

6.8.4.7. Toda entidad que figure como RA3 o KC3 en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro será reconocida en todos los Estados miembros para las operaciones relacionadas con el transporte de carga o correo con destino a la Unión a partir del aeropuerto del tercer país de que se trate realizadas por una ACC3.

6.8.4.8. Las designaciones de RA3 y KC3 expedidas antes del 1 de junio de 2017 expirarán al cabo de cinco años a partir de su designación, o el 31 de marzo de 2020, si esta fecha es anterior.

6.8.4.9. Previa solicitud de su aprobación por la autoridad competente, los validadores de seguridad aérea de la UE harán públicos los detalles incluidos en la parte 1 de la lista de control prevista en el apéndice 6-C2 o en el apéndice 6-C4, según proceda, para cada entidad que hayan designado, con el fin de establecer una lista consolidada de entidades designadas por los validadores de seguridad aérea de la UE.

▼M7

6.8.4.10. A raíz de la notificación del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de su intención de retirarse de la Unión Europea con arreglo al artículo 50 del TUE, las designaciones RA3 y KC3 emitidas por dicho Estado miembro están sujetas a las siguientes disposiciones:

▼M7

a) la responsabilidad de la designación como RA3 o KC3 de una entidad consistente en una sucursal o filial de un operador aéreo, o de la propia compañía aérea, se transfiere a la autoridad competente del Estado miembro identificada en el punto 6.8.1.1 del presente Reglamento;

b) la responsabilidad de la designación como RA3 o KC3 de una entidad que no esté directamente vinculada a una compañía aérea, se transfiere a la autoridad competente del Estado miembro identificada en el punto 6.8.1.1 como titular de la responsabilidad de la compañía aérea nacional o principal del tercer país en el que opera el RA3 o el KC3;

c) la responsabilidad de la designación como RA3 o KC3 de una entidad que no esté incluida en las letras a) o b), se transfiere a la autoridad competente del Estado miembro identificada en el punto 6.8.1.1 como titular de la responsabilidad sobre una de las compañías aéreas de la Unión que operan desde el aeropuerto en el que opera el RA3 o el KC3, o el aeropuerto más cercano al lugar donde se encuentre esta entidad;

d) la autoridad competente del Estado miembro descrita en las letras a) a c) puede acordar con su homóloga en otro Estado miembro que esta última acepte la responsabilidad de la designación como RA3 o KC3 de una entidad o una compañía aérea determinada, en cuyo caso los Estados miembros afectados lo comunicarán sin demora a la Comisión;

e) la Comisión notificará a la autoridad competente del Reino Unido cuáles son los Estados miembros que asumen la responsabilidad de sus designaciones RA3 y KC3;

f) la autoridad competente del Reino Unido pondrá a disposición de la autoridad competente del Estado miembro receptor una copia de la documentación necesaria sobre cuya base llevó a cabo la designación de una entidad o una compañía aérea como RA3 o KC3; dicha documentación incluirá, como mínimo, el informe de validación completo y el programa de seguridad de la entidad o la compañía aérea correspondiente;

g) siempre que se cumplan las obligaciones de la letra f), la transferencia de la responsabilidad respecto de las designaciones RA3 y KC3 tendrá lugar el día en que el Reino Unido se retire de la Unión Europea;

h) las designaciones RA3 y KC3 transferidas seguirán siendo válidas hasta su expiración; el Estado miembro receptor asumirá las responsabilidades y obligaciones descritas en el presente Reglamento;

i) la Comisión facilitará la transición administrativa, incluida la introducción del listado de datos RA3 y KC3 en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro.

▼M11

6.8.4.11. ►M12 Durante el período comprendido entre el 1 de abril de 2020 y el 30 de junio de 2021, la autoridad competente podrá establecer excepciones al procedimiento establecido en el punto 6.8.5 y designar temporalmente a una entidad de un tercer país como RA3 o KC3 en caso de que la validación de seguridad aérea de la UE no pueda efectuarse por razones objetivas relacionadas con la crisis pandémica causada por la COVID-19 que sean ajenas a la responsabilidad de la entidad. La designación estará sujeta a las siguientes condiciones: ◄

▼**M11**

a) que la entidad posea un estatus activo de RA3 o KC3, o haya tenido un estatus de RA3 o KC3, siempre que no haya expirado antes del 1 de febrero de 2020;

b) que la entidad solicite el nuevo estatus a la autoridad competente actualmente responsable de la designación que vaya a expirar o haya expirado, confirmando la existencia de razones objetivas ajenas a la responsabilidad de la entidad que impiden o retrasan el cumplimiento de los requisitos del punto 6.8.5;

c) que la entidad presente su programa de seguridad, pertinente y completo en relación con las operaciones realizadas, o confirme que el programa en vigor todavía está actualizado;

d) que la entidad presente una declaración firmada en la que confirme que se compromete a proseguir la aplicación plena y efectiva de los requisitos de seguridad para los que obtuvo el estatus de RA3 o KC3 vigente o expirado;

e) que la designación de una entidad como RA3 o KC3 con arreglo a este punto se conceda por un período no superior a seis meses a partir de la fecha de expiración actual o anterior, según sea aplicable;

f) que la solicitud, el programa de seguridad de la entidad y la declaración de compromiso se presenten por escrito o en formato electrónico.

6.8.4.12. Las entidades contempladas en el punto 6.8.4.8 cuyo estatus de RA3 o KC3 haya expirado en el período comprendido entre el 1 de febrero de 2020 y el 31 de marzo de 2020 y que por las razones objetivas mencionadas en el punto 6.8.4.11 no hayan podido ser objeto del proceso de validación de seguridad aérea de la UE establecido en el punto 6.8.5 y de la designación subsiguiente por una autoridad competente según lo establecido en el punto 6.8.4 podrán solicitar una designación temporal concedida por la Comisión, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

a) que la entidad solicite el estatus de RA3 o KC3 a la Comisión, confirmando la existencia de razones objetivas ajenas a su responsabilidad que impiden o retrasan el cumplimiento de los requisitos del punto 6.8.5;

b) que la entidad presente una declaración firmada en la que confirme que se compromete a proseguir la aplicación plena y efectiva de los requisitos de seguridad para los que obtuvo el estatus de RA3 o KC3 expirado y que su programa de seguridad todavía está actualizado;

c) que la solicitud y la declaración de compromiso se presenten por escrito o en formato electrónico;

▼**M12**

d) que la designación se conceda por un período no superior a seis meses y pueda ser objeto de prórroga dentro del período de excepción establecido en el punto 6.8.4.11.

▼**M2**

6.8.5. **Validación de agentes acreditados y expedidores conocidos**

6.8.5.1. Para ser designado agente acreditado o expedidor conocido que hayan superado la validación de seguridad aérea de la UE, las entidades de los terceros países serán validadas mediante una de las siguientes dos opciones:

▼M2

a) el programa de seguridad de la compañía aérea ACC3 definirá información pormenorizada relativa a los controles de seguridad efectuados en su nombre por entidades del tercer país desde el cual acepte carga o correo directamente para su transporte a la Unión. La validación de seguridad aérea de la UE de la compañía ACC3 validará los controles de seguridad aplicados por dichas entidades; o

b) las entidades del tercer país someterán las actividades de manipulación de la carga pertinentes a la validación de seguridad aérea de la UE a intervalos no superiores a tres años. La validación de seguridad aérea de la UE consistirá en:

i) un análisis del programa de seguridad de la entidad que garantice su adecuación y exhaustividad en relación con las operaciones realizadas; y

ii) una verificación *in situ* de la aplicación de las medidas de seguridad aérea a las operaciones de transporte de carga pertinentes.

El informe de validación se compondrá, en el caso de los agentes acreditados de terceros países, de la declaración de compromiso prevista en el apéndice 6-H2 y la lista de control recogida en el apéndice 6-C2, y, en el caso de los expedidores conocidos de terceros países, de la declaración de compromiso prevista en el apéndice 6-H3 y la lista de control recogida en el apéndice 6-C4. El informe de validación incluirá asimismo una declaración del validador de seguridad aérea de la UE conforme al apéndice 11-A.

6.8.5.2. Una vez finalizada la validación de seguridad aérea de la UE de conformidad con la letra b) del punto 6.8.5.1, el validador de seguridad aérea de la UE hará llegar el informe de validación a la autoridad competente y entregará una copia del mismo a la compañía aérea validada.

6.8.5.3. Una actividad de comprobación del cumplimento de la normativa realizada por la autoridad competente de un Estado miembro o por la Comisión se podrá considerar una validación de seguridad aérea de la UE, siempre y cuando abarque todas las áreas especificadas en la lista de control del apéndice 6-C2 o del apéndice 6-C4, según proceda.

6.8.5.4. La compañía aérea ACC3 deberá mantener una base de datos que contenga al menos la siguiente información sobre cada agente acreditado o expedidor conocido que se haya sometido a la validación de seguridad aérea de la UE conforme al punto 6.8.5.1, y del cual acepte directamente carga o correo para su transporte a la Unión:

a) los datos de la empresa, incluido su domicilio social real;

b) la naturaleza de sus actividades, excluida toda información comercial sensible;

c) los datos de contacto, incluidos los de la persona o personas que sean responsables de la seguridad;

d) en su caso, el número de registro de la empresa;

e) si existe, el informe de validación; y

f) el identificador alfanumérico único atribuido en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro.

Si procede, la base de datos incluirá la información citada para cada expedidor cliente bajo su responsabilidad, de conformidad con la letra c) del punto 6.8.3.1, del cual la compañía aérea ACC3 acepte directamente carga o correo para su transporte a la Unión.

La base de datos estará disponible para la inspección de la compañía aérea ACC3.

Otras entidades que hayan superado la validación de seguridad aérea de la UE podrán mantener una base de datos de este tipo.

▼M12

———————

▼M2

6.8.6. **Incumplimiento y suspensión de la designación ACC3, RA3 y KC3**

6.8.6.1. *Incumplimiento*

▼**M12**

1. En caso de que la Comisión o una autoridad competente detecte o reciba información escrita acerca de una deficiencia grave en las operaciones de una ACC3, un RA3 o un KC3, que considere tiene 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 de inmediato a la compañía aérea o entidad afectada y pedirle que presente sus observaciones y adopte las medidas oportunas en relación con la deficiencia grave;

   b) informar de inmediato a los demás Estados miembros y a la Comisión.

   La deficiencia grave mencionada en el párrafo primero podrá detectarse:

   1) durante actividades de control del cumplimiento;

   2) durante el examen de la documentación, incluido el informe de validación de seguridad aérea de la UE de otros operadores que formen parte de la cadena de suministro de la ACC3, el RA3 o el KC3;

   3) desde la recepción de información fáctica por escrito de otras autoridades u operadores al respecto de las actividades de la ACC3, el RA3 o el KC3 de que se trate, en forma de pruebas documentadas que indiquen claramente vulneraciones de la seguridad.

▼**M2**

2. En caso de que la ACC3, el RA3 o el KC3 no rectifiquen la deficiencia grave dentro de un plazo establecido, o en caso de que la ACC3, el RA3 o el KC3 no reaccionen a la solicitud contemplada en el punto 6.8.6.1, letra a), la autoridad o la Comisión:

   a) desactivarán el estatus como ACC3, RA3 o KC3 del operador o de la entidad en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro; o

   b) solicitarán a la autoridad competente responsable de la designación que desactive el estatus como ACC3, RA3 o KC3 del operador o de la entidad en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro.

   En la situación contemplada en el primer apartado, la autoridad, o la Comisión, informarán de inmediato a los demás Estados miembros y a la Comisión.

3. Ninguna compañía aérea o entidad cuyo estatus como ACC3, RA3 o KC3, respectivamente, haya sido desactivado de conformidad con el punto 6.8.6.1.2 podrá reintroducirse ni incluirse en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro hasta que haya tenido lugar una nueva designación de seguridad aérea de la UE de conformidad con los puntos 6.8.1. o 6.8.4.

4. Si una compañía aérea o una entidad ya no está en posesión del estatus de ACC3, RA3 o KC3, las autoridades competentes adoptarán las medidas adecuadas para comprobar que otras ACC3, RA3 y KC3 bajo su responsabilidad, que operen en la cadena de suministro de la compañía aérea o entidad que ha perdido su estatus, todavía cumplen los requisitos del Reglamento (CE) n.º 300/2008.

6.8.6.2. *Suspensión*

1. La autoridad competente que haya designado a la ACC3, el RA3 o el KC3 será responsable de eliminar sus datos de la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro:

   a) a solicitud de la compañía aérea o de acuerdo con la compañía aérea o la entidad; o

   b) cuando la ACC3, el RA3 o el KC3 no realicen las operaciones de transporte de carga pertinentes y no respondan ante una solicitud de alegación de observaciones u obstruyan de cualquier otro modo la evaluación de riesgos para la aviación.

▼M2

2. Si una compañía aérea o una entidad ya no está en posesión del estatus de ACC3, RA3 o KC3, las autoridades competentes adoptarán las medidas adecuadas para comprobar que otras ACC3, RA3 y KC3 bajo su responsabilidad, que operen en la cadena de suministro de la compañía aérea o entidad que ha sido suspendida, todavía cumplen los requisitos del Reglamento (CE) n.º 300/2008.

▼M12

6.8.7. **Información anticipada sobre transporte de mercancías previa a la carga (PLACI)**

6.8.7.1. En virtud del artículo 186 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447, se aplicará el régimen PLACI con anterioridad a la salida de un tercer país, tras la recepción por la autoridad aduanera del primer punto de entrada, del conjunto de datos mínimo de la declaración sumaria de entrada a que se hace referencia en el artículo 106, apartados 2 y 2 *bis*, del Reglamento Delegado (UE) 2015/2446 ([1]) de la Comisión.

6.8.7.2. En el curso de la aplicación del régimen PLACI y en caso de que la aduana de primera entrada tenga motivos razonables para sospechar que un envío que vaya a entrar en el territorio aduanero de la Unión por vía aérea pueda presentar una amenaza grave para la aviación civil, ese envío deberá tratarse como carga o correo de alto riesgo (HRCM) de conformidad con el punto 6.7.

6.8.7.3. La compañía aérea, el operador, la entidad o la persona de un tercer país que no esté enumerado en el apéndice 6-F, o de Islandia, deberá, tras la recepción de una notificación de la aduana de primera entrada que requiera que un envío se trate como carga o correo de alto riesgo (HRCM) de conformidad con el punto 6.8.7.2:

a) efectuar, al respecto del envío de que se trate, los controles de seguridad enumerados en los puntos 6.7.3 y 6.7.4 del anexo de la Decisión de Ejecución C(2015) 8005, en el caso de una ACC3 o un RA3 aprobado para la realización de dichos controles de seguridad;

b) asegurarse de que una ACC3 o un RA3 aprobado para la realización de dichos controles de seguridad se ajusta a lo dispuesto en la letra a). Se facilitará información a la aduana de primera entrada en caso de que el envío vaya a ser presentado o haya sido presentado a otro operador, entidad o autoridad para la aplicación de los controles de seguridad. Este otro operador, entidad o autoridad garantizará la aplicación de los controles de seguridad a que se hace referencia en la letra a) y confirmará a la compañía aérea, el operador, la entidad o la persona de quien se haya recibido el envío, tanto la realización de dichos controles de seguridad como sus resultados;

c) confirmar a la aduana de primera entrada tanto la realización de los controles de seguridad a que se hace referencia en la letra a) como sus resultados.

Las letras a) y b) del párrafo primero no serán de aplicación en el caso de que los controles de seguridad solicitados se hayan efectuado previamente. Sin embargo, si hubiera información específica sobre amenazas que solo se haya obtenido tras la realización de los controles previos de seguridad, se podrá solicitar a la compañía aérea, el operador, la entidad o la persona que repita los controles de seguridad utilizando medios y métodos específicos, y que facilite la confirmación establecida en la letra c) del párrafo primero. Se podrá informar a la compañía aérea, el operador, la entidad o la persona de cualquier elemento e información necesario a fin de cumplir el objetivo de seguridad de manera eficaz.

([1]) Reglamento Delegado (UE) 2015/2446 de la Comisión, de 28 de julio de 2015, por el que se completa el Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo con normas de desarrollo relativas a determinadas disposiciones del Código Aduanero de la Unión (DO L 343 de 29.12.2015, p. 1).

▼**M12**

6.8.7.4. Las compañías aéreas, los operadores, las entidades o las personas de un tercer país enumerado en el apéndice 6-F, o de Islandia, que reciban una notificación de la aduana de primera entrada que requiera que un envío se trate como carga o correo de alto riesgo (HRCM) de conformidad con el punto 6.8.7.2, deberán:

a) efectuar, al respecto del envío de que se trate, al menos los controles de seguridad establecidos en el anexo 17 de la OACI para carga o correo de alto riesgo ([1]);

b) asegurarse de que un operador, entidad o autoridad aprobado por la autoridad competente del tercer país para la realización de dichos controles de seguridad cumple los requisitos de la letra a). Se facilitará información a la aduana de primera entrada en caso de que el envío vaya a ser presentado o haya sido presentado a otro operador, entidad o autoridad para la aplicación de los controles de seguridad. Este otro operador, entidad o autoridad garantizará la aplicación de los controles de seguridad a que se hace referencia en la letra a) y confirmará a la compañía aérea, el operador, la entidad o la persona de quien se haya recibido el envío, tanto la realización de dichos controles de seguridad como sus resultados;

c) confirmar a la aduana de primera entrada tanto la realización de los controles de seguridad a que se hace referencia en la letra a) como sus resultados.

Las letras a) y b) del párrafo primero no serán de aplicación en el caso de que los controles de seguridad solicitados se hayan efectuado previamente. Sin embargo, si hubiera información específica sobre amenazas que solo se haya obtenido tras la realización de los controles previos de seguridad, se podrá solicitar a la compañía aérea, el operador, la entidad o la persona que repita los controles de seguridad utilizando medios y métodos específicos, y que facilite la confirmación establecida en la letra c) del párrafo primero. Se podrá informar a la compañía aérea, el operador, la entidad o la persona de cualquier elemento e información necesario a fin de cumplir el objetivo de seguridad de manera eficaz.

6.8.7.5. En el curso de la aplicación del régimen PLACI y en caso de que la aduana de primera entrada tenga motivos razonables para sospechar que un envío que vaya a entrar en el territorio aduanero de la Unión por vía aérea presenta una amenaza grave para la seguridad que le lleva a emitir una notificación de «no cargar», dicho envío no se embarcará a bordo de una aeronave, o se desembarcará, según proceda.

6.8.7.6. La compañía aérea, el operador, la entidad o la persona de un tercer país que reciba una notificación de la aduana de primera entrada en la que se requiera que un envío no se embarque a bordo de una aeronave de conformidad con el punto 6.8.7.5 deberá:

a) asegurarse de que el envío que obra en su poder no se embarque a bordo de una aeronave, o se desembarque de inmediato en el caso de que el envío ya se encuentre a bordo de la aeronave;

b) facilitar confirmación de que ha cumplido la petición de la aduana de primera entrada en el territorio aduanero de la Unión;

c) cooperar con las autoridades competentes del Estado miembro de la aduana de primera entrada;

d) informar a la autoridad competente en materia de seguridad de la aviación civil del Estado en que se encuentre la compañía aérea, el operador, la entidad o la persona que haya recibido la notificación y, si fuera distinto, del tercer país en el que se encuentre el envío en ese momento.

6.8.7.7. Si el envío ya se encontrase en poder de otra compañía aérea, operador o entidad en algún punto de la cadena de suministro, la compañía aérea, el operador, la entidad o la persona que reciba la notificación de «no cargar» contemplada en el punto 6.8.7.5 informará de inmediato a esa otra compañía aérea, operador, entidad o persona de que deberá llevar a cabo las siguientes acciones:

([1]) Las compañías aéreas, los operadores y las entidades de Islandia aplicarán los puntos 6.7.3 y 6.7.4 del anexo de la Decisión de Ejecución C(2015) 8005.

▼**M12**

a) garantizar el cumplimiento de las disposiciones de las letras a), c) y d) del punto 6.8.7.6;

b) confirmar la aplicación de la letra b) del punto 6.8.7.6 a la compañía aérea, el operador, la entidad o la persona que haya recibido la notificación contemplada en el punto 6.8.7.5.

6.8.7.8. Si la aeronave ya se encontrase en vuelo con un envío a bordo respecto del cual la aduana de primera entrada hubiera emitido una notificación en virtud del punto 6.8.7.5 conforme no se debía embarcar el envío, la compañía aérea, el operador, la entidad o la persona que haya recibido la notificación deberá informar de inmediato:

a) a las autoridades competentes del Estado miembro a que se hace referencia en la letra c) del punto 6.8.7.6 a efectos de información y de enlace con las autoridades competentes del Estado miembro de primer sobrevuelo en la Unión;

b) informar a la autoridad competente en materia de seguridad de la aviación civil del Estado en que se encuentre la compañía aérea, el operador, la entidad o la persona que haya recibido la notificación y, si fuera distinto, del tercer país de donde haya salido el vuelo.

6.8.7.9. A raíz de la notificación recibida de la aduana de primera entrada que haya emitido la notificación contemplada en el punto 6.8.7.5, la autoridad competente del mismo Estado miembro, según proceda, aplicará o velará por que se apliquen, o colaborará en cualquier medida que se adopte posteriormente, incluida la coordinación con las autoridades del tercer país de salida y, en su caso, del país o los países de tránsito o transferencia, los protocolos de seguridad de contingencia pertinentes de conformidad con el programa nacional de seguridad de la aviación civil del Estado miembro y con los métodos recomendados y las normas internacionales que regulan la gestión de crisis y la respuesta ante actos de interferencia ilícita.

6.8.7.10. La compañía aérea, el operador, la entidad o la persona de un tercer país que reciba una notificación emitida por la autoridad aduanera de un tercer país que aplique el régimen de información anticipada sobre transporte de mercancías previa a la carga, de conformidad con los principios establecidos por el Marco de Normas SAFE de la Organización Mundial de Aduanas, se asegurará de que se apliquen los requisitos establecidos en los puntos 6.8.7.3 y 6.8.7.4 y en los puntos 6.8.7.6, 6.8.7.7 y 6.8.7.8.

Este punto se aplica exclusivamente a los envíos de carga o correo que cumplan alguno de los criterios descritos a continuación:

a) que se transporten para su tránsito o transferencia en un aeropuerto de la Unión antes de llegar a su destino final en un aeropuerto radicado en el tercer país de la autoridad aduanera que haya emitido la notificación;

b) que se transporten para su tránsito o transferencia en un aeropuerto de la Unión antes de ser objeto de otro tránsito o transferencia en un aeropuerto radicado en el tercer país de la autoridad aduanera que haya emitido la notificación.

Para los efectos de los requisitos establecidos en el punto 6.8.7.6, letra c), y en el punto 6.8.7.8, letra a), la compañía aérea, el operador, la entidad o la persona que reciba la notificación en un tercer país informará de inmediato a las autoridades competentes del Estado miembro de primer aterrizaje en la Unión.

Si la aeronave ya se encontrase en vuelo, la información se facilitará a las autoridades competentes del Estado miembro de primer sobrevuelo en la Unión que garantiza la aplicación de las medidas a que se hace referencia en el punto 6.8.7.9, en coordinación con las autoridades competentes del Estado miembro de primer aterrizaje en la Unión.

Las autoridades competentes tanto del Estado miembro de primer sobrevuelo en la Unión como del Estado miembro de primer aterrizaje en la Unión informarán a la autoridad aduanera respectiva.

▼B

APÉNDICE 6-A

DECLARACIÓN DE COMPROMISO — AGENTE ACREDITADO

De conformidad con el Reglamento (CE) nº 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]). sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y sus correspondientes actos de aplicación,

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 todos los emplazamientos que abarque el programa,

— este programa de seguridad se ajustará y adaptará para adecuarlo a todo futuro cambio pertinente de la normativa de la Unión, 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 y/o todo cambio en la persona con acceso a la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro, comunicándolos con rapidez y, en todo caso, en el plazo máximo de diez días hábiles, y

b) cambios significativos planificados, tales como nuevos procedimientos de inspección, obras importantes que pueden incidir en el cumplimiento de la normativa pertinente de la Unión o un cambio de emplazamiento/dirección, al menos quince días hábiles antes de que tenga lugar su comienzo/el cambio previsto;

— para garantizar el cumplimiento de la normativa pertinente de la Unión, [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 puedan incidir en la seguridad de la carga o el correo aéreos, en particular de todo intento de ocultación de artículos prohibidos en los envíos,

— [nombre de la empresa] se asegurará de que todo el personal pertinente reciba formación de conformidad con el capítulo 11 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 y tenga conocimiento de sus responsabilidades en materia de seguridad con arreglo al programa de seguridad de la empresa, y

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

a) deja de operar;

b) abandona el transporte de carga/correo aéreos, o

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

([1]) 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 (DO L 97 de 9.4.2008, p. 72).

▼B

Acepto la plena responsabilidad sobre mi declaración.

Nombre:

Cargo desempeñado en la empresa:

Fecha:

Firma:

APÉNDICE 6-B

GUÍA PARA EXPEDIDORES CONOCIDOS

Esta guía le ayudará a evaluar si las medidas de seguridad que aplica actualmente cumplen los requisitos establecidos para los expedidores conocidos en el Reglamento (CE) nº 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]) y sus correspondientes actos de aplicación. De este modo, podrá asegurarse de que cumple tales requisitos antes de programar una visita oficial de validación *in situ*.

Es importante que el validador pueda entrevistarse con las personas adecuadas durante la visita de validación (por ejemplo: el encargado de seguridad y el responsable de selección de personal). Las evaluaciones del validador se registrarán en una lista de control de la UE. Una vez completada la lista de control de validación, los datos contenidos en ella se tratarán como información clasificada.

En la lista de control de la UE encontrará dos tipos de preguntas: 1) aquellas cuya respuesta negativa se traducirá automáticamente en la no aceptación como expedidor conocido, y 2) aquellas otras que se utilizarán para tener una visión general de las disposiciones de seguridad aplicadas con objeto de permitir al validador efectuar una evaluación global. Los campos en que se registrará automáticamente una validación no superada se identifican más adelante mediante los requisitos indicados en negrita. En caso de validación no superada en lo concerniente a los requisitos destacados **en negrita**, se le informará de las causas y se le orientará sobre los ajustes necesarios para superar la evaluación.

Si es usted titular de un certificado OEA, al que se hace referencia en el artículo 14 *bis*, apartado 1, letras b) o c), del Reglamento (CEE) nº 2454/93 de la Comisión ([2]) (los denominados certificados OEAF Y OEAS), y el emplazamiento para el que solicita el estatus de expedidor conocido ha superado una inspección de las autoridades aduaneras en una fecha no anterior a tres años antes de la fecha de solicitud de dicho estatus, deberá cumplimentar y firmar a través de un representante legal de su empresa la parte 1, relativa a organización y responsabilidades, y la declaración de compromiso de la *Lista de control de validación para expedidores conocidos* del apéndice 6-C.

Introducción

La carga debe proceder del emplazamiento de su empresa que se va a inspeccionar. Ello abarca la fabricación *in situ*, así como las actividades de recogida y embalaje cuando los objetos no son reconocibles como carga aérea hasta ser seleccionados para atender un pedido (véase también la Nota).

Será de su responsabilidad **determinar cuándo se convierte en reconocible como carga/correo aéreos un envío de carga/correo**, así como demostrar que ha implantado las medidas pertinentes para proteger dicho envío de toda interferencia no autorizada o intento de manipulación. Ello incluye información relativa a las fases de producción, embalaje, almacenamiento y/o expedición.

([1]) 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 (DO L 97 de 9.4.2008, p. 72).

([2]) Reglamento (CEE) nº 2454/93 de la Comisión, de 2 de julio de 1993, por el que se fijan determinadas disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) nº 2913/92 del Consejo por el que se establece el Código Aduanero Comunitario (DO L 253 de 11.10.1993, p. 1).

▼B

Organización y responsabilidades

Deberá aportar los datos de su organización (denominación, número de IVA, número de registro en la cámara de comercio o de registro de la sociedad, en su caso, número de certificado OEA y fecha de la última inspección del emplazamiento por las autoridades aduaneras, en su caso), dirección del emplazamiento que se pretende validar y sede principal de la empresa (si fuera diferente a la del emplazamiento que se pretende validar). Será necesario indicar la fecha de la visita de validación precedente y el último identificador único alfanumérico (si procede), así como el tipo de actividad comercial, el número aproximado de empleados del emplazamiento, el nombre y cargo del responsable de la seguridad de la carga o el correo aéreos y sus datos de contacto.

Procedimiento de selección de personal

Deberá aportar información relativa a los procedimientos de selección de todo el personal (permanente, temporal o contratado por agencias, conductores) con acceso a la carga o el correo aéreos reconocibles. El procedimiento de selección incluirá **un examen de precontratación o una verificación de antecedentes** con arreglo al punto 11.1 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998. La visita de validación *in situ* consistirá en una entrevista con el encargado o con la persona responsable de la selección del personal. Dicho encargado habrá de presentar pruebas documentales (por ejemplo, formularios en blanco) que acrediten los procedimientos de la compañía. Este procedimiento de selección se aplicará al personal contratado a partir del 29 de abril de 2010.

Procedimiento de formación del personal de seguridad

Deberá demostrar que **todo el personal** (permanente, temporal o contratado por agencias, conductores) **con acceso a la carga o el correo aéreos ha recibido formación adecuada de concienciación en materia de seguridad**. Dicha formación se ajustará a lo dispuesto en el punto 11.2.7 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998. Los expedientes personales de formación se archivarán. **Asimismo, deberá demostrar que todo el personal pertinente que efectúe controles de seguridad ha recibido formación o formación periódica de conformidad con el capítulo 11 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998.**

Seguridad física

Deberá demostrar que su emplazamiento está protegido (por ejemplo, con una valla o cercado) y que se siguen los procedimientos pertinentes de control de acceso. En su caso, tendrá que facilitar información sobre todo eventual sistema de alarma y/o circuito cerrado de TV (CCTV). **Es de vital importancia que el acceso a la zona en que se procesen o almacenen la carga o correo aéreos esté debidamente vigilado.** Todas las puertas, ventanas y otros puntos de acceso a la carga o el correo aéreos han de ofrecer garantías de seguridad o deberán estar sujetos a un control de acceso.

Producción (si procede)

Tendrá que probar que el acceso a la zona de producción está controlado y que el proceso de producción está supervisado. Si el producto es reconocible como carga o correo aéreos a lo largo del proceso de producción, tendrá que demostrar que se han adoptado **medidas para proteger la carga o el correo aéreos de toda interferencia no autorizada o intento de manipulación en esta fase.**

Embalaje (si procede)

Tendrá que probar que el acceso a la zona de embalaje está controlado y que el proceso de embalaje está supervisado. Si el producto es reconocible como carga o correo aéreos a lo largo del proceso de embalaje, tendrá que demostrar que se **han adoptado medidas proteger la carga o el correo aéreos de toda interferencia no autorizada o intento de manipulación en esta fase.**

▼B

Deberá facilitar la información concerniente al proceso de embalaje y demostrar que todos los productos acabados pasan por un control previo a dicho proceso.

Deberá describir el acabado exterior del embalaje y demostrar que es suficientemente sólido. Asimismo, deberá demostrar que deja patente cualquier intento de manipulación, para lo que pueden utilizarse precintos numerados, cinta adhesiva de seguridad, etiquetas especiales o cajas de cartón cerradas con cinta. Del mismo modo, tendrá que probar que guarda estos objetos en condiciones seguras en caso de no utilizarlos y que controla su distribución.

Almacenamiento (si procede)

Tendrá que demostrar que el acceso a la zona de almacenamiento está controlado. Si el producto es reconocible como carga o correo aéreos mientras permanezca almacenado, tendrá que demostrar que **se han adoptado medidas para proteger la carga o el correo aéreos de toda interferencia no autorizada o intento de manipulación en esta fase.**

Por último, **tendrá que demostrar que la carga o el correo aéreos acabados y embalados pasan por un control previo a su expedición.**

Expedición (si procede)

Tendrá que probar que el acceso a la zona de expedición está controlado. Si el producto es reconocible como carga o correo aéreos a lo largo del proceso de expedición, tendrá que demostrar que **se han adoptado medidas para proteger la carga o el correo aéreos de toda interferencia no autorizada o intento de manipulación en esta fase.**

Transporte

Deberá facilitar los datos relativos al método de transporte de la carga o el correo al agente acreditado.

Si utiliza un sistema de transporte propio, deberá demostrar que sus conductores han recibido la formación oportuna al nivel exigido. **Si su compañía se sirve de contratistas externos, deberá asegurarse de que a) su compañía precinte o embale la carga o el correo aéreos a fin de garantizar que todo intento de manipulación quede de manifiesto, y b) la declaración del transportista contemplada en el apéndice 6-E del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 lleve la firma de este último.**

Si es responsable del transporte de la carga o el correo aéreos, tendrá que demostrar que los medios de transporte utilizados **ofrecen garantías de seguridad**, bien mediante el uso de precintos, cuando proceda, o adoptando cualquier otro método. En caso de utilizar precintos numerados, tendrá que probar que el acceso a los precintos está controlado y que los números están registrados. Si utiliza otros métodos, deberá demostrar de qué forma se impide la manipulación de la carga o el correo y/o se garantiza su integridad. Asimismo, tendrá que demostrar que se han adoptado medidas encaminadas a verificar la identidad de los conductores de vehículos de recogida de su carga o correo aéreos. También tendrá que aportar pruebas que demuestren que la carga o el correo ofrecen garantías de seguridad suficientes al dejar las instalaciones. **Tendrá que demostrar que la carga o el correo aéreos están protegidos de toda interferencia no autorizada durante el transporte.**

Por el contrario, no tendrá que aportar pruebas acerca de la formación del conductor ni presentar copia de la declaración del transportista cuando un agente acreditado se haya encargado de recoger la carga o el correo aéreos en sus instalaciones.

Responsabilidades del expedidor

Tendrá que declarar que se someterá a cualquier inspección realizada sin previo aviso por parte de inspectores de la autoridad competente para controlar el cumplimiento de estas normas.

▼B

Asimismo, deberá declarar que facilitará rápidamente a [nombre de la autoridad competente] los datos pertinentes y, en todo caso, en un plazo máximo de diez días hábiles, cuando:

a) la responsabilidad global en materia de seguridad recaiga sobre cualquier otra persona distinta de la indicada;

b) se produzcan cambios en las instalaciones o en los procedimientos que puedan incidir de forma significativa en las condiciones de seguridad, o

c) su compañía cese en sus actividades, deje de transportar carga o correo aéreos o no pueda seguir cumpliendo las disposiciones de la normativa pertinente de la UE.

Por último, deberá declarar que observará las normas de seguridad hasta que tenga lugar la siguiente visita de validación *in situ* y/o inspección.

En ese caso, deberá aceptar la plena responsabilidad sobre su declaración y firmar el documento de validación.

NOTAS:

Dispositivos explosivos e incendiarios

Podrán transportarse dispositivos explosivos e incendiarios ensamblados en los envíos de carga si se cumplen íntegramente todas las normas de seguridad.

Envíos de distinta procedencia

Un expedidor conocido podrá 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 las inspecciones pertinentes antes de ser embarcados en una aeronave.

APÉNDICE 6-C

LISTA DE CONTROL DE VALIDACIÓN PARA EXPEDIDORES CONOCIDOS

Cómo rellenar el formulario:

Al rellenar este formulario, recuerde que:

— Los campos señalados con un asterisco «(*)» son OBLIGATORIOS.

— Si la respuesta a cualquier pregunta **en negrita** es **NO**, la validación **DEBERÁ** considerarse **NO SUPERADA**. Este criterio no será aplicable cuando la pregunta no sea procedente.

— La evaluación global se considerará **SUPERADA** únicamente tras firmar el expedidor en la última página de la declaración de compromiso.

— La autoridad competente conservará o tendrá acceso a la declaración de compromiso original hasta que la validación expire. Asimismo, el expedidor deberá recibir una copia de dicha declaración.

▼B

PARTE 1

Organización y responsabilidades

1.1. Fecha de validación (*)	
dd/mm/aaaa	
1.2. Fecha de la validación precedente e identificador único, en su caso	
dd/mm/aaaa	
UNI	
1.3. Denominación de la organización pendiente de validación (*)	
Nombre Nº IVA/Nº de registro en la Cámara de Comercio/Nº de registro de la sociedad (según corresponda)	
1.4. Información sobre el certificado OEAF o OEAS, según corresponda	
Número de certificado OEA	
Fecha de la última inspección del emplazamiento por las autoridades aduaneras	
1.5. Dirección del emplazamiento que se pretende validar (*)	
Número/Unidad/Edificio	
Calle	
Población	
Código postal	
País	
1.6. Domicilio social de la organización (si difiere del emplazamiento que se pretende validar, a condición de que se encuentre en el mismo país)	
Número/Unidad/Edificio	
Calle	
Población	
Código postal	
País	
1.7. Naturaleza de la(s) actividad(es) comercial(es) — Tipos de carga procesados	

▼B

1.8. Indique si el solicitante es responsable de alguno de los siguientes procesos:	
a) Producción b) Embalaje c) Almacenamiento d) Expedición e) Otros (especifique)	
1.9. Número aproximado de empleados en el emplazamiento	
1.10. Nombre y cargo del responsable de la seguridad de la carga o el correo aéreos (*)	
Nombre	
Cargo	
1.11. Teléfono de contacto	
Nº tel.	
1.12. Dirección de correo electrónico (*)	
Correo electrónico	

PARTE 2

Carga o correo aéreos reconocibles

Objetivo: Determinar el punto (o lugar) en que la carga o el correo aéreos devienen reconocibles como tales.

2.1. Determine cuándo y cómo un envío cualquiera de carga o correo aéreos deviene reconocible como tal mediante una inspección de las zonas de producción, embalaje, almacenamiento, selección y expedición, entre otras zonas relevantes.
Especifique:

Nota: **Debe facilitarse información exhaustiva sobre la protección de la carga o el correo aéreos reconocibles de interferencias no autorizadas o intentos de manipulación en las partes 5 a 8.**

PARTE 3

Selección y formación del personal

Objetivo: Garantizar que todo el personal (permanente, temporal o contratado por agencias, conductores) con acceso a la carga o el correo aéreos reconocibles ha sido sometido a un examen de precontratación y/o una verificación de antecedentes, además de haber recibido formación de conformidad con el punto 11.2.7 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998. Asimismo, garantizar que todo el personal que efectúe controles de seguridad de los suministros ha recibido formación de conformidad con el capítulo 11 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998.

Para determinar si las preguntas 3.1 y 3.2 deben o no aparecer **en negrita** (en cuyo caso un NO como respuesta acarrea una evaluación no superada), se tendrá en cuenta la legislación nacional aplicable del Estado en que se encuentre el

▼B

emplazamiento. No obstante, al menos una de estas dos preguntas aparecerá **en negrita**, por lo que también se contemplará la posibilidad de no exigir ulteriormente un examen de precontratación si se ha realizado previamente una verificación de antecedentes. El encargado o persona responsable de efectuar controles de seguridad tendrá que haber superado necesariamente una verificación de antecedentes.

3.1. **Indique si existe un procedimiento de selección para todo el personal con acceso a la carga o el correo aéreos que incluya un examen de precontratación con arreglo al punto 11.1.4 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998.** Este procedimiento de selección se aplicará al personal contratado a partir del 29 de abril de 2010.	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, especifique cuál(es):	
3.2. **Indique si dicho procedimiento de selección engloba una verificación de antecedentes, incluida una verificación de los antecedentes penales, con arreglo al punto 11.1.3 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998** Este procedimiento de selección se aplicará al personal contratado a partir del 29 de abril de 2010.	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, especifique cuál(es):	
3.3. **Indique si el nombramiento de la persona designada para la realización y supervisión de la implantación de controles de seguridad en el emplazamiento requiere una verificación de antecedentes, incluida una verificación de los antecedentes penales con arreglo al punto 11.1.3 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998**	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, especifique:	
3.4. **Indique si el personal con acceso a la carga o el correo aéreos reconocibles recibe formación de concienciación en materia de seguridad de conformidad con el punto 11.2.7 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 antes de autorizársele el acceso a la carga o el correo reconocibles. Indique si el personal que efectúa controles de seguridad de los suministros recibe formación de conformidad con el capítulo 11 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998**	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, especifique:	
3.5. **Indique si el personal (mencionado anteriormente) cursa módulos de repaso con la periodicidad establecida para este tipo de formación:**	
SÍ o NO	
3.6. **Evaluación: ¿Son suficientes las medidas adoptadas para garantizar que todo el personal con acceso a la carga o el correo aéreos reconocibles y el personal que efectúa controles de seguridad ha sido seleccionado y ha recibido formación de conformidad con el capítulo 11 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998?**	
SÍ o NO	
En caso negativo, exponga los motivos:	

▼B

PARTE 4

Seguridad física

Objetivo: Determinar si existe en el emplazamiento un nivel de seguridad (física) suficiente para proteger la carga o el correo aéreos reconocibles de interferencias no autorizadas.

4.1. Indique si el emplazamiento está protegido físicamente con una valla o cercado:	
SÍ o NO	
4.2. Indique si todos los puntos de acceso al emplazamiento están sujetos al control pertinente:	
SÍ o NO	
4.3. En caso afirmativo, indique el tipo de puntos de acceso:	
Vigilado (con dotación de personal)	
Manual	
Automático	
Electrónico	
Otros (especifique)	
4.4. ¿Se trata de un edificio de construcción sólida?	
SÍ o NO	
4.5. ¿Dispone el edificio de un sistema de alarma eficaz?	
SÍ o NO	
4.6. ¿Dispone el edificio de un circuito cerrado de TV (CCTV) eficaz?	
SÍ o NO	
4.7. En caso afirmativo, ¿quedan grabadas imágenes registradas por el CCTV?	
SÍ o NO	
4.8. Indique si todas las puertas, ventanas u otros puntos de acceso a la carga o el correo aéreos reconocibles ofrecen garantías de seguridad o están sujetos a un control de acceso:	
SÍ o NO	
4.9. En caso negativo, exponga los motivos:	
4.10. **Evaluación: Indique si las medidas adoptadas por la organización son suficientes para impedir todo acceso no autorizado a aquellas partes del emplazamiento en que se procesan o almacenan carga o correo aéreos reconocibles:**	
SÍ o NO	
En caso negativo, exponga los motivos:	

▼B

PARTE 5

Producción

Objetivo: Proteger la carga o el correo aéreos reconocibles de toda interferencia no autorizada o intento de manipulación.

Responda a estas preguntas si puede reconocerse el producto como carga o correo aéreos durante el proceso de producción.

5.1. ¿Se controla el acceso a la zona de producción?	
SÍ o NO	
5.2. En caso afirmativo, especifique cómo:	
5.3. ¿Se supervisa el proceso de producción?	
SÍ o NO	
5.4. En caso afirmativo, especifique cómo:	
5.5. ¿Se efectúan controles para impedir toda posible manipulación en la fase de producción?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, especifique:	
5.6. **Evaluación: Indique si las medidas adoptadas por la organización son suficientes para proteger la carga o el correo aéreos reconocibles de toda interferencia no autorizada o intento de manipulación durante la producción:**	
SÍ o NO	
En caso negativo, exponga los motivos:	

PARTE 6

Embalaje

Objetivo: Proteger la carga o el correo aéreos reconocibles de toda interferencia no autorizada o intento de manipulación.

Responda a estas preguntas si puede reconocerse el producto como carga o correo aéreos durante el proceso de embalaje.

6.1. ¿Se supervisa el proceso de embalaje?
SÍ o NO
6.2. En caso afirmativo, especifique cómo:
6.3. Describa el acabado exterior del embalaje:
a) ¿Es lo suficientemente sólido el acabado exterior del embalaje?
SÍ o NO Especifique:

▼B

b) ¿Deja patente el acabado exterior del embalaje cualquier intento de manipulación?	
SÍ o NO	
Especifique:	
6.4. a) ¿Se utilizan precintos numerados, cinta adhesiva de seguridad, etiquetas especiales o cajas de cartón cerradas con cinta para dejar patente cualquier intento de manipulación de la carga o el correo aéreos?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo:	
6.4. b) ¿Se guardan los precintos, cinta adhesiva de seguridad o etiquetas especiales en condiciones seguras cuando no se utilizan?	
SÍ o NO	
Especifique:	
6.4. c) ¿Se controla la distribución y/o emisión de precintos numerados, cinta adhesiva de seguridad y/o etiquetas?	
SÍ o NO	
Especifique:	
6.5. Si la respuesta a la pregunta 6.4.a) es afirmativa, indique qué método de control se aplica:	
6.6. **Evaluación: Indique si los procedimientos de embalaje son suficientes para proteger la carga o el correo aéreos reconocibles de toda interferencia no autorizada o intento de manipulación:**	
SÍ o NO	
En caso negativo, exponga los motivos:	

PARTE 7

Almacenamiento

Objetivo: Proteger la carga o el correo aéreos reconocibles de toda interferencia no autorizada o intento de manipulación.

Responda a estas preguntas si puede reconocerse el producto como carga o correo aéreos durante el proceso de almacenamiento.

7.1. Indique si la carga o el correo aéreos acabados y embalados se almacenan en condiciones seguras y si pasan por un control para detectar posibles manipulaciones:	
SÍ o NO	
7.2. **Evaluación: Indique si los procedimientos de almacenamiento son suficientes para proteger la carga o el correo aéreos reconocibles de toda interferencia no autorizada o intento de manipulación:**	
SÍ o NO	
En caso negativo, exponga los motivos:	

▼B

PARTE 8

Expedición

Objetivo: Proteger la carga o el correo aéreos reconocibles de toda interferencia no autorizada o intento de manipulación.

Responda a estas preguntas si puede reconocerse el producto como carga o correo aéreos durante el proceso de expedición.

8.1. ¿Se controla el acceso a la zona de expedición?	
SÍ o NO	
8.2. En caso afirmativo, especifique cómo:	
8.3. ¿Quién tiene acceso a la zona de expedición?	
¿Empleados?	
SÍ o NO	
¿Conductores?	
SÍ o NO	
¿Visitantes?	
SÍ o NO	
¿Contratistas?	
SÍ o NO	
8.4. **Evaluación: Indique si la protección existente es suficiente para proteger la carga o el correo aéreos de toda interferencia no autorizada o intento de manipulación en la zona de expedición:**	
SÍ o NO	
En caso negativo, exponga los motivos:	

PARTE 8ª

Envíos de distinta procedencia

Objetivo: Establecer los procedimientos para procesar y tramitar los envíos no seguros.

Responda a estas preguntas únicamente si se aceptan envíos procedentes de otras compañías destinados al transporte por vía aérea.

8A.1. **¿Acepta su empresa envíos de carga destinados al transporte por vía aérea procedentes de otras compañías?**	
SÍ o NO	
8A.2. En caso afirmativo, indique cómo se separan de la carga de su propia compañía y cómo se identifican ante el agente acreditado/transportista:	

▼B

PARTE 9

Transporte

Objetivo: Proteger la carga o el correo aéreos reconocibles de toda interferencia no autorizada o intento de manipulación.

9.1. ¿Cómo se transportan y entregan la carga o el correo aéreos al agente acreditado?	
a) ¿Por parte o por cuenta del agente acreditado?	
SÍ o NO	
b) ¿Transporte por el propio expedidor?	
SÍ o NO	
c) ¿Se sirve el expedidor de un contratista?	
SÍ o NO	
9.2. **En caso de que el expedidor se sirva de un contratista, indique si:** — **se precinta(n) o embala(n) la carga o el correo aéreos antes del transporte a fin de garantizar que todo intento de manipulación quede de manifiesto, y** — **el transportista ha firmado la declaración pertinente:**	
SÍ o NO	
Responda a las siguientes preguntas únicamente si respondió afirmativamente a las preguntas 9.1. b) o 9.1. c). 9.3. ¿Ofrece el compartimento de carga del vehículo de transporte garantías de seguridad?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, especifique cómo:	
9.4. a) Si el compartimento de carga del vehículo de transporte ofrece garantías de seguridad, indique si se utilizan precintos numerados:	
SÍ o NO	
b) En caso de utilizar precintos numerados, indique si se controla el acceso a los precintos y si se registran los números correspondientes al emitirlos:	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, especifique cómo:	
9.5. Si el compartimento de carga del vehículo de transporte no ofrece garantías de seguridad, indique si se pueden detectar los casos de manipulación en la carga o el correo aéreos:	
SÍ o NO	

▼B

9.6. En caso afirmativo, describa los medios utilizados para que quede patente cualquier intento de manipulación:	
9.7. En caso negativo, indique cómo se garantizan las condiciones de seguridad:	
9.8. **Evaluación: Indique si las medidas adoptadas son suficientes para proteger la carga o el correo aéreos de toda interferencia no autorizada durante su transporte:**	
SÍ o NO	
En caso negativo, exponga los motivos:	

DECLARACIÓN DE COMPROMISO

Declaro que:

— **acepto someterme a cualquier inspección sin previo aviso por parte de los inspectores de la autoridad competente que controlen el cumplimiento de estas normas; si el inspector detecta graves errores de seguridad, ello podría entrañar mi suspensión como expedidor conocido;**

— **facilitaré rápidamente a [nombre de la autoridad competente] los datos pertinentes y, en todo caso, en un plazo máximo de diez días hábiles, cuando:**

  — **la responsabilidad global en materia de seguridad recaiga sobre cualquier otra persona distinta de la indicada en el punto 1.10,**

  — **se produzcan cambios en las instalaciones o en los procedimientos que puedan incidir de forma significativa en las condiciones de seguridad, y**

  — **mi empresa cese en sus actividades, deje de transportar carga o correo aéreos o no pueda seguir cumpliendo las disposiciones de la normativa pertinente de la Unión;**

— **acepto las normas de seguridad oportunas hasta que tenga lugar la próxima visita de validación *in situ* y/o inspección;**

— **acepto la plena responsabilidad sobre mi declaración.**

Firmado:	
Cargo desempeñado en la empresa:	

Evaluación (y notificación)

Superada/No superada	
<u>Si no ha superado la evaluación global,</u> enumere a continuación las zonas en que el expedidor no alcanza el nivel de seguridad exigido o presenta una vulnerabilidad específica. Asimismo, indique los ajustes necesarios para alcanzar el nivel de seguridad exigido y superar, por tanto, la evaluación.	
Firmado:	
(Nombre y apellidos del validador):	

▼M2

APÉNDICE 6-C2

LISTA DE CONTROL DE VALIDACIÓN PARA AGENTES ACREDITADOS DE TERCEROS PAÍSES QUE HAYAN SUPERADO LA VALIDACIÓN DE SEGURIDAD AÉREA DE LA UE

Las entidades de terceros países tienen la opción de integrarse en una cadena de suministro segura de una ACC3 (*compañía aérea que transporta carga o correo aéreos a la Unión Europea a partir de un aeropuerto de un tercer país*) solicitando su designación como agente acreditado de un tercer país que haya superado la validación de seguridad aérea de la UE (RA3). Un RA3 es una entidad que manipula carga ubicada en un tercer país, validada y aprobada como tal en función de una validación de seguridad aérea de la UE.

Un RA3 garantizará que se han aplicado los controles de seguridad, incluida la inspección, si procede, a los envíos con destino a la Unión y que los envíos han sido protegidos de toda interferencia no autorizada desde el momento de aplicación de dichos controles de seguridad hasta el momento de su embarque en la aeronave o de su entrega a una ACC3 o a otro RA3.

Los requisitos previos para transportar carga o correo aéreos en la Unión [1] o Islandia, Noruega y Suiza se establecen en el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998.

La lista de control es el instrumento que el validador de seguridad aérea de la UE empleará para determinar el nivel de seguridad aplicado a la carga o el correo aéreos [2] cuyo destino sea la UE o el EEE por la entidad que solicite su designación como RA3 o bajo su responsabilidad. La lista de control solo deberá emplearse en los casos especificados en el punto 6.8.5.1, letra b), del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998. En los casos especificados en el punto 6.8.5.1, letra a), de dicho anexo, el validador de seguridad aérea de la UE empleará la lista de control ACC3.

Tanto la autoridad competente responsable de la designación como la entidad validada recibirán un informe de validación en un plazo no superior a un mes a partir de la fecha de la verificación *in situ*. El informe de validación incluirá al menos las siguientes partes:

— la lista de control completada firmada por el validador de seguridad aérea de la UE y, si procede, con las observaciones de la entidad validada;

— la declaración de compromiso (apéndice 6-H2 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998) firmada por la entidad validada; y

— una declaración de independencia (apéndice 11-A del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998) respecto de la entidad validada firmada por el validador de seguridad aérea de la UE.

La numeración de las páginas, la fecha de la validación de seguridad aérea de la UE y la rúbrica, tanto por parte del validador como de la entidad validada, en cada página indicarán que el informe de validación es completo.

El RA3 podrá recurrir al informe en sus relaciones comerciales con cualquier ACC3 y, si procede, con cualquier RA3.

---

[1] Estados miembros de la Unión Europea: Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, Estonia, España, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumanía y Suecia.

[2] En la presente lista de control de validación, se entenderá que la carga aérea, el correo aéreo o las aeronaves con destino a la UE o al EEE serán aquellos cuyo destino sea la UE, Islandia, Noruega o Suiza.

▼M2

Por defecto, el informe de validación se redactará en inglés.

La parte 5 — Inspección —, y la parte 6 — Carga o correo de alto riesgo (HRCM) —, se valorarán conforme a los requisitos previstos en los capítulos 6.7 y 6.8 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998. En cuanto a las partes que no puedan valorarse conforme a los requisitos previstos en el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998, se aplicarán como normas de referencia las normas y los métodos recomendados (SARPS) del anexo 17 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y el material de referencia que contempla el Manual de seguridad de la aviación de la OACI (doc. 8973, distribución limitada).

Cómo rellenar el formulario:

— Deben completarse todas las partes aplicables y pertinentes de la lista de control, de conformidad con el modelo empresarial y las actividades de la entidad que esté siendo validada. Si no se dispone de información, deberá explicarse.

— Al final de cada parte, el validador de seguridad aérea de la UE determinará si se cumplen los objetivos de esa parte y en qué medida.

PARTE 1

Identificación de la entidad validada y del validador

1.1. Fecha(s) de validación	
Debe utilizarse un formato de fecha exacta, por ejemplo, desde 01.10.2012 hasta 02.10.2012	
dd/mm/aaaa	
1.2. Fecha de la validación anterior, si procede	
dd/mm/aaaa	
Número de registro RA3 anterior, en su caso	
Certificado OEA o estatuto C-TPAT u otras certificaciones, en su caso	
1.3. Datos relativos al validador de seguridad aérea	
Nombre	
Sociedad/Organización/Autoridad	
Identificador alfanumérico único (IAU)	
Dirección de correo electrónico	
Número de teléfono, incluido el prefijo internacional	

▼**M2**

1.4. Nombre de la entidad	
Nombre	
Número de la empresa (por ejemplo, número de identificación en el registro mercantil, si procede)	
Número/Unidad/Edificio	
Calle	
Población	
Código postal	
Estado (si procede)	
País	
Apartado de correos, si procede	
1.5. Domicilio social de la organización (si difiere del emplazamiento que se pretende validar)	
Número/Unidad/Edificio	
Calle	
Población	
Código postal	
Estado (si procede)	
País	
Apartado de correos, si procede	
1.6. Tipo de actividad — Puede ser aplicable más de un tipo de actividad	
a) solo carga aérea b) transporte aéreo y otros modos de transporte c) transitario con instalaciones de carga d) transitario sin instalaciones de carga e) agente de servicio de escala f) otros	
1.7. Indíquese si el solicitante:	
a) recibe carga de otro agente acreditado de un tercer país	

▼M2

b) recibe carga de expedidores conocidos de un tercer país	
c) recibe carga de expedidores clientes de un tercer país	
d) recibe carga exenta	
e) inspecciona carga	
f) almacena carga	
g) ejerce otra actividad (especifíquese)	
1.8. Número aproximado de empleados en el emplazamiento	
Número	
1.9. Nombre y cargo del responsable de la seguridad de la carga o el correo aéreos del tercer país	
Nombre	
Cargo	
Dirección de correo electrónico	
Número de teléfono, incluido el prefijo internacional	

PARTE 2

Organización y responsabilidades del agente acreditado de un tercer país que haya superado la validación de seguridad aérea de la UE

Objetivo: No podrán transportarse a la UE ni al EEE carga y correo aéreos que no hayan sido objeto de controles de seguridad. La carga y el correo entregados por un RA3 a un ACC3 o a otro RA3 solo podrá aceptarse como carga y correo seguros si el RA3 aplica esos controles de seguridad. En las siguientes partes de esta lista de control se ofrece información pormenorizada sobre dichos controles.

El RA3 adoptará procedimientos para garantizar que se aplican los controles de seguridad oportunos a toda la carga aérea y todo el correo aéreo con destino a la UE o al EEE y que la carga o el correo seguros se protegen hasta que se trasladan a un ACC3 o a otro RA3. Los controles de seguridad consistirán en uno de los elementos siguientes:

a) una inspección física, que será lo suficientemente fiable como para ofrecer garantías razonables de que el envío no esconde ningún artículo prohibido;

b) otros controles de seguridad que formen parte de un proceso de seguridad de la cadena de suministro y ofrezcan garantías razonables de que el envío no esconde ningún artículo prohibido y sean efectuados por otro RA3, KC3 o AC3 designado por el RA3.

Referencia: punto 6.8.3 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998.

▼**M2**

2.1. ¿Ha adoptado la entidad un programa de seguridad?	
SÍ o NO	
En caso negativo, pase directamente al punto 2.5.	
2.2. Programa de seguridad de la entidad	
Fecha — Debe utilizarse un formato de fecha exacta dd/mm/aaaa.	
Versión	
¿Ha sido presentado y/o aprobado el programa de seguridad por la autoridad competente del Estado de la entidad? En caso afirmativo, descríbase el proceso.	
2.3. ¿Cubre el programa de seguridad de modo suficiente los elementos mencionados en las partes 3 a 9 de la lista de control?	
SÍ o NO	
En caso negativo, descríbase por qué, pormenorizando los motivos.	
2.4. ¿Es el programa de seguridad concluyente, consistente y completo?	
SÍ o NO	
En caso negativo, expónganse los motivos.	
2.5. ¿Ha establecido la entidad un proceso que garantice que la carga o el correo aéreos se someten a los controles de seguridad oportunos antes de su traslado a un ACC3 o a otro RA3?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbase el proceso.	
2.6. ¿Dispone la entidad de un sistema de gestión (por ejemplo, instrumentos, instrucciones) para garantizar que se realizan los controles de seguridad requeridos?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbase el sistema de gestión y explíquese si ha sido aprobado, controlado o facilitado por la autoridad competente u otra entidad.	
En caso negativo, explique cómo garantiza la entidad que los controles de seguridad se realizan del modo requerido.	

▼**M2**

2.7. Conclusiones y observaciones generales sobre la fiabilidad, el valor concluyente y la consistencia del proceso	
Observaciones de la entidad	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	

PARTE 3

Selección y formación de personal

Objetivo: Para garantizar la realización de los controles de seguridad requeridos, el RA3 asignará las tareas de seguridad de la carga o el correo aéreos a personal competente y responsable. El personal con acceso a la carga aérea segura deberá poseer todas las competencias necesarias para realizar su trabajo y deberá recibir la formación adecuada.

Para cumplir este objetivo, el RA3 adoptará procedimientos que garanticen que todos los miembros del personal (por ejemplo, trabajadores fijos, temporales, interinos o conductores) con acceso directo no acompañado a la carga o el correo aéreos a los cuales estén aplicándose o se hayan aplicado controles de seguridad:

a) se han sometido a un control inicial y a posteriores controles de precontratación o verificaciones de antecedentes de conformidad, como mínimo, con los requisitos de las autoridades locales de la instalación RA3 validada; y

b) han completado un curso inicial y posteriores cursos de formación periódica en materia de seguridad para conocer sus responsabilidades al respecto de conformidad con los requisitos de las autoridades locales de la instalación RA3 validada.

Nota:

— Una verificación de antecedentes es una comprobación de la identidad y la experiencia de una persona, incluyendo cualquier antecedente penal, cuando esté legalmente permitido, como parte de la evaluación de la idoneidad de un individuo para aplicar un control de seguridad y/o para tener acceso no acompañado a una zona de seguridad restringida (según la definición del anexo 17 de la OACI).

— Un examen de precontratación determinará la identidad de la persona sobre la base de los documentos justificativos oportunos; referirá la formación y experiencia profesional, así como las posibles interrupciones de actividad durante al menos los cinco años anteriores; y exigirá que la persona en cuestión firme una declaración que refiera los posibles antecedentes penales en todos los Estados de residencia durante al menos los cinco años anteriores (definición de la Unión).

Referencia: punto 6.8.3.1 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998.

3.1. ¿Existe un procedimiento que garantice que todo el personal con acceso directo y no acompañado a la carga o el correo aéreos seguros se somete a exámenes de precontratación que evalúan los antecedentes personales y la cualificación?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, indíquese el número de años anteriores tomado en consideración en el examen de precontratación y qué entidad lo lleva a cabo.	

▼**M2**

3.2. Indíquese si ese procedimiento incluye:	
☐ Verificación de antecedentes ☐ Examen de precontratación ☐ Verificación de antecedentes penales ☐ Entrevistas ☐ Otros (proporcione detalles) Explíquense los elementos, indíquese qué entidad los lleva a cabo y, si procede, indíquese el período anterior tenido en cuenta.	
3.3. ¿Existe un procedimiento que garantice que la persona responsable de la ejecución y la supervisión de la aplicación de los controles de seguridad en el emplazamiento se somete a un examen de precontratación que permita evaluar sus antecedentes personales y su cualificación?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, indíquese el número de años anteriores tomado en consideración en el examen de precontratación y qué entidad lo lleva a cabo.	
3.4. Indíquese si ese procedimiento incluye:	
☐ Verificación de antecedentes ☐ Examen de precontratación ☐ Verificación de antecedentes penales ☐ Entrevistas ☐ Otros (proporcione detalles) Explíquense los elementos, indíquese qué entidad los lleva a cabo y, si procede, indíquese el período anterior tenido en cuenta.	
3.5. ¿Recibe el personal con acceso directo y no acompañado a la carga o el correo aéreos seguros formación en materia de seguridad antes de autorizársele el acceso a la carga o al correo seguros?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbanse los aspectos que cubre la formación y cuánto dura.	
3.6. ¿Recibe el personal que acepta, inspecciona o protege la carga o el correo aéreos formación específica para el puesto?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, describa los aspectos que cubren los cursos de formación e indique cuánto duran.	
3.7. ¿Recibe el personal mencionado en los puntos 3.5 y 3.6 formación periódica?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, describa los aspectos que cubre la formación periódica y la frecuencia con que se imparte.	

▼M2

3.8. Conclusión: Indique si las medidas relativas a la selección y formación de personal garantizan que todas las personas con acceso a la carga o el correo aéreos seguros se contratan adecuadamente y reciben la formación oportuna para asegurar un conocimiento suficiente de sus responsabilidades en materia de seguridad.	
SÍ o NO	
En caso negativo, exponga los motivos:	
Observaciones de la entidad	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	

PARTE 4

Procedimientos de aceptación

Objetivo: El RA3 puede recibir carga o correo de otro RA3, de un KC3, de un AC3 o de un expedidor desconocido. El RA3 deberá disponer de procedimientos adecuados de aceptación de la carga y del correo para determinar si el envío procede de una cadena de suministro segura o no y para decidir, en consecuencia, las medidas de seguridad que se le deben aplicar.

Al aceptar envíos, el RA3 determinará el estatus de la entidad de procedencia de los envíos verificando si el identificador alfanumérico único (IAU) de la entidad que entrega los envíos figura o no en la documentación que los acompaña y confirmando que la compañía aérea o entidad que entrega el envío figura como activa en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro para el aeropuerto o emplazamiento especificado, según corresponda.

Si en la documentación no se incluye el IAU o si el estatus de la compañía aérea o entidad no está activo en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro, el RA3 deberá tratar los envíos como si procedieran de un origen desconocido.

Además, el RA3 deberá mantener una base de datos que contenga al menos los siguientes datos relativos a cada agente acreditado o expedidor conocido que se haya sometido a la validación de seguridad aérea de la UE conforme al punto 6.8.5.1 y del cual acepte directamente carga o correo que deba entregar a un ACC3 para su transporte a la Unión:

a) los datos de la empresa, incluido su domicilio social real;

b) la naturaleza de sus actividades, excluida toda información comercial sensible;

c) los datos de contacto, incluidos los de la persona o personas que sean responsables de la seguridad;

d) en su caso, el número de registro de la empresa;

e) si existe, el informe de validación;

f) el identificador alfanumérico único atribuido en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro.

Referencia: puntos 6.8.3.1, 6.8.3.5 y 6.8.5.4 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998.

Nota: Un RA3 solo podrá aceptar carga de un AC3 como carga segura si dicho RA3 ha designado a ese expedidor como AC3, de conformidad con el punto 6.8.3.1, letra c), del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998, y se responsabiliza de la carga entregada por ese expedidor.

▼**M2**

4.1. ¿Determina la entidad, cuando acepta un envío, si procede de otro RA3, de un KC3, de un AC3 o de un expedidor desconocido?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, ¿cómo?	
4.2. ¿Verifica la entidad si el IAU figura en la documentación que acompaña los envíos recibidos de otro ACC3, RA3 o KC3 y confirma el estatus activo del ACC3, RA3 o KC3 en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro?	
SÍ o NO	
4.3. ¿Cuenta la entidad con un procedimiento para garantizar que, en caso de que la documentación no incluya el IAU o la entidad de procedencia de la carga no figure como activa en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro, el envío sea tratado como un envío procedente de un origen desconocido?	
SÍ o NO	
4.4. ¿Designa la entidad a expedidores como AC3?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, describa el procedimiento y las salvaguardias exigidas por la entidad al expedidor.	
4.5. ¿Determina la entidad, cuando acepta un envío, si tiene como destino un aeropuerto de la UE o del EEE?	
SÍ o NO — Facilite una explicación.	
4.6. En caso afirmativo, ¿somete la entidad toda la carga o el correo aéreos a los mismos controles de seguridad cuando el destino es un aeropuerto de la UE o del EEE?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbase el procedimiento.	
4.7. ¿Determina la entidad, cuando acepta un envío, si debe considerarse carga y correo de alto riesgo (HRCM) (véase la definición en la parte 6), incluidos los envíos que se entregan por modos de transporte distintos del transporte aéreo?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, ¿cómo? Descríbase el procedimiento.	
4.8. ¿Determina la entidad validada, cuando acepta un envío seguro, si este se ha protegido de toda manipulación o de interferencias no autorizadas?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, facilite una descripción (por ejemplo, precintos, cierres, inspección).	

▼**M2**

4.9. ¿Se exige a la persona que realiza la entrega que presente un documento de identidad oficial que incluya una fotografía suya?	
SÍ o NO	
4,10. ¿Existe un procedimiento para detectar los envíos que requieren una inspección?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, ¿cómo?	
4.11. Conclusión: ¿Son suficientes los procedimientos de aceptación para determinar si la carga o el correo aéreos con destino a un aeropuerto de la UE o del EEE proceden de una cadena de suministro segura o si deben someterse a una inspección?	
SÍ o NO	
En caso negativo, exponga los motivos.	
Observaciones de la entidad	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	

PARTE 5

Inspección

Objetivo: Si el RA3 acepta carga y correo que no procedan de una cadena de suministro segura, deberá someter esos envíos a una inspección adecuada antes de poder entregarlos a una ACC3 como carga segura. El RA3 adoptará procedimientos que garanticen que la carga y el correo aéreos con destino a la UE o al EEE para su transferencia, tránsito o descarga en cualquier aeropuerto de la Unión se someten a una inspección por los medios o métodos indicados en la normativa de la Unión y en la medida que sea necesaria para garantizar de forma razonable que no contienen ningún artículo prohibido.

Si la inspección de la carga o del correo aéreos es realizada por parte o por cuenta de la autoridad competente del tercer país, el RA3 indicará esta circunstancia y especificará el modo en que se garantiza una inspección adecuada.

Referencia: punto 6.8.3 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998.

▼**M2**

5.1. ¿Es realizada la inspección, en nombre de la entidad, por otra entidad?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, especifique y detalle la naturaleza de tales entidades: — Empresa privada de inspección — Empresa regulada por el Estado — Instalaciones u organismo de inspección del Estado — Otros Especifíquese la naturaleza del acuerdo o contrato entre la entidad validada y la entidad que realiza la inspección en su nombre.	
5.2. ¿Tiene la entidad la posibilidad de solicitar los oportunos controles de seguridad en caso de que la inspección la lleve a cabo una de las entidades anteriormente citadas?	
SÍ o NO	
En caso negativo, facilite detalles.	
5.3. ¿Mediante qué documentos e instrucciones (por ejemplo, supervisión, seguimiento y control de calidad) garantiza la entidad que los controles de seguridad son realizados de la manera oportuna por dichos proveedores de servicios?	
5.4. ¿Qué métodos de inspección se aplican a la carga y al correo aéreos?	
Especifique todos los métodos utilizados, detallando en cada caso el equipo empleado para inspeccionar la carga y el correo aéreos (por ejemplo, fabricante, tipo, versión de *software*, norma, número de serie).	
5.5. ¿Están contemplados el equipo o el método (por ejemplo, uso de perros detectores de explosivos) en la lista de conformidad más reciente de la UE, la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) o la Administración de Seguridad en el Transporte (TSA) de los Estados Unidos?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, facilítense detalles.	

▼**M2**

En caso negativo, facilite detalles sobre la homologación del equipo y la fecha correspondiente, así como toda indicación de que cumple las normas de la UE aplicables a esos equipos.	
5.6. ¿Se utiliza el equipo de conformidad con el concepto de operaciones (CONOPS) del fabricante? ¿Se somete a pruebas y se mantiene con regularidad?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbase el proceso	
5.7. En caso de que se recurra a ellos, ¿los perros detectores de explosivos (EDD) son objeto de un entrenamiento inicial y de un entrenamiento periódico o de un proceso de aprobación y de control de calidad de nivel equivalente al de los requisitos de la UE o la TSA?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbase todo el proceso y la correspondiente documentación justificante de la valoración.	
5.8. En caso de que intervengan EDD, ¿el proceso de inspección sigue una metodología de intervención equivalente a las normas de la UE o de la TSA?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbase todo el proceso y la correspondiente documentación justificante de la valoración.	
5.9. ¿Se tiene en consideración la naturaleza del envío durante el proceso de inspección?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbase cómo se garantiza que el método de inspección seleccionado es lo suficientemente fiable como para ofrecer garantías razonables de que el envío no esconde ningún artículo prohibido.	
5.10. ¿Se sigue un procedimiento para la resolución de una alarma generada por el equipo de inspección? En algunos casos, por ejemplo, si se trata de equipos de rayos X, el propio operador activa la alarma.	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbase el procedimiento que se sigue para resolver las alarmas de modo que se garantice de forma razonable la ausencia de artículos prohibidos.	

▼M2

En caso negativo, descríbase lo que ocurre con el envío.	
5.11. ¿Existen envíos exentos de la inspección de seguridad?	
SÍ o NO	
5.12. ¿Existe alguna exención no conforme con la lista de la Unión?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, facilítense detalles.	
5.13. ¿Se supervisa el acceso a la zona de inspección para garantizar que solo puede acceder a ella el personal autorizado que ha recibido la formación oportuna?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbase.	
5.14. ¿Se aplican un régimen de análisis y/o un control de calidad determinados?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbase.	
5.15. Conclusión: ¿Se inspeccionan la carga o el correo aéreos por alguno de los medios o métodos indicados en el punto 6.2.1 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 en la medida necesaria para garantizar de forma razonable que no contienen ningún artículo prohibido?	
SÍ o NO	
En caso negativo, expóngase el motivo.	
Observaciones de la entidad	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	

PARTE 6

Carga o correo de alto riesgo

Objetivo: Se considerarán carga y correo de alto riesgo (HRCM) aquellos envíos que tengan origen en lugares identificados como de alto riesgo por la Unión, o que hayan estado en transferencia en dichos lugares, o que muestren claros indicios de haber sido manipulados. Tales envíos deberán inspeccionarse conforme a instrucciones concretas. El RA3 tendrá implantados procedimientos que garanticen que la carga y el correo de alto riesgo con destino a la UE o al EEE se identifica y se somete a los controles oportunos establecidos por la normativa de la Unión.

El ACC3 al que el RA3 entregue carga o correo aéreos para su transporte podrá comunicar al RA3 el último estado de la información pertinente sobre los orígenes de alto riesgo.

▼**M2**

El RA3 aplicará las mismas medidas, con independencia de si recibe carga y correo de alto riesgo de una compañía aérea o a través de otros modos de transporte.

Referencia: punto 6.7 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998.

Nota: La carga y el correo de alto riesgo (HRCM) autorizados para el transporte a la UE o al EEE llevarán el estatus de seguridad «SHR», lo cual significa que el envío es seguro para las aeronaves de pasajeros, de carga y de correo de acuerdo con los requisitos aplicables al alto riesgo.

6.1. ¿Sabe el personal responsable de la realización de los controles de seguridad qué carga y qué correo aéreos deben tratarse como carga y correo de alto riesgo (HRCM)?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbase.	
6.2. ¿Tiene la entidad implantados procedimientos para identificar la carga y el correo de alto riesgo?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbanse.	
6.3. ¿Se someten la carga y el correo aéreos de alto riesgo a procedimientos de inspección especiales para la carga y el correo de alto riesgo conforme a la normativa de la Unión?	
SÍ o NO	
En caso negativo, indíquese qué procedimientos se llevan a cabo.	
6.4. Tras la inspección, ¿expide la entidad una declaración de estatus de seguridad «SHR» en la documentación que acompaña al envío?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbase cómo se establece el estatus de seguridad y en qué documento.	
6.5. Conclusión: ¿Resulta apropiado el proceso implantado por la entidad y ofrece garantías suficientes de que la carga y el correo aéreos de alto riesgo se tratan del modo adecuado antes de su embarque?	
SÍ o NO	
En caso negativo, expóngase el motivo.	
Observaciones de la entidad	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	

▼M2

PARTE 7

Protección de la carga o el correo aéreos seguros

Objetivo: El RA3 tendrá implantados procedimientos que garanticen que la carga o el correo aéreos con destino a la UE o al EEE se protegen de interferencias no autorizadas y/o cualquier manipulación desde el momento en que superan el registro de seguridad u otros controles de seguridad o desde el momento en que se aceptan tras superar la inspección o los controles de seguridad hasta el momento de su embarque o su traslado a una ACC3 o a otro RA3. Si una carga o correo aéreos protegidos anteriormente no se protegen posteriormente, no podrán cargarse o trasladarse a un ACC3 o a otro RA3 como carga o correo seguros.

Esa protección puede proporcionarse de distintas formas, como medios físicos (por ejemplo, barreras, salas cerradas), humanos (por ejemplo, patrullas, personal formado) y tecnológicos (por ejemplo, cámaras de televisión en circuito cerrado, sistemas de alarma anti-intrusión).

La carga o el correo aéreos seguros con destino a la UE o al EEE deberán encontrarse separados de la carga o el correo aéreos no seguros.

Referencia: punto 6.8.3.1 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998.

7.1. La protección de la carga aérea y del correo aéreo seguros ¿es aplicada en nombre de la entidad validada por otra entidad?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, especifique y detalle la naturaleza de tales entidades: — Empresa privada de inspección — Empresa regulada por el Estado — Instalaciones u organismo de inspección del Estado — Otros	
7.2. ¿Se aplican controles de seguridad y medidas de protección que eviten la manipulación durante el proceso de inspección?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbanse Especifique qué tipo(s) de protección se ha(n) implantado: — Física (por ejemplo, valla, cercado, edificio de construcción sólida) — Humana (por ejemplo, patrullas) — Tecnológica (por ejemplo, circuito cerrado de televisión, sistema de alarma) Explíquese cómo están organizados	

▼**M2**

7.3. ¿Solo pueden acceder a la carga o al correo aéreos seguros personas autorizadas?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbase Especifíquese cómo se controlan todos los puntos de acceso (incluidas puertas y ventanas) de la carga y el correo aéreos reconocibles y seguros.	
7.4. ¿Se aplican procedimientos que garanticen que la carga o el correo aéreos con destino a la UE o al EEE que han superado los oportunos controles de seguridad se protegen de interferencias no autorizadas desde el momento de su aseguramiento hasta el momento de su embarque o traslado a un ACC3 o a otro RA3?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbanse las medidas de protección (por ejemplo, medios físicos, humanos, tecnológicos). Especifique asimismo si el edificio es de construcción sólida y qué tipos de materiales se han empleado, en su caso.	
En caso negativo, exponga los motivos.	
7.5. Conclusión: ¿Es la protección de los envíos lo suficientemente consistente como para evitar toda interferencia ilícita?	
SÍ o NO	
En caso negativo, expóngase el motivo	
Observaciones de la entidad	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	

PARTE 8

Documentación

Objetivo: El RA3 garantizará que la documentación que acompañe a un envío al cual el RA3 ha sometido a controles de seguridad (por ejemplo, inspección, protección) incluya al menos:

a) el identificador alfanumérico único atribuido por la autoridad competente responsable de la designación;

▼**M2**

b) el identificador único del envío, como el número de la carta de porte aéreo interno o consolidado, cuando proceda;

c) el contenido del envío; y

d) el estatus de seguridad del envío, indicado como sigue:

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

— «SCO», es decir, el envío es seguro para las 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.

Si el estatus de seguridad es establecido por el RA3, la entidad deberá indicar además las razones para emitir dicho estatus, incluidos los medios o métodos de inspección utilizados o los motivos de que el envío esté exento de inspección, utilizando las normas adoptadas en el régimen de Declaración de Seguridad del Envío.

La documentación que acompañe el envío puede presentarse bien en forma de carta de porte aéreo o de documento postal equivalente o de declaración independiente, y bien en formato electrónico o por escrito.

Referencia: punto 6.3.2.6, letra d), y puntos 6.8.3.4, 6.8.3.5 y 6.8.3.6 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998.

8.1. ¿Garantiza la entidad que se ha verificado la pertinente documentación de acompañamiento y que incluye la información exigida en el punto 6.3.2.6, letra d), y en los puntos 6.8.3.4, 6.8.3.5 y 6.8.3.6 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998?	
SÍ o NO	
En caso negativo, explíquese.	
8.2. Más concretamente ¿especifica la entidad el estatus de la carga y cómo se obtuvo dicho estatus?	
SÍ o NO	
En caso negativo, explíquese.	
8.3. Conclusión: ¿Ofrece el proceso de documentación garantías suficientes de que la carga o el correo van acompañados de documentación adecuada que especifique el estatus de seguridad correcto y toda la información exigida?	
SÍ o NO	
En caso negativo, expóngase el motivo.	
Observaciones de la entidad	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	

▼**M2**

PARTE 9

Transporte

Objetivo: La carga y el correo aéreos deben estar protegidos de toda interferencia no autorizada o manipulación desde el momento en que han sido protegidos hasta su embarque o hasta su traslado a una ACC3 o a otro RA3. Este punto incluye la protección durante el transporte a la aeronave o a la ACC3 o a otro RA3. Si una carga o correo aéreos protegidos anteriormente no se protegen durante el transporte, no podrán cargarse o trasladarse a una ACC3 o a otro RA3 como carga o correo seguros.

Durante el transporte a una aeronave, a una ACC3 o a otro RA3, el RA3 será responsable de la protección de los envíos seguros. Se incluyen en este punto los casos en que el transporte es realizado, en su nombre, por otra entidad, como en el caso de los transitarios. No se incluyen los casos en que los envíos son transportados bajo la responsabilidad de una ACC3 o de otro RA3.

Referencia: punto 6.8.3 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998.

9.1. ¿Cómo se transportan y entregan la carga o el correo aéreos a la ACC3 o a otro RA3?	
a) ¿Transporte propio de la entidad validada?	
SÍ o NO	
b) ¿Transporte de otro RA3 u otra ACC3?	
SÍ o NO	
c) ¿Contratista empleado por la entidad validada?	
SÍ o NO	
9.2. ¿Están la carga o el correo aéreos embalados a prueba de manipulaciones?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, especifíquese cómo.	
9.3. ¿Está el vehículo precintado o cerrado antes del transporte?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, especifíquese cómo.	
9.4. En caso de utilizar precintos numerados, indique si se controla el acceso a los precintos y si se registran los números correspondientes.	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, especifíquese cómo.	
9.5. Si procede, ¿firma el transportista de que se trate la declaración del transportista?	
SÍ o NO	

▼**M2**

9.6. La persona que transporta la carga ¿ha estado sometida a controles de seguridad específicos y ha recibido formación en materia de seguridad antes de ser autorizada a transportar carga o correo aéreos seguros o ambas cosas?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbase qué tipo de controles de seguridad (por ejemplo, examen de precontratación, control de los antecedentes) y qué tipo de formación (por ejemplo, concienciación en temas de seguridad).	
9.7. Conclusión: Indique si las medidas adoptadas son suficientes para proteger la carga o el correo aéreos de toda interferencia no autorizada durante su transporte.	
SÍ o NO	
En caso negativo, exponga los motivos.	
Observaciones de la entidad	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	

PARTE 10

Cumplimiento

Objetivo: Tras evaluar las partes 1 a 9 de la presente lista de control, el validador de seguridad aérea de la UE debe concluir si su verificación *in situ* confirma la realización de los controles de seguridad con arreglo a los objetivos enumerados en esta lista de control para la carga o el correo aéreos con destino a la UE o al EEE.

Pueden darse dos situaciones. El validador de seguridad aérea de la UE concluye que la entidad:

1. Ha cumplido satisfactoriamente los objetivos previstos en la lista de control. Tanto la autoridad competente responsable de la designación como la entidad validada recibirán un informe de validación en un plazo no superior a un mes a partir de la fecha de la verificación *in situ*;

2. Ha incumplido los objetivos previstos en la lista de control. En tal caso, no se autorizará a la entidad a entregar carga o correo aéreos seguros con destino a la UE o al EEE a una ACC3 o a otro RA3. La entidad recibirá una copia de la lista de control completada en la que se determinarán las deficiencias detectadas.

10.1. Conclusión general: Indique la situación que más se aproxime al caso validado	
1 o 2	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	
Observaciones de la entidad	

Nombre del validador:

Fecha:

Firma:

▼M2

ANEXO

Lista de personas y entidades visitadas y entrevistadas

Indíquense el nombre de la entidad, el nombre y el cargo de la persona de contacto y la fecha de la visita o entrevista.

Nombre de la entidad	Nombre de la persona de contacto	Cargo de la persona de contacto	Fecha de la visita o entrevista

APÉNDICE 6-C3

LISTA DE CONTROL DE VALIDACIÓN PARA COMPAÑÍAS ACC3

Para transportar carga o correo aéreos a la Unión Europea [1] (UE) o Islandia, Noruega y Suiza, es requisito indispensable obtener la designación ACC3 (*compañía aérea que transporta carga o correo aéreos a la Unión Europea a partir de un aeropuerto de un tercer país*); este requisito queda establecido por el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998.

En principio, la designación ACC3 es obligatoria para todos los vuelos de transporte de carga o correo para su transferencia, tránsito o descarga en cualquier aeropuerto de la UE o del EEE [2].. Cada una de las autoridades competentes de los Estados miembros de la Unión Europea, Islandia, Noruega y Suiza es responsable de la designación de compañías aéreas concretas como ACC3. La designación se basa en el programa de seguridad de una compañía aérea y en la verificación *in situ* de la aplicación de acuerdo con los objetivos descritos en la presente lista de control de validación.

La lista de control es el instrumento que el validador de seguridad aérea de la UE empleará para determinar el nivel de seguridad aplicado a la carga o el correo aéreos cuyo destino sea la UE o el EEE por parte de la compañía aérea ACC3, o bajo la responsabilidad de esta, o por una compañía aérea que solicite la designación como ACC3.

[1] Estados miembros de la Unión Europea: Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, Estonia, España, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumanía y Suecia.

[2] En la presente lista de control de validación, se entenderá que la carga aérea, el correo aéreo o las aeronaves con destino a la UE o al EEE serán aquellos cuyo destino sea la UE, Islandia, Noruega o Suiza.

▼M2

Tanto la autoridad competente responsable de la designación como la entidad validada recibirán un informe de validación en un plazo no superior a un mes a partir de la fecha de la verificación *in situ*. El informe de validación incluirá al menos las siguientes partes:

— la lista de control completada firmada por el validador de seguridad aérea de la UE y, si procede, con las observaciones de la entidad validada;

— la declaración de compromiso (apéndice 6-H1 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998) firmada por la entidad validada;

— una declaración de independencia (apéndice 11-A del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998) respecto de la entidad validada firmada por el validador de seguridad aérea de la UE.

La numeración de las páginas, la fecha de la validación de seguridad aérea de la UE y la rúbrica, tanto por parte del validador como de la entidad validada, en cada página indicarán que el informe de validación es completo. Por defecto, el informe de validación se redactará en inglés.

La parte 3 — Programa de seguridad de la compañía aérea —; la parte 6 — Base de datos —; la parte 7 — Inspección — y la parte 8 — Carga o correo de alto riesgo (HRCM) — se valorarán conforme a los requisitos previstos en los capítulos 6.7 y 6.8 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998. En cuanto a las partes restantes, se aplicarán como normas de referencia las normas y los métodos recomendados (SARPS) del anexo 17 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y el material de referencia que contempla el Manual de seguridad de la aviación de la OACI (doc. 8973, distribución limitada).

Cómo rellenar el formulario:

— Deben completarse todas las partes aplicables y pertinentes de la lista de control, de conformidad con el modelo empresarial y las actividades de la entidad que está siendo validada. Si no se dispone de información, deberá explicarse.

— Al final de cada parte, el validador de seguridad aérea de la UE determinará si se cumplen los objetivos de esa parte y en qué medida.

PARTE 1

Identificación de la entidad validada y del validador

1.1. Fecha(s) de validación	
Debe utilizarse un formato de fecha exacta, por ejemplo, 01.10.2012 a 02.10.2012	
dd/mm/aaaa	
1.2. Fecha de la validación anterior e identificador alfanumérico único (IAU) de la compañía aérea ACC3 si se dispone de estos datos	
dd/mm/aaaa	
IAU	

▼**M2**

1.3. Datos relativos al validador de seguridad aérea	
Nombre	
Sociedad/Organización/Autoridad	
IAU	
Dirección de correo electrónico	
Número de teléfono, incluido el prefijo internacional	
1.4. Nombre de la compañía aérea sometida a validación	
Nombre	
Certificado de operador aéreo expedido en (nombre del Estado)	
Código IATA (Asociación de Transporte Aéreo Internacional) o código OACI (Organización de la Aviación Civil Internacional) si no existe código IATA para la compañía aérea. Debe especificarse de qué código se trata.	
Estado responsable de designar a la compañía aérea como ACC3.	
1.5. Datos relativos a la situación del aeropuerto del tercer país que se somete a validación o de las instalaciones de carga o correo asociadas al mismo	
Nombre	
Código IATA (o código OACI) del aeropuerto	
País	
1.6. Tipo de actividad de la compañía aérea — Puede ser aplicable más de un tipo de actividad	
a) Compañía aérea de transporte de pasajeros y carga o correo b) Compañía aérea de transporte de carga y correo exclusivamente c) Compañía aérea de transporte de carga exclusivamente d) Compañía aérea de transporte de correo exclusivamente e) Integrador f) Compañía chárter	
1.7. Nombre y cargo del responsable de la seguridad de la carga o el correo aéreos del tercer país	
Nombre	
Cargo	
Dirección de correo electrónico	

▼**M2**

Número de teléfono, incluido el prefijo internacional	
1.8. Dirección de la sede de la compañía aérea en el aeropuerto visitado	
Número/Unidad/Edificio/Aeropuerto	
Calle	
Población	
Código postal	
Estado (si procede)	
País	
1.9. Dirección de la sede de la compañía aérea, por ejemplo, la sede social	
Número/Unidad/Edificio/Aeropuerto	
Calle	
Población	
Código postal	
Estado (si procede)	
País	

PARTE 2

Organización y responsabilidades de la compañía aérea ACC3 en el aeropuerto

Objetivo: Toda la carga y el correo aéreos que se transporten a la UE o al EEE deberán superar los oportunos controles de seguridad. Las siguientes partes de esta lista de control pormenorizan la información relativa a dichos controles. La compañía aérea ACC3 no aceptará carga ni correo para su transporte en una aeronave con destino a la UE a menos que se realicen una inspección u otros controles de seguridad, lo cual deberá ser confirmado y aprobado por un agente acreditado que haya superado la validación de seguridad aérea de la UE, un expedidor conocido que haya superado la validación de seguridad aérea de la UE o un expedidor cliente designado por ella o designado por un agente acreditado que haya superado la validación de seguridad aérea de la UE, o a menos que los envíos se sometan a inspección, de conformidad con la normativa de la UE.

La compañía aérea ACC3 seguirá un proceso que garantice que se somete a los oportunos controles de seguridad todo envío de carga y correo aéreos con destino a la UE o al EEE, salvo que esté exento de inspección conforme a la normativa de la Unión y que la carga o el correo se protejan hasta el momento de su embarque en una aeronave. Los controles de seguridad consistirán en:

▼**M2**

— una inspección física, que será lo suficientemente fiable como para ofrecer garantías razonables de que el envío no esconde ningún artículo prohibido, u

— otros controles de seguridad que formen parte de un proceso de seguridad de la cadena de suministro que ofrezcan garantías razonables de que el envío no esconde ningún artículo prohibido y sean practicados por agentes acreditados o expedidores conocidos que hayan superado la validación de seguridad aérea de la UE o por un expedidor cliente designado por ella o designado por un agente acreditado que haya superado la validación de seguridad aérea de la UE.

Referencia: punto 6.8.3 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998

2.1. ¿Ha establecido la compañía aérea un proceso que garantice que la carga o el correo aéreos se someten a los oportunos controles de seguridad antes de su embarque en una aeronave con destino a la UE o al EEE?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbase el proceso.	
2.2. ¿Los controles de seguridad corren a cargo de la compañía aérea o de otra entidad que actúa en nombre de la compañía aérea y está sujeta al programa de seguridad de esta?	
En caso afirmativo, facilítense detalles.	
En caso negativo, ¿qué entidades no sujetas al programa de seguridad de la compañía aérea efectúan controles de seguridad de la carga o el correo aéreos que esta compañía aérea transporta a la UE o al EEE?	
especifique y detalle la naturaleza de tales entidades: — Empresa privada de servicios de escala — Empresa regulada por el Estado — Instalaciones u organismo de inspección del Estado — Otros	
2.3. ¿Mediante qué documentos e instrucciones (por ejemplo, supervisión, seguimiento y control de calidad) garantiza la compañía aérea que los controles de seguridad son realizados de la manera oportuna por los citados proveedores de servicios?	
2.4. ¿Tiene la compañía aérea la posibilidad de solicitar los oportunos controles de seguridad en caso de que la inspección la lleven a cabo entidades no contempladas en el programa de seguridad de la compañía aérea, como, por ejemplo, instalaciones del Estado?	
SÍ o NO	
En caso negativo, facilite detalles.	

▼M2

2.5. ¿Mediante qué documentos e instrucciones (por ejemplo, supervisión, seguimiento y control de calidad) garantiza la compañía aérea que los controles de seguridad son realizados de la manera oportuna por dichos proveedores de servicios?	
2.6. ¿Se ha implantado un programa de agente acreditado o expedidor conocido aplicable a la carga o el correo aéreos conforme a las normas de la OACI en el Estado del aeropuerto donde se lleva a cabo la visita de validación?	
En caso afirmativo, describa los elementos que conforman el programa y cómo se ha implantado.	
2.7. Conclusiones y observaciones generales sobre la fiabilidad, el valor concluyente y la consistencia del proceso	
Observaciones de la compañía aérea	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	

PARTE 3

Programa de seguridad de la compañía aérea

Objetivo: La compañía aérea ACC3 garantizará que su programa de seguridad incluye todas las medidas de seguridad aérea oportunas y suficientes para la seguridad de la carga y el correo aéreos transportados a la Unión.

El programa de seguridad y la documentación asociada de la compañía aérea determinarán los controles de seguridad realizados con el fin de cumplir el objetivo de esta lista de control. La compañía aérea podrá considerar transmitir su documentación al validador de seguridad aérea de la UE antes de su visita *in situ* al emplazamiento a fin de ayudarle a que se familiarice con el lugar que va a inspeccionar.

Referencia: punto 6.8.2.1 del anexo y apéndice 6-G del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998.

Nota: Se incluirán debidamente los siguientes puntos enumerados en el apéndice 6-G del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998:

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

b) procedimiento de aceptación;

c) régimen y criterios aplicables a los agentes acreditados;

d) régimen y criterios aplicables a los expedidores conocidos;

e) régimen y criterios aplicables a los expedidores clientes;

f) normas aplicables a las inspecciones;

g) lugar de realización de las inspecciones;

h) datos del equipo de inspección;

i) datos del operador o del proveedor de servicios;

j) lista de exenciones de las inspecciones de seguridad;

k) trato dispensado a la carga y al correo de alto riesgo.

▼M2

3.1. Programa de seguridad de la compañía aérea	
Fecha — Debe utilizarse un formato de fecha exacta dd/mm/aaaa	
Versión	
¿Se ha remitido el programa a una autoridad competente de la UE o del EEE en una fase previa? En caso afirmativo, ¿fue para obtener la designación ACC3? ¿Y para otros fines?	
3.2. ¿Cubre el programa de seguridad de modo suficiente los elementos de la lista anterior?	
SÍ o NO	
En caso negativo, descríbase por qué, pormenorizando los motivos.	
3.3. ¿Resultan las medidas de seguridad aérea descritas en el programa de seguridad oportunas y suficientes para garantizar la seguridad de la carga o el correo aéreos con destino a la UE o al EEE conforme a los requisitos aplicables?	
SÍ o NO	
En caso negativo, descríbase por qué, pormenorizando los motivos.	
3.4. Conclusión: ¿Es el programa de seguridad concluyente, consistente y completo?	
SÍ o NO	
En caso negativo, exponga los motivos.	
Observaciones de la compañía aérea	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	

PARTE 4

Selección y formación de personal

Objetivo: La compañía aérea ACC3 asignará las tareas de seguridad de la carga o el correo aéreos a personal competente y responsable. El personal con acceso a la carga aérea segura poseerá todas las competencias necesarias para realizar su trabajo y recibirá la formación adecuada.

Para cumplir este objetivo, la compañía aérea ACC3 adoptará un procedimiento que garantice que todos los miembros del personal (por ejemplo, trabajadores fijos, temporales, interinos o conductores) con acceso directo y no acompañado a la carga o el correo aéreos a los cuales estén aplicándose o se hayan aplicado controles de seguridad:

— se han sometido a un control inicial y a posteriores controles de precontratación o verificaciones de antecedentes de conformidad, como mínimo, con los requisitos de las autoridades locales del aeropuerto validado, y

— han completado un curso inicial y posteriores cursos de formación periódica en materia de seguridad para conocer sus responsabilidades al respecto de conformidad con los requisitos de las autoridades locales del aeropuerto validado.

▼**M2**

Referencia: punto 6.8.3.1 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998.

Nota:

— Una verificación de antecedentes es una comprobación de la identidad y la experiencia de una persona, incluyendo cualquier antecedente penal, cuando esté legalmente permitido, como parte de la evaluación de la idoneidad de un individuo para aplicar un control de seguridad o para tener acceso no acompañado a una zona de seguridad restringida (según la definición del anexo 17 de la OACI).

— Un examen de precontratación determinará la identidad de la persona sobre la base de los documentos justificativos oportunos; referirá la formación y experiencia profesional, así como las posibles interrupciones de actividad durante al menos los cinco años anteriores; y exigirá que la persona en cuestión firme una declaración que refiera los posibles antecedentes penales en todos los Estados de residencia durante al menos los cinco años anteriores (definición de la Unión).

4.1. ¿Existe un procedimiento que garantice que todo el personal con acceso directo y no acompañado a la carga o el correo aéreos seguros se somete a exámenes de precontratación que evalúan los antecedentes y la cualificación?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, indíquese el número de años anteriores tomado en consideración en el examen de precontratación y qué entidad lo lleva a cabo.	
4.2. Indíquese si ese procedimiento incluye:	
— Verificación de antecedentes — Examen de precontratación — Verificación de antecedentes penales — Entrevistas — Otros (proporcione detalles) Explíquense los elementos, indíquese qué entidad los lleva a cabo y, si procede, indíquese el período anterior tenido en cuenta.	
4.3. ¿Existe un procedimiento que garantice que la persona responsable de la ejecución y la supervisión de la aplicación de los controles de seguridad en el emplazamiento se somete a un examen de precontratación que permita evaluar sus antecedentes personales y su cualificación?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, indíquese el número de años anteriores tomado en consideración en el examen de precontratación y qué entidad lo lleva a cabo.	
4.4. Indíquese si ese procedimiento incluye:	
— Verificación de antecedentes — Examen de precontratación — Verificación de antecedentes penales — Entrevistas — Otros (proporcione detalles) Explíquense los elementos, indíquese qué entidad los lleva a cabo y, si procede, indíquese el período anterior tenido en cuenta.	

▼**M2**

4.5. ¿Recibe el personal con acceso directo y no acompañado a la carga o el correo aéreos seguros formación en materia de seguridad antes de autorizársele el acceso a la carga o al correo seguros?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbanse los aspectos que cubre la formación y cuánto dura.	
4.6. ¿Recibe el personal que acepta, controla o protege la carga o el correo aéreos formación específica para el puesto?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, describa los aspectos que cubren los cursos de formación e indique cuánto duran.	
4.7. ¿Recibe el personal mencionado en los puntos 4.5 y 4.6 formación periódica?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, describa los aspectos que cubre la formación periódica y la frecuencia con que se imparte.	
4.8. Conclusión: Indique si las medidas relativas a la selección y formación de personal garantizan que todas las personas con acceso a la carga o el correo aéreos seguros se seleccionan adecuadamente y reciben la formación oportuna para asegurar un conocimiento suficiente de sus responsabilidades en materia de seguridad.	
SÍ o NO	
En caso negativo, exponga los motivos.	
Observaciones de la compañía aérea	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	

PARTE 5

Procedimientos de aceptación

Objetivo: La compañía aérea ACC3 tendrá implantado un procedimiento que permita, en el momento de aceptar un envío, evaluar y verificar el estatus de seguridad asignado al mismo mediante los controles previos.

Dicho procedimiento incluirá los elementos siguientes:

a) confirmación de que la entidad que entrega el envío figura como activa en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro para el aeropuerto o emplazamiento especificado, según corresponda;

b) verificación de que el identificador alfanumérico único de la base de datos de la Unión de la entidad que entrega los envíos figura en la documentación que los acompaña;

▼**M2**

c) en caso de envíos recibidos de un expedidor cliente, verificación de que la entidad figura en la lista en la base de datos de la compañía aérea.

Si en la documentación que acompaña al envío no se incluye el identificador o si la compañía aérea o entidad que entrega los envíos no figura como activa en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro, o, en el caso de los expedidores clientes, la entidad no figura en la base de datos de la compañía aérea, se considerará que los envíos no han sido sometidos previamente a ningún control de seguridad y deberán ser inspeccionados por la ACC3 o por otro agente acreditado (RA3) que haya superado la validación de seguridad aérea de la UE antes de su embarque en la aeronave;

d) verificación de que el envío es entregado por una persona designada por un agente acreditado o expedidor conocido que ha superado la validación de seguridad aérea de la UE que conste en su base de datos o un expedidor cliente de dicho agente acreditado o designado por la propia compañía aérea;

e) la persona designada equivaldrá a la persona encargada de entregar la carga o el correo aéreos a la compañía aérea. La persona que entregue los envíos a la 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;

f) en su caso, verificación de que el envío presenta toda la información de seguridad necesaria (carta de porte aéreo e información relativa al estatus de seguridad, ya sean en papel o en formato electrónico, descripción del envío e identificador único del mismo, razones para establecer el estatus de seguridad, medios o métodos de inspección o motivos para que esté exento de inspección) correspondiente a los envíos de carga y correo aéreos entregados;

g) verificación de que el envío no presenta indicios de manipulación; y

h) verificación de si el envío debe tratarse como carga y correo de alto riesgo (HRCM).

Referencia: puntos 6.8.3.5, 6.8.3.6, 6.8.3.7 y 6.8.5.4 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998.

5.1. Cuando acepta un envío de forma directa, ¿determina la compañía aérea si procede de un agente acreditado, un expedidor conocido o un expedidor cliente reconocido conforme a la normativa de la Unión sobre carga aérea e incluido en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro y en la base de datos de la compañía aérea?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbase el procedimiento.	
5.2. ¿Verifica la compañía aérea si el IAU figura en la documentación que acompaña los envíos recibidos de otro ACC3, RA3 o KC3 y confirma el estatus activo del ACC3, RA3 o KC3 en la base de datos sobre seguridad de la cadena de suministro?	
SÍ o NO	

▼**M2**

5.3. ¿Cuenta la entidad con un procedimiento para garantizar que, en caso de que la documentación no incluya el IAU o la entidad de procedencia de la carga no figure como activa en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro, el envío sea tratado como un envío procedente de un origen desconocido?	
SÍ o NO	
5,4. ¿Designa la compañía aérea a expedidores como AC3?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, describa el procedimiento y las salvaguardias exigidas por la compañía aérea al expedidor.	
5.5. Cuando acepta un envío de forma directa, ¿determina la compañía aérea si este tiene como destino un aeropuerto de la UE o del EEE?	
Sí o NO — Facilite una explicación.	
5.6. En caso afirmativo, ¿somete la compañía aérea toda la carga o el correo a los mismos controles de seguridad cuando el destino es un aeropuerto de la UE o del EEE?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbase el procedimiento.	
5.7. Cuando acepta un envío de forma directa, ¿determina la compañía aérea si debe tener la consideración de carga y correo de alto riesgo (HRCM), incluidos los envíos que se entregan por modos de transporte distintos del transporte aéreo?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, ¿cómo? Descríbase el procedimiento.	
5.8. Cuando acepta un envío seguro, ¿determina la compañía aérea si este se ha protegido de toda manipulación y/o de interferencias no autorizadas?	
SÍ o NO	

▼**M2**

En caso afirmativo, facilite una descripción (por ejemplo, precintos, cierres).	
5.9. Si la compañía aérea acepta carga o correo aéreos para su tránsito en este lugar (carga o correo que sale en la misma aeronave en la que llegó), ¿determina la compañía aérea, conforme a los datos de los que dispone, si la carga o el correo deben someterse a otros controles de seguridad?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, especifique cómo lo determina.	
En caso negativo, ¿qué controles se efectúan para garantizar la seguridad de la carga y el correo con destino a la UE o al EEE?	
5.10. Si la compañía aérea acepta carga o correo aéreos para su transferencia en este lugar (carga o correo que sale en una aeronave diferente de la aeronave en la que llegó), ¿determina la compañía aérea, conforme a los datos de los que dispone, si la carga o el correo deben someterse a otros controles de seguridad?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, especifique cómo lo determina.	
En caso negativo, ¿qué controles se efectúan para garantizar la seguridad de la carga y el correo con destino a la UE o al EEE?	
5.11. ¿Se exige a la persona que realiza la entrega de carga aérea segura conocida a la compañía aérea que presente un documento de identidad oficial que incluya una fotografía suya?	
SÍ o NO	
5.12. Conclusión: ¿Son suficientes los procedimientos de aceptación para determinar si la carga o el correo aéreos proceden de una cadena de suministro segura o si deben someterse a una inspección?	
SÍ o NO	
En caso negativo, exponga los motivos.	
Observaciones de la compañía aérea	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	

PARTE 6

Base de datos

Objetivo: En aquellos casos en los cuales la compañía aérea ACC3 no esté obligada a llevar a cabo una inspección del 100 % de la carga o el correo aéreos con destino a la UE o al EEE, la ACC3 se asegurará de que la carga o el correo proceden de una entidad que haya superado la validación de seguridad de la UE designada por la autoridad competente de un Estado miembro de la UE como agente acreditado de un tercer país (RA3) o de un expedidor conocido de un tercer país (KC3) o de un expedidor cliente (AC3) designado por ella misma o por un agente acreditado de un tercer país.

▼**M2**

Para controlar el registro de auditoría de seguridad pertinente, la compañía aérea ACC3 verificará el estatus activo del RA3 y del KC3 en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro y mantendrá una base de datos con la siguiente información de cada una de las entidades o personas de las que acepta carga o correo de forma directa:

— la categoría de la entidad implicada (agente acreditado o expedidor conocido),

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

— la naturaleza de sus actividades, excluida toda información comercial sensible,

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

— el identificador alfanumérico único atribuido en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro, o en caso de que la entidad sea un AC3, el número de registro de la empresa.

Al recibir carga o correo aéreos de un RA3 o un KC3, la compañía aérea ACC3 deberá consultar en la base de datos de la Unión si la entidad consta en ella como activa, y en el caso de un AC3, lo hará en la base de datos de la compañía aérea. En caso de que el estatus del RA3 o KC3 no esté activo o de que el AC3 no figure en la base de datos, la carga o el correo aéreos que entregue dicha entidad deberán someterse a una inspección antes de su embarque.

Referencia: punto 6.8.3.5, letra a), y punto 6.8.5.4 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998.

6.1. Cuando acepta un envío de forma directa, ¿determina la compañía aérea si procede de un agente acreditado, un expedidor conocido o un expedidor cliente reconocido conforme a la normativa de la Unión sobre carga aérea e incluido en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro y en la base de datos de la compañía aérea?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbase el procedimiento.	
6.2. ¿Dispone la compañía aérea de una base de datos que especifique de forma oportuna los datos referidos anteriormente de las siguientes entidades?	
— entidades designadas como agentes acreditados de terceros países (RA3), — entidades designadas como expedidores conocidos de terceros países (KC3), — entidades designadas como expedidores clientes por un RA3 o por la compañía aérea (AC3).	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, describa la base de datos.	
En caso negativo, explique el motivo.	

▼**M2**

6.3. ¿Dispone el personal que acepta la carga y el correo aéreos de fácil acceso a la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro y a la base de datos de la compañía aérea?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbase el proceso.	
6.4. ¿Se actualiza la base de datos con la regularidad necesaria para proporcionar información fiable a las personas que aceptan la carga y el correo aéreos?	
SÍ o NO	
En caso negativo, explíquese	
6.5. Conclusión: ¿Dispone la compañía aérea de una base de datos que garantice la plena transparencia en su relación con las entidades de las cuales recibe carga o correo (sometidos a inspección o control de seguridad) de forma directa para su transporte a la UE o al EEE?	
SÍ o NO	
En caso negativo, exponga los motivos.	
Observaciones de la compañía aérea	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	

PARTE 7

Inspección

Objetivo: Cuando la compañía aérea ACC3 acepta carga y correo de una entidad que no ha superado la validación de seguridad aérea de la UE o cuando la carga recibida no se ha protegido de interferencias no autorizadas desde el momento en que se efectuaron los controles de seguridad, la compañía aérea ACC3 se asegurará de que la carga o el correo se someten a una inspección antes de su embarque en una aeronave. La compañía aérea ACC3 seguirá un proceso que garantice que la carga y el correo aéreos con destino a la UE o al EEE para su transferencia, tránsito o descarga en cualquier aeropuerto de la Unión se someten a una inspección por los medios o métodos indicados en la normativa de la UE en la medida que sea necesaria para garantizar de forma razonable que no contengan ningún artículo prohibido.

En caso de que no sea la propia compañía aérea ACC3 quien inspeccione la carga o el correo aéreos, se asegurará de que las inspecciones oportunas se llevan a cabo de conformidad con los requisitos de la Unión. Llegado el caso, los procedimientos de inspección incluirán el tratamiento de la carga y el correo en transferencia o en tránsito.

▼**M2**

Cuando la inspección de la carga o el correo aéreos sea realizada por la autoridad competente del tercer país o por otra entidad que actúe en nombre de esta, la compañía aérea ACC3 que reciba la carga o el correo aéreos de la entidad indicará esta circunstancia en su programa de seguridad y especificará el modo en que se garantiza una inspección adecuada.

Referencia: puntos 6.8.3.1, 6.8.3.2 y 6.8.3.3 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998.

7.1. ¿La inspección es realizada por la compañía aérea o, en su nombre, por otra entidad contemplada en el programa de seguridad de la compañía aérea?	
En caso afirmativo, facilite detalles. Si procede, proporcione datos de la entidad o las entidades contempladas en el programa de seguridad de la compañía aérea: — Nombre — Dirección específica del emplazamiento — En su caso, estatuto de operador económico autorizado	
En caso negativo, ¿qué entidades no contempladas en el programa de seguridad de la compañía aérea someten a inspección la carga o el correo aéreos que dicha compañía aérea transporta a la UE o al EEE? Especifique la naturaleza de tales entidades y facilite detalles: — Empresa privada de servicios de escala — Empresa regulada por el Estado — Instalaciones u organismo de inspección del Estado — Otros	
7.2. ¿Tiene la entidad la posibilidad de solicitar los oportunos controles de seguridad en caso de que la inspección la lleve a cabo una de las entidades anteriormente citadas?	
SÍ o NO	
En caso negativo, facilite detalles.	
7.3. ¿Mediante qué documentos e instrucciones (por ejemplo, supervisión, seguimiento y control de calidad) garantiza la entidad que los controles de seguridad son realizados de la manera oportuna por dichos proveedores de servicios?	
7.4. ¿Qué métodos de inspección se aplican a la carga y el correo aéreos?	
Especifique todos los métodos utilizados, detallando en cada caso el equipo empleado para inspeccionar la carga y el correo aéreos (por ejemplo, fabricante, tipo, versión de *software*, norma, número de serie).	

▼**M2**

7.5. ¿Están contemplados el equipo o el método (por ejemplo, uso de perros detectores de explosivos) en la lista de conformidad más reciente de la UE, la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) o la Administración de Seguridad en el Transporte (TSA) de los Estados Unidos?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, facilítense detalles.	
En caso negativo, facilite detalles sobre la homologación del equipo y la fecha correspondiente, así como toda indicación de que cumple las normas de la UE aplicables a esos equipos.	
7.6. ¿Se utiliza el equipo de conformidad con el concepto de operaciones (CONOPS) del fabricante? ¿Se somete a pruebas y se mantiene con regularidad?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbase el proceso.	
7.7. En caso de que se recurra a ellos, ¿los perros detectores de explosivos (EDD) son objeto de un entrenamiento inicial y de un entrenamiento periódico o de un proceso de aprobación y de control de calidad de nivel equivalente al de los requisitos de la UE o la TSA?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbase todo el proceso y la correspondiente documentación justificante de la valoración.	
7.8. En caso de que intervengan EDD, ¿el proceso de inspección sigue una metodología de intervención equivalente a las normas de la UE o de la TSA?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbase todo el proceso y la correspondiente documentación justificante de la valoración.	
7.9. ¿Se tiene en consideración la naturaleza del envío durante el proceso de inspección?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbase cómo se garantiza que el método de inspección seleccionado se utiliza en la medida necesaria para ofrecer garantías razonables de que el envío no esconde ningún artículo prohibido.	
7.10. ¿Se sigue un procedimiento para la resolución de una alarma generada por el equipo de inspección?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbase el procedimiento que se sigue para resolver las alarmas de modo que se garantice de forma razonable la ausencia de artículos prohibidos.	

▼**M2**

En caso negativo, descríbase lo que ocurre con el envío.	
7.11. ¿Existen envíos exentos de la inspección de seguridad?	
SÍ o NO	
7.12. ¿Existe alguna exención no conforme con la lista de la Unión?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, facilítense detalles.	
7.13. ¿Se supervisa el acceso a la zona de inspección para garantizar que solo puede acceder a ella el personal autorizado que ha recibido la oportuna formación?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbase.	
7.14. ¿Se aplican un régimen de análisis o un control de calidad determinados?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbase.	
7.15. Conclusión: ¿Se inspeccionan la carga o el correo aéreos por alguno de los medios o métodos indicados en el punto 6.2.1 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 en la medida necesaria para garantizar de forma razonable que no contienen ningún artículo prohibido?	
SÍ o NO	
En caso negativo, expóngase el motivo.	
Observaciones de la compañía aérea	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	

PARTE 8

Carga o correo de alto riesgo

Objetivo: Se considerarán carga y correo de alto riesgo (HRCM) aquellos envíos que tengan origen en lugares identificados como de alto riesgo por la UE, o que hayan estado en transferencia en dichos lugares, o que muestren claros indicios de haber sido manipulados. Tales envíos deberán inspeccionarse conforme a instrucciones concretas. Los orígenes de alto riesgo y las instrucciones de inspección serán los que determine la autoridad competente de la UE o del EEE que haya designado a la compañía aérea como ACC3. La compañía aérea ACC3 tendrá implantado un procedimiento que garantice que la carga y el correo de alto riesgo con destino a la UE o al EEE se identifica y se somete a los oportunos controles establecidos por la normativa de la Unión.

▼**M2**

La compañía aérea ACC3 permanecerá en contacto con la autoridad competente responsable de los aeropuertos de la UE o del EEE a los cuales transporta carga con el fin de disponer de la información más reciente sobre los orígenes de alto riesgo.

La compañía aérea ACC3 aplicará las mismas medidas, con independencia de si recibe carga y correo de alto riesgo de otra compañía aérea o a través de otros modos de transporte.

Referencia: puntos 6.7 y 6.8.3.6 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998.

Nota: La carga y el correo de alto riesgo (HRCM) autorizados para el transporte a la UE o al EEE llevarán el estatus de seguridad «SHR», lo cual significa que el envío es seguro para las aeronaves de pasajeros, de carga y de correo de acuerdo con los requisitos aplicables al alto riesgo.

8.1. ¿Sabe el personal de la compañía aérea responsable de la realización de los controles de seguridad qué carga y qué correo aéreos deben tratarse como carga y correo de alto riesgo (HRCM)?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbase.	
8.2. ¿Tiene implantados la compañía aérea procedimientos para identificar la carga y el correo de alto riesgo?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbase.	
8.3. ¿Se someten la carga y el correo aéreos de alto riesgo a procedimientos de inspección especiales para la carga y el correo de alto riesgo conforme a la normativa de la UE?	
SÍ o NO	
En caso negativo, indíquese qué procedimientos se llevan a cabo.	
8.4. Tras la inspección, ¿expide la compañía aérea una declaración de estatus de seguridad de envío «SHR» en la documentación que acompaña el envío?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbase cómo se establece el estatus de seguridad y en qué documento.	
8.5. Conclusión: ¿Resulta apropiado el proceso implantado por la compañía aérea y ofrece garantías suficientes de que toda la carga aérea y todo el correo aéreo de alto riesgo se tratan del modo adecuado antes de su embarque?	
SÍ o NO	
En caso negativo, expóngase el motivo	
Observaciones de la compañía aérea	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	

▼M2

PARTE 9

Protección

Objetivo: La compañía aérea ACC3 tendrá implantados procedimientos que garanticen que la carga o el correo aéreos con destino a la UE o al EEE se protegen de interferencias no autorizadas desde el momento en que superan la inspección u otros controles de seguridad o desde el momento en que se aceptan tras superar la inspección o los controles de seguridad hasta el momento de su embarque.

Esa protección puede proporcionarse de distintas formas, como medios físicos (por ejemplo, barreras, salas cerradas), humanos (por ejemplo, patrullas, personal formado) y tecnológicos (por ejemplo, cámaras de televisión en circuito cerrado, sistemas de alarma anti-intrusión).

La carga o el correo aéreos seguros con destino a la UE o al EEE deberán encontrarse separados de la carga o el correo aéreos no seguros.

Referencia: punto 6.8.3 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998

9.1. ¿Es la compañía aérea u otra entidad que actúa en nombre de la compañía aérea y está contemplada en el programa de seguridad de esta quien protege la carga y el correo aéreos seguros?	
En caso afirmativo, facilítense detalles.	
En caso negativo, ¿qué entidades no contempladas en el programa de seguridad de la compañía aérea son responsables de proteger la carga o el correo aéreos seguros que dicha compañía aérea transporta a la UE o al EEE? Especifique y detalle la naturaleza de tales entidades: — Empresa privada de servicios de escala — Empresa regulada por el Estado — Instalaciones u organismo de inspección del Estado — Otros	
9.2. ¿Se aplican controles de seguridad y medidas de protección que eviten la manipulación durante el proceso de inspección?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbanse.	
9.3. ¿Se siguen procesos que garanticen que la carga o el correo aéreos con destino a la UE o al EEE que han superado los oportunos controles de seguridad se protegen de interferencias no autorizadas desde el momento de su aseguramiento hasta el momento de su embarque?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, describa las medidas de protección.	
En caso negativo, exponga los motivos.	

▼M2

9.4. Conclusiones: ¿Es la protección de los envíos lo suficientemente consistente como para evitar toda interferencia ilícita?	
SÍ o NO	
En caso negativo, expóngase el motivo.	
Observaciones de la compañía aérea	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	

PARTE 10

Documentación que acompaña el envío

Objetivo: La compañía aérea ACC3 garantizará que la documentación que acompaña un envío que la ACC3 ha sometido a controles de seguridad (por ejemplo, inspección, protección) incluye al menos:

a) el identificador alfanumérico único atribuido por la autoridad competente responsable de la designación;

b) el identificador único del envío, como el número de la carta de porte aéreo interno o consolidado, cuando proceda;

c) el contenido del envío; y

d) el estatus de seguridad del envío, indicado como sigue:

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

— «SCO», es decir, el envío es seguro para las 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.

De no existir un agente acreditado de un tercer país, podrá expedir la declaración de estatus de seguridad la compañía aérea ACC3 o una compañía aérea procedente de un tercer país exento del régimen ACC3.

Si el estatus de seguridad es expedido por la ACC3, la compañía aérea deberá indicar además las razones para expedirlo, incluidos los medios o métodos de inspección utilizados o los motivos de que el envío esté exento de inspección, utilizando las normas adoptadas en el régimen de Declaración de Seguridad del Envío.

En caso de que el estatus de seguridad y la documentación de acompañamiento hubieran sido establecidos por un RA3 anteriormente o por otra ACC3, la ACC3 verificará, durante el proceso de aceptación, que la información anterior esté incluida en la documentación de acompañamiento.

La documentación que acompañe el envío debe presentarse bien en forma de carta de porte aéreo o de documento postal equivalente o de declaración independiente, y bien en formato electrónico o por escrito.

Referencia: punto 6.3.2.6, letra d), y puntos 6.8.3.4, 6.8.3.5, 6.8.3.6 y 6.8.3.7 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998.

▼M2

10.1. ¿Garantiza la compañía aérea que se ha verificado la pertinente documentación de acompañamiento y que incluye la información exigida en el punto 6.3.2.6, letra d), y en los puntos 6.8.3.4, 6.8.3.5 y 6.8.3.6 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, describa el contenido de la documentación.	
En caso negativo, explique por qué y cómo la compañía aérea considera que la carga o el correo es «seguro» cuando se embarca en una aeronave.	
10.2. ¿Incluye la documentación el identificador alfanumérico único de la compañía aérea ACC3?	
SÍ o NO	
En caso negativo, explique el motivo.	
10.3. ¿Especifica la documentación el estatus de seguridad de la carga y cómo se obtuvo dicho estatus?	
SÍ o NO	
Describa de qué forma se especifica.	
10.4. Conclusión: ¿Ofrece el proceso de documentación garantías suficientes de que la carga o el correo van acompañados de documentación adecuada que especifique el estatus de seguridad correcto y toda la información exigida?	
SÍ o NO	
En caso negativo, expóngase el motivo.	
Observaciones de la compañía aérea	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	

PARTE 11

Cumplimiento

Objetivo: Tras evaluar las anteriores diez partes de esta lista de control, el validador de seguridad aérea de la UE debe concluir si su verificación *in situ* se corresponde con el contenido de la parte del programa de seguridad de la compañía aérea que describe las medidas aplicables a la carga y el correo aéreos con destino a la UE o el EEE y si los controles de seguridad cumplen de manera suficiente los objetivos enumerados en esta lista de control.

Estas conclusiones pueden comprender uno de los cuatro posibles casos principales:

▼**M2**

1) el programa de seguridad de la compañía aérea es conforme al apéndice 6-G del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 y la verificación *in situ* confirma el cumplimiento del objetivo de la lista de control;

2) el programa de seguridad de la compañía aérea es conforme al apéndice 6-G del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998, pero la verificación *in situ* no confirma el cumplimiento del objetivo de la lista de control;

3) el programa de seguridad de la compañía aérea no es conforme al apéndice 6-G del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 pero la verificación *in situ* confirma el cumplimiento del objetivo de la lista de control; o

4) el programa de seguridad de la compañía aérea no es conforme al apéndice 6-G del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998, y la verificación *in situ* no confirma el cumplimiento del objetivo de la lista de control.

11.1. Conclusión general: Indique la situación que más se aproxime al caso validado.	
1, 2, 3 o 4	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	
Observaciones de la compañía aérea	

Nombre del validador:

Fecha:

Firma:

▼M2

ANEXO

Lista de personas y entidades visitadas y entrevistadas

Indíquense el nombre de la entidad, el nombre y el cargo de la persona de contacto y la fecha de la visita o entrevista.

Nombre de la entidad	Nombre de la persona de contacto	Cargo de la persona de contacto	Fecha de la visita o entrevista

APÉNDICE 6-C4

LISTA DE CONTROL DE VALIDACIÓN PARA EXPEDIDORES CONOCIDOS DE TERCEROS PAÍSES QUE HAYAN SUPERADO LA VALIDACIÓN DE SEGURIDAD AÉREA DE LA UE

Las entidades de terceros países tienen la opción de integrarse en una cadena de suministro segura de una ACC3 (*compañía aérea que transporta carga o correo aéreos a la Unión a partir de un aeropuerto de un tercer país*) solicitando su designación como expedidor conocido de un tercer país que haya superado la validación de seguridad aérea de la UE (KC3). Un KC3 es una entidad que manipula carga ubicada en un tercer país, validada y aprobada como tal en función de una validación de seguridad aérea de la UE.

Un KC3 garantizará que se han efectuado controles de seguridad de los envíos con destino a la Unión ([1]) y que los envíos se han protegido de toda interferencia no autorizada desde el momento de aplicación de dichos controles de seguridad hasta el momento de su traslado a una ACC3 o a un agente acreditado de un tercer país que haya superado la validación de seguridad aérea de la UE (RA3).

Los requisitos previos para transportar carga o correo aéreos en la Unión (UE) o Islandia, Noruega y Suiza se establecen en el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998.

La lista de control es el instrumento que el validador de seguridad aérea de la UE empleará para determinar el nivel de seguridad aplicado a la carga o el correo aéreos cuyo destino sea la UE o el EEE ([2]) por la entidad que solicite su designación como KC3 o bajo su responsabilidad. La lista de control solo deberá emplearse en los casos especificados en el punto 6.8.5.1, letra b), del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998. En los casos especificados en el punto 6.8.5.1, letra a), de dicho anexo, el validador de seguridad aérea de la UE empleará la lista de control ACC3.

([1]) Estados miembros de la Unión Europea: Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, Estonia, España, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumanía y Suecia.

([2]) En la presente lista de control de validación, se entenderá que la carga aérea, el correo aéreo o las aeronaves con destino a la UE o al EEE serán aquellos cuyo destino sea la UE, Islandia, Noruega o Suiza.

▼**M2**

Tanto la autoridad competente responsable de la designación como la entidad validada recibirán un informe de validación en un plazo no superior a un mes a partir de la fecha de la verificación *in situ*. El informe de validación incluirá al menos lo siguiente:

— la lista de control completada firmada por el validador de seguridad aérea de la UE y, si procede, con las observaciones de la entidad validada;

— la declaración de compromiso (apéndice 6-H3 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998) firmada por la entidad validada; y

— una declaración de independencia (apéndice 11-A del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998) respecto de la entidad validada firmada por el validador de seguridad aérea de la UE.

La numeración de las páginas, la fecha de la validación de seguridad aérea de la UE y la rúbrica, tanto por parte del validador como de la entidad validada, en cada página indicarán que el informe de validación es completo.

El KC3 podrá recurrir al informe en sus relaciones comerciales con cualquier ACC3 y con cualquier RA3.

Por defecto, el informe de validación se redactará en inglés.

En cuanto a las partes que no puedan valorarse conforme a los requisitos previstos en el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998, se aplicarán como normas de referencia las normas y los métodos recomendados (SARPS) del anexo 17 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y el material de referencia que contempla el Manual de seguridad de la aviación de la OACI (doc. 8973, distribución limitada).

Cómo rellenar el formulario:

1) Deben completarse todas las partes aplicables y pertinentes de la lista de control, de conformidad con el modelo empresarial y las actividades de la entidad que está siendo validada. Si no se dispone de información, deberá explicarse.

2) Al final de cada parte, el validador de seguridad aérea de la UE determinará si se cumplen los objetivos de esa parte y en qué medida.

PARTE 1

Organización y responsabilidades

1.1. Fecha(s) de validación	
Debe utilizarse un formato de fecha exacta, por ejemplo, desde 01.10.2012 hasta 02.10.2012	
dd/mm/aaaa	
1.2. Fecha de la validación anterior, si procede	
dd/mm/aaaa	

▼**M2**

Número de registro KC3 anterior, en su caso	
Certificado OEA o estatuto C-TPAT u otras certificaciones, en su caso	
1.3. Datos relativos al validador de seguridad aérea	
Nombre	
Sociedad/Organización/Autoridad	
Identificador alfanumérico único (IAU)	
Dirección de correo electrónico	
Número de teléfono, incluido el prefijo internacional	
1.4. Nombre de la entidad	
Nombre	
Número de la empresa (por ejemplo, número de identificación en el registro mercantil, si procede)	
Número/Unidad/Edificio	
Calle	
Población	
Código postal	
Estado (si procede)	
País	
Apartado de correos, si procede	
1.5. Domicilio social de la organización (si difiere del emplazamiento que se pretende validar)	
Número/Unidad/Edificio	

▼**M2**

Calle	
Población	
Código postal	
Estado (si procede)	
País	
Apartado de correos, si procede	
1.6. Tipo de actividad — Tipos de carga procesados	
¿Cuál es el tipo de actividad y cuál es el tipo de carga procesado en las instalaciones del solicitante?	
1.7. Indique si el solicitante es responsable de alguno de los siguientes procesos:	
a) Producción b) Embalaje c) Almacenamiento d) Expedición e) Otros (especifíquese)	
1.8. Número aproximado de empleados en el emplazamiento	
Número	
1.9. Nombre y cargo del responsable de la seguridad de la carga o el correo aéreos del tercer país	
Nombre	
Cargo	
Dirección de correo electrónico	
Número de teléfono, incluido el prefijo internacional	

PARTE 2

Organización y responsabilidades del expedidor conocido de un tercer país que haya superado la validación de seguridad aérea de la UE

Objetivo: No podrán transportarse a la UE ni al EEE carga y correo aéreos que no hayan sido objeto de controles de seguridad. La carga y el correo entregados por un KC3 a una ACC3 o a un RA3 solo podrá aceptarse como carga y correo seguros si el KC3 aplica esos controles de seguridad. Las siguientes partes de esta lista de control pormenorizan la información relativa a dichos controles.

El KC3 adoptará procedimientos para garantizar que se aplican los controles de seguridad adecuados a toda la carga aérea y todo el correo aéreo con destino a la UE o al EEE y que la carga o el correo seguros se protegen hasta que se trasladan a un ACC3 o a un RA3. Los controles de seguridad ofrecerán garantías razonables de que el envío no esconde ningún artículo prohibido.

Referencia: punto 6.8.3 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998.

▼**M2**

2.1. ¿Ha adoptado la entidad un programa de seguridad?	
SÍ o NO	
En caso negativo, pase directamente al punto 2.5.	
2.2. Información sobre el programa de seguridad de la entidad	
Fecha — Debe utilizarse un formato de fecha exacta dd/mm/aaaa.	
Versión	
¿Ha sido presentado o aprobado el programa de seguridad por la autoridad adecuada del Estado en el que la entidad está ubicada? En caso afirmativo, descríbase el proceso.	
2.3. ¿Cubre el programa de seguridad de modo suficiente los elementos mencionados en las partes 4 a 11 de la lista de control?	
SÍ o NO	
En caso negativo, descríbase por qué, pormenorizando los motivos.	
2.4. ¿Es el programa de seguridad concluyente, consistente y completo?	
SÍ o NO	
En caso negativo, expónganse los motivos.	
2.5. ¿Ha establecido la entidad un proceso que garantice que la carga o el correo aéreos con destino a la UE o al EEE se someten a los controles de seguridad oportunos antes de su traslado a una ACC3 o a un RA3?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbase el proceso.	
2.6. ¿Dispone la entidad de un sistema de gestión (por ejemplo, instrumentos, instrucciones) para garantizar que se realizan los controles de seguridad requeridos?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, describa el sistema de gestión y explique si ha sido aprobado, controlado o facilitado por la autoridad competente u otra entidad.	
En caso negativo, explique cómo garantiza la entidad que los controles de seguridad se realizan del modo requerido.	

▼M2

2.7. Conclusiones y observaciones generales sobre la fiabilidad, el valor concluyente y la consistencia del proceso	
Observaciones de la entidad	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	

PARTE 3

Carga o correo aéreos reconocibles

Objetivo: Determinar el punto o lugar en que la carga o el correo aéreos devienen reconocibles como tales.

3.1. Determinar cuándo y cómo un envío cualquiera de carga o correo aéreos con destino a la UE o al EEE deviene reconocible como tal mediante una inspección de las zonas de producción, embalaje, almacenamiento, selección y expedición, entre otras zonas relevantes.	
Descríbase	
Observaciones de la entidad	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	

Recuerde que debe facilitarse información exhaustiva sobre la protección de la carga o el correo aéreos reconocibles de interferencias no autorizadas o intentos de manipulación en las partes 6 a 9.

PARTE 4

Selección y formación de personal

Objetivo: Para garantizar que se efectúan los controles de seguridad requeridos, el KC3 asignará las tareas de seguridad de la carga o el correo aéreos a personal competente y responsable. El personal con acceso a la carga aérea reconocible deberá poseer todas las competencias necesarias para realizar su trabajo y haber recibido la formación adecuada.

Con el fin de cumplir este objetivo, el KC3 adoptará procedimientos que garanticen que todos los miembros del personal (por ejemplo, trabajadores fijos, temporales, interinos o conductores) con acceso directo y no acompañado a la carga o el correo aéreos a los cuales estén aplicándose o se hayan aplicado controles de seguridad:

a) se han sometido a un control inicial y a posteriores controles de precontratación o verificaciones de antecedentes de conformidad, como mínimo, con los requisitos de las autoridades locales de la instalación KC3 validada; y

b) han completado un curso inicial y posteriores cursos de formación continua en materia de seguridad para conocer sus responsabilidades al respecto de conformidad con los requisitos de las autoridades locales de la instalación KC3 validada.

▼**M2**

Nota:

— Una verificación de antecedentes es una comprobación de la identidad y la experiencia de una persona, incluyendo cualquier antecedente penal, cuando esté legalmente permitido, como parte de la evaluación de la idoneidad de un individuo para aplicar un control de seguridad o para tener acceso no acompañado a una zona de seguridad restringida (según la definición del anexo 17 de la OACI).

— Un examen de precontratación determinará la identidad de la persona sobre la base de los documentos justificativos oportunos; referirá la formación y experiencia profesional, así como las posibles interrupciones de actividad durante al menos los cinco años anteriores; y exigirá que la persona en cuestión firme una declaración que refiera los posibles antecedentes penales en todos los Estados de residencia durante al menos los cinco años anteriores (definición de la Unión).

Referencia: punto 6.8.3.1 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998.

4.1. ¿Existe un procedimiento que garantice que todo el personal con acceso a la carga o el correo aéreos reconocibles se somete a exámenes de precontratación que evalúan los antecedentes personales y la cualificación?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, indíquese el número de años anteriores tomado en consideración en el examen de precontratación y qué entidad lo lleva a cabo.	
4.2. Indíquese si ese procedimiento incluye:	
☐ Verificación de antecedentes ☐ Examen de precontratación ☐ Verificación de antecedentes penales ☐ Entrevistas ☐ Otros (proporcione detalles) Explíquense los elementos, indíquese qué entidad los lleva a cabo y, si procede, indíquese el período anterior tenido en cuenta.	
4.3. ¿Existe un procedimiento que garantice que la persona responsable de la ejecución y la supervisión de la aplicación de los controles de seguridad en el emplazamiento se somete a un examen de precontratación que permita evaluar sus antecedentes personales y su cualificación?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, indíquese el número de años anteriores tomado en consideración en el examen de precontratación y qué entidad lo lleva a cabo.	

▼M2

4.4. Indíquese si ese procedimiento incluye:	
☐ Verificación de antecedentes ☐ Examen de precontratación ☐ Verificación de antecedentes penales ☐ Entrevistas ☐ Otros (proporcione detalles) Explíquense los elementos, indíquese qué entidad los lleva a cabo y, si procede, indíquese el período anterior tenido en cuenta.	
4.5. ¿Recibe el personal con acceso a la carga o al correo aéreos reconocibles formación en materia de seguridad antes de autorizársele el acceso a dicha carga o correo aéreos?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbanse los aspectos que cubre la formación y cuánto dura.	
4.6. ¿Recibe el personal mencionado en el punto 4.5 formación periódica?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, describa los aspectos que cubre la formación periódica y la frecuencia con que se imparte.	
4.7. Conclusión: ¿Garantizan las medidas relativas a la selección y formación de personal que todas las personas con acceso a la carga o el correo aéreos reconocibles con destino a la UE o al EEE se contratan adecuadamente y reciben la formación oportuna para asegurar un conocimiento suficiente de sus responsabilidades en materia de seguridad?	
SÍ o NO	
En caso negativo, exponga los motivos.	
Observaciones de la entidad	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	

PARTE 5

Seguridad física

Objetivo: El KC3 tendrá implantados procedimientos para garantizar que la carga o el correo aéreos reconocibles con destino a la UE o al EEE están protegidos de toda interferencia no autorizada o manipulación. Si esa carga o correo no están protegidos, no podrán ser expedidos a una ACC3 o a un RA3 como carga o correo seguros.

▼**M2**

La entidad deberá demostrar cómo están protegidos su centro de actividad o sus instalaciones y que se siguen los procedimientos pertinentes de control de accesos. Es de vital importancia que el acceso a la zona en que se procesen o almacenen la carga o el correo aéreos reconocibles esté debidamente vigilado. Todas las puertas, ventanas y otros puntos de acceso a la carga o al correo aéreos con destino a la UE o al EEE han de ofrecer garantías de seguridad o deberán estar sujetos a un control de acceso.

La seguridad física podrá consistir en lo siguiente (no se trata de una lista exhaustiva):

— obstáculos físicos, como vallas o cercados,

— tecnología, con alarmas o sistemas de televisión en circuito cerrado,

— seguridad humana, como personal dedicado a actividades de vigilancia.

Referencia: punto 6.8.3.1 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998.

5.1. ¿Están todos los puntos de acceso a la carga o el correo aéreos reconocibles sujetos a un control de acceso y el acceso limitado a las personas autorizadas?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, especifíquese cómo se controla el acceso. Explíquese y descríbase. Son posibles varias respuestas. ☐ Personal de seguridad ☐ Otro tipo de personal ☐ Controles manuales si se autoriza la entrada de personas a la zona ☐ Sistemas electrónicos de control de acceso ☐ Otros (especifíquese)	
En caso afirmativo, ¿cómo se garantiza que una persona tiene autorización para entrar en la zona? Explíquese y descríbase. Son posibles varias respuestas. — Utilización de una tarjeta de identificación de la empresa — Utilización de otro tipo de tarjeta de identificación, como un pasaporte o un permiso de conducción — Lista de personas autorizadas para uso del personal (de seguridad) — Autorización electrónica, por ejemplo, por medio de un chip — Distribución de llaves o de códigos de acceso restringida al personal autorizado — Otros (especifíquese)	

▼**M2**

5.2. ¿Están protegidos todos los puntos de acceso a la carga o el correo aéreos reconocibles? Se incluyen todos los puntos de acceso que no son de uso permanente y puntos que no suelen utilizarse como puntos de acceso, por ejemplo, las ventanas.	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, indíquese cómo están protegidos estos puntos. Explíquese y descríbase. Son posibles varias respuestas. — Presencia de personal de seguridad — Sistemas electrónicos de control de acceso que solo permiten acceder a las personas una a una — Barreras, por ejemplo, cierres o candados — Sistema de televisión en circuito cerrado — Sistema de detección de intrusos	
5.3. ¿Existen medidas adicionales para mejorar la seguridad general de las instalaciones?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, explíquense y descríbanse ☐ Vallas o cercados ☐ Sistema de televisión en circuito cerrado ☐ Sistema de detección de intrusos ☐ Vigilancia y patrullas ☐ Otros (especifíquese)	
5.4. ¿Se trata de un edificio de construcción sólida?	
SÍ o NO	
5.5. Conclusión: ¿Son suficientes las medidas adoptadas por la entidad para impedir todo acceso no autorizado a aquellas partes del emplazamiento e instalaciones en que se procesan o almacenan carga o correo aéreos reconocibles con destino a la UE o al EEE?	
SÍ o NO	
En caso negativo, exponga los motivos.	
Observaciones de la entidad	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	

▼M2

PARTE 6

Producción

Objetivo: El KC3 tendrá implantados procedimientos para garantizar que la carga o el correo aéreos reconocibles con destino a la UE o al EEE están protegidos de toda interferencia no autorizada o manipulación durante el proceso de producción. Si esa carga o correo no están protegidos, no podrán ser expedidos a una ACC3 o a un RA3 como carga o correo seguros.

La entidad deberá probar que el acceso a la zona de producción está controlado y que el proceso de producción está supervisado. Si el producto es reconocible como carga o correo aéreos con destino a la UE o al EEE a lo largo del proceso de producción, la entidad deberá aportar datos acerca de las medidas adoptadas para proteger la carga o correo aéreos de toda interferencia no autorizada o intento de manipulación a partir de esta fase.

Responda a estas preguntas si puede reconocerse el producto como carga o correo aéreos con destino a la UE o al EEE durante el proceso de producción.

6.1. ¿Está controlado y limitado a las personas autorizadas el acceso a la zona de producción?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, explíquese cómo se controla el acceso y se limita a las personas autorizadas.	
6.2. ¿Se supervisa el proceso de producción?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, explíquese cómo se supervisa.	
6.3. ¿Se efectúan controles para impedir toda posible manipulación en la fase de producción?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbanse.	
6.4. Conclusión: ¿Son suficientes las medidas adoptadas por la entidad para proteger la carga o el correo aéreos reconocibles con destino a la UE o al EEE de toda interferencia no autorizada o intento de manipulación durante la producción?	
SÍ o NO	
En caso negativo, exponga los motivos.	
Observaciones de la entidad	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	

PARTE 7

Embalaje

Objetivo: El KC3 tendrá implantados procedimientos para garantizar que la carga o el correo aéreos reconocibles con destino a la UE o al EEE están protegidos de toda interferencia no autorizada o manipulación durante el proceso de embalaje. Si esa carga o correo no están protegidos, no podrán ser expedidos a una ACC3 o a un RA3 como carga o correo seguros.

▼**M2**

La entidad deberá probar que el acceso a la zona de embalaje está controlado y que el proceso de embalaje está supervisado. Si el producto es reconocible como carga o correo aéreos con destino a la UE o al EEE a lo largo del proceso de embalaje, la entidad deberá demostrar que se han adoptado medidas para proteger la carga o correo aéreos de toda interferencia no autorizada o intento de manipulación a partir de esta fase. Todos los productos acabados deben ser controlados antes del embalaje.

Responda a estas preguntas si puede reconocerse el producto como carga o correo aéreos con destino a la UE o al EEE durante el proceso de embalaje.

7.1. ¿Está controlado y limitado a las personas autorizadas el acceso a la zona de embalaje?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, explíquese cómo se controla el acceso y se limita a las personas autorizadas.	
7.2. ¿Se supervisa el proceso de embalaje?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, explíquese cómo se supervisa.	
7.3. ¿Se efectúan controles para impedir toda posible manipulación en la fase de embalaje?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbanse	
7.4. Describa el acabado exterior del embalaje:	
a) ¿Es el acabado exterior del embalaje consistente?	
SÍ o NO	
Descríbase	
b) ¿Deja patente el acabado exterior del embalaje cualquier intento de manipulación?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbase el proceso empleado para dejar patente cualquier intento de manipulación, por ejemplo, mediante precintos numerados, etiquetas especiales o cinta adhesiva de seguridad.	
En caso negativo, describa las medidas de protección adoptadas para garantizar la integridad de los envíos.	
7.5. Conclusión: ¿Son suficientes las medidas adoptadas por la entidad para proteger la carga o el correo aéreos reconocibles con destino a la UE o al EEE de toda interferencia no autorizada o intento de manipulación durante el embalaje?	
SÍ o NO	

▼M2

En caso negativo, exponga los motivos.	
Observaciones de la entidad	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	

PARTE 8

Almacenamiento

Objetivo: El KC3 tendrá implantados procedimientos para garantizar que la carga o el correo aéreos reconocibles con destino a la UE o al EEE están protegidos de toda interferencia no autorizada o manipulación durante el almacenamiento. Si esa carga o correo no están protegidos, no podrán ser expedidos a una ACC3 o a un RA3 como carga o correo seguros.

La entidad deberá demostrar que el acceso a la zona de almacenamiento está controlado. Si el producto es reconocible como carga o correo aéreos con destino a la UE o al EEE durante su almacenamiento, la entidad deberá aportar datos acerca de las medidas adoptadas para proteger la carga o correo aéreos de toda interferencia no autorizada o intento de manipulación a partir de esta fase.

Responda a estas preguntas si puede reconocerse el producto como carga o correo aéreos con destino a la UE o al EEE durante el proceso de almacenamiento.

8.1. ¿Está controlado y limitado a las personas autorizadas el acceso a la zona de almacenamiento?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, explíquese cómo se controla el acceso y se limita a las personas autorizadas.	
8.2. ¿Se almacenan la carga o el correo aéreos acabados y embalados en condiciones seguras y se pasan por un control para detectar posibles manipulaciones?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbase.	
En caso negativo, explíquese cómo la entidad garantiza que la carga o el correo aéreos acabados y embalados con destino a la UE o al EEE se protegen de interferencias no autorizadas y de posibles manipulaciones.	
8.3. Conclusión: ¿Son suficientes las medidas adoptadas por la entidad para proteger la carga o el correo aéreos reconocibles con destino a la UE o al EEE de toda interferencia no autorizada o intento de manipulación durante el almacenamiento?	
SÍ o NO	
En caso negativo, exponga los motivos.	

▼**M2**

Observaciones de la entidad	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	

PARTE 9

Expedición

Objetivo: El KC3 tendrá implantados procedimientos para garantizar que la carga o el correo aéreos reconocibles con destino a la UE o al EEE están protegidos de toda interferencia no autorizada o manipulación durante el proceso de expedición. Si esa carga o correo no están protegidos, no podrán ser expedidos a una ACC3 o a un RA3 como carga o correo seguros.

La entidad deberá demostrar que el acceso a la zona de expedición está controlado. Si el producto es reconocible como carga o correo aéreos con destino a la UE o al EEE a lo largo del proceso de expedición, la entidad deberá demostrar que se han adoptado medidas para proteger la carga o correo aéreos de toda interferencia no autorizada o intento de manipulación a partir de esta fase.

Responda a estas preguntas si puede reconocerse el producto como carga o correo aéreos con destino a la UE o al EEE durante el proceso de expedición.

9.1. ¿Está controlado y limitado a las personas autorizadas el acceso a la zona de expedición?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, explíquese cómo se controla el acceso y se limita a las personas autorizadas.	
9.2. ¿Quién tiene acceso a la zona de expedición? Son posibles varias respuestas.	
☐ Empleados de la entidad ☐ Conductores ☐ Visitantes ☐ Contratistas ☐ Otros (especifique)	
9.3. ¿Se supervisa el proceso de expedición?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, explíquese cómo se supervisa.	
9.4. ¿Se efectúan controles para impedir toda posible manipulación en la zona de expedición?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbanse.	
9.5. Conclusión: ¿Son suficientes las medidas adoptadas por la entidad para proteger la carga o el correo aéreos reconocibles con destino a la UE o al EEE de toda interferencia no autorizada o intento de manipulación durante el proceso de expedición?	
SÍ o NO	

▼M2

En caso negativo, exponga los motivos.	
Observaciones de la entidad	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	

PARTE 10

Envíos de distinta procedencia

Objetivo: El KC3 tendrá implantados procedimientos para garantizar que la carga o el correo que no procedan de él mismo no sean expedidos a una ACC3 o a un RA3 como carga o correo seguros.

Un KC3 podrá transmitir envíos que no procedan de él mismo a un RA3 o a una ACC3, 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 ser inspeccionados por un RA3 o ACC3 antes de ser embarcados en una aeronave.

10.1. ¿Acepta la entidad envíos de carga o correo destinados al transporte por vía aérea procedentes de otras entidades?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, indique cómo se separan esos envíos de la carga o correo de su propia compañía y cómo se identifican ante el agente acreditado o transportista.	
Observaciones de la entidad	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	

PARTE 11

Documentación

Objetivo: El KC3 garantizará que la documentación que acompaña un envío que el KC3 ha sometido a controles de seguridad (por ejemplo, protección) incluye al menos:

a) el identificador alfanumérico único atribuido por la autoridad competente responsable de la designación; y

b) el contenido del envío.

La documentación que acompañe el envío puede figurar bien en formato electrónico o por escrito.

Referencia: punto 6.8.3.4 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998.

▼**M2**

11.1. ¿Garantiza la entidad que se ha verificado la pertinente documentación de acompañamiento y que incluye el IAU atribuido por la autoridad competente responsable de la designación y una descripción del envío?	
SÍ o NO	
En caso negativo, explíquese.	
11.2. Conclusión: ¿Ofrece el proceso de documentación garantías suficientes de que la carga o el correo van acompañados de documentación adecuada?	
SÍ o NO	
En caso negativo, expóngase el motivo.	
Observaciones de la entidad	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	

PARTE 12

Transporte

Objetivo: El KC3 tendrá implantados procedimientos a fin de garantizar que la carga o el correo aéreos reconocibles con destino a la UE o al EEE están protegidos de toda interferencia no autorizada o manipulación durante el transporte. Si esa carga o correo no están protegidos, no podrán ser aceptados por una ACC3 o un RA3 como carga o correo seguros.

Durante el transporte, el KC3 será responsable de la protección de los envíos seguros. Se incluyen en este punto los casos en que el transporte es realizado, en su nombre, por otra entidad, como en el caso de los transitarios. No se incluyen los casos en que los envíos son transportados bajo la responsabilidad de una ACC3 o un RA3.

Responda a estas preguntas si puede reconocerse el producto como carga o correo aéreos con destino a la UE o al EEE durante el transporte.

12.1. ¿Cómo se le hace entrega a la ACC3 o al RA3 de la carga y del correo aéreos?	
a) ¿Transporte propio de la entidad validada?	
SÍ o NO	
b) ¿Transporte de una ACC3 o un RA3?	
SÍ o NO	
c) ¿Contratista empleado por la entidad validada?	
SÍ o NO	

▼**M2**

12.2. ¿Están la carga o el correo aéreos embalados a prueba de manipulaciones?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, especifíquese cómo.	
12.3. ¿Está el vehículo precintado o cerrado antes del transporte?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, especifíquese cómo.	
12.4. En caso de utilizar precintos numerados, indique si se controla el acceso a los precintos y si se registran los números correspondientes.	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, especifíquese cómo.	
12.5. Si procede, ¿firma el transportista de que se trate la declaración del transportista?	
SÍ o NO	
12.6. La persona que transporta la carga ¿ha estado sometida a controles de seguridad específicos y ha recibido formación en materia de seguridad antes de ser autorizada a transportar carga o correo aéreos seguros, o ambos?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbase qué tipo de controles de seguridad (por ejemplo, examen de precontratación, control de los antecedentes) y qué tipo de formación (por ejemplo, concienciación en temas de seguridad).	
12.7. Conclusión: Indique si las medidas adoptadas son suficientes para proteger la carga o el correo aéreos de toda interferencia no autorizada durante su transporte.	
SÍ o NO	
En caso negativo, exponga los motivos.	
Observaciones de la entidad	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	

PARTE 13

Cumplimiento

Objetivo: Tras evaluar las doce partes anteriores de esta lista de control, el validador de seguridad aérea de la UE debe concluir si su verificación *in situ* confirma la realización de los controles de seguridad con arreglo a los objetivos enumerados en esta lista de control para la carga o el correo aéreos con destino a la UE o al EEE.

▼**M2**

Pueden darse dos situaciones. El validador de seguridad aérea de la UE concluye que la entidad:

1. Ha cumplido satisfactoriamente los objetivos previstos en la lista de control. Tanto la autoridad competente responsable de la designación como la entidad validada recibirán un informe de validación en un plazo no superior a un mes a partir de la fecha de la verificación *in situ*;

2. Ha incumplido los objetivos previstos en la lista de control. En tal caso, no se autorizará a la entidad a entregar carga o correo aéreos con destino a la UE o al EEE a una ACC3 o RA3 sin que hayan sido inspeccionados por una parte autorizada. La entidad recibirá una copia de la lista de control completada en la que se determinarán las deficiencias detectadas.

El validador de seguridad aérea de la UE deberá tener presente que la evaluación se efectúa en función de una metodología de cumplimiento general, basada en objetivos.

12.1. Conclusión general: Indique la situación que más se aproxime al caso validado.	
1 o 2	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	
Observaciones de la entidad	

Nombre del validador:

Fecha:

Firma:

▼M2

ANEXO

Lista de personas y entidades visitadas y entrevistadas

Indíquense el nombre de la entidad, el nombre y el cargo de la persona de contacto y la fecha de la visita o entrevista.

Nombre de la entidad	Nombre de la persona de contacto	Cargo de la persona de contacto	Fecha de la visita o entrevista

▼B

APÉNDICE 6-D

INSTRUCCIONES EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN 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 ([1]) y sus correspondientes actos de aplicación.

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 deberán circular acompañados en todo momento por aquellas zonas en que se preparan, embalan o almacenan los envíos de carga o correo aéreos reconocibles y, de no ser así, se les prohibirá el acceso a dichas zonas.

Personal

Se comprobará la integridad de todo el personal contratado que tenga acceso a la carga o el correo aéreos reconocibles. Esta 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.

([1]) 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 (DO L 97 de 9.4.2008, p. 72).

▼B

Todo el personal que tenga acceso a la carga o el 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 de los envíos

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 aneja, junto con la dirección de envío correcta.

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.

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, presunta o manifiesta, en relación con las presentes instrucciones deberá ser notificada al mandatario responsable, quien adoptará las medidas oportunas. El mandatario responsable adoptará las medidas oportunas.

Envíos de distinta procedencia

Un expedidor cliente podrá 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 las inspecciones 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 efectúen la inspección en sus instalaciones. Dicha acreditación debe incluir el nombre y la fotografía del inspector.

▼B

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.

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 (CEE) nº 2454/93 de la Comisión ([1]), 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 ([2]) y sus correspondientes actos de aplicación,

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 el correo aéreos ha sido informado sobre dichas instrucciones,

— [nombre de la empresa] garantiza la seguridad de la carga o el 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 situada 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:

([1]) Reglamento (CEE) nº 2454/93 de la Comisión, de 2 de julio de 1993, por el que se fijan determinadas disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) nº 2913/92 del Consejo por el que se establece el Código Aduanero Comunitario (DO L 253 de 11.10.1993, p. 1).

([2]) 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 (DO L 97 de 9.4.2008, p. 72).

▼B

APÉNDICE 6-E

DECLARACIÓN DEL TRANSPORTISTA

De conformidad con el Reglamento (CE) nº 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]) y sus correspondientes actos de aplicación,

Por lo que respecta a la recogida, transporte, almacenamiento y entrega de la carga o el 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 se seguirán los siguientes procedimientos de seguridad:

— Todo el personal que transporte carga o correo aéreos habrá recibido formación de concienciación en materia de seguridad general de conformidad con el punto 11.2.7 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998.

— Se comprobará la integridad de todo el personal contratado que tenga acceso a la carga o el correo aéreos. Esta 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.

— Los compartimentos de carga de los vehículos estarán precintados o cerrados. Los vehículos cubiertos con lonas o cortinas laterales se atarán de manera segura utilizando cuerdas o cables de cerradura TIR. Las zonas de carga de los camiones plataforma permanecerán vigiladas durante el transporte de la carga aérea.

— Se registrará el compartimento de carga inmediatamente antes del embarque y se mantendrá la integridad de ese registro hasta que finalice el embarque.

— Todo conductor llevará 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 efectuarán 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 el correo aéreos sin la correspondiente notificación a la llegada.

— No se subcontratará el transporte a un tercero, a menos que este:

  a) haya celebrado un contrato de transporte con el agente acreditado, el expedidor conocido o el expedidor cliente responsable del transporte [mismo nombre citado];

  b) sea aprobado o acreditado por la autoridad competente, o

  c) haya celebrado un contrato de transporte con el transportista firmante en el que se prohíba al tercero en cuestión subcontratar nuevamente el transporte y se establezcan los procedimientos de seguridad recogidos en esta declaración; el transportista firmante será plenamente responsable de la totalidad del transporte en nombre del agente acreditado, el expedidor conocido o el expedidor cliente, y

— No se subcontratará 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 la autoridad competente.

([1]) 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 (DO L 97 de 9.4.2008, p. 72).

▼B

Asumo toda la responsabilidad de esta declaración.

Nombre:

Cargo desempeñado en la empresa:

Nombre y dirección de la empresa:

Fecha:

Firma:

▼M7

APÉNDICE 6-F

CARGA Y CORREO

6-Fi

RELACIÓN DE TERCEROS PAÍSES, ASÍ COMO OTROS PAÍSES Y TERRITORIOS A LOS QUE, CONFORME AL ARTÍCULO 355 DEL TRATADO DE FUNCIONAMIENTO DE LA UNIÓN EUROPEA, NO ES DE APLICACIÓN LA TERCERA PARTE, TÍTULO VI, DE DICHO TRATADO, A LOS QUE SE RECONOCE LA APLICACIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD EQUIVALENTES A LAS NORMAS BÁSICAS COMUNES SOBRE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

Por lo que respecta a la carga y el correo, se reconoce la aplicación de normas de seguridad equivalentes a las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil a los terceros países siguientes:

Montenegro

▼M13

República de Serbia

▼M7

Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte

S la Comisión dispone de información que indique que las normas de seguridad aplicadas por el tercer país u otro país o territorio, 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 de inmediato a las autoridades competentes de los Estados miembros.

Cuando la Comisión disponga de información que confirme que el tercer país u otro país o territorio 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.

6-Fii

LOS TERCEROS PAÍSES, ASÍ COMO OTROS PAÍSES Y TERRITORIOS A LOS QUE, CONFORME AL ARTÍCULO 355 DEL TRATADO DE FUNCIONAMIENTO DE LA UNIÓN EUROPEA, NO ES DE APLICACIÓN LA TERCERA PARTE, TÍTULO VI, DE DICHO TRATADO, PARA LOS QUE NO SE REQUIERE LA DESIGNACIÓN DE ACC3 FIGURAN EN LA DECISIÓN DE EJECUCIÓN C(2015) 8005 DE LA COMISIÓN

6-Fiii

ACTIVIDADES DE VALIDACIÓN DE TERCEROS PAÍSES, ASÍ COMO OTROS PAÍSES Y TERRITORIOS A LOS QUE, CONFORME AL ARTÍCULO 355 DEL TRATADO DE FUNCIONAMIENTO DE LA UNIÓN EUROPEA, NO ES DE APLICACIÓN LA TERCERA PARTE, TÍTULO VI, DE DICHO TRATADO, QUE SE RECONOCEN COMO EQUIVALENTES A LA VALIDACIÓN DE SEGURIDAD AÉREA DE LA UE

Aún no se han adoptado disposiciones al respecto.

▼B

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 considerado individualmente 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 el correo aéreos;

b) los procedimientos 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 aplicables a las inspecciones;

g) el lugar de realización de las inspecciones;

h) los datos del equipo de inspección;

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

j) la lista de exenciones de las inspecciones de seguridad;

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

▼M2

APÉNDICE 6-H1

DECLARACIÓN DE COMPROMISO — COMPAÑÍA AÉREA ACC3 QUE HAYA SUPERADO LA VALIDACIÓN DE SEGURIDAD AÉREA DE LA UE

En nombre de [nombre de la compañía aérea] hago constar lo siguiente:

El presente informe determina el nivel de seguridad aplicado a las operaciones de transporte de carga aérea con destino a la UE o al EEE en lo referente a las normas de seguridad enumeradas en la lista de control o referidas en la misma.

[Nombre de la compañía aérea] solo podrá ser designada «compañía de transporte de carga o correo aéreos que efectúa operaciones con destino a la Unión a partir de un aeropuerto de un tercer país» (ACC3) una vez que se haya enviado un informe de validación de seguridad aérea de la UE a la autoridad competente de un Estado miembro de la Unión Europea o de Islandia, Noruega o Suiza, y el informe haya sido aceptado por dicha autoridad competente a tal efecto, y una vez que los datos de la compañía aérea ACC3 se hayan introducido en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro.

Si las autoridades competentes de un Estado miembro o la Comisión Europea determinan un incumplimiento de las medidas de seguridad referidas en el informe, ello podría conllevar la retirada de la designación de [nombre de la compañía aérea] como ACC3 previamente obtenida para este aeropuerto, por lo que [nombre de la compañía aérea] no podrá transportar carga o correo aéreos con destino a la UE ni el EEE desde este aeropuerto.

El informe tiene un período de validez de cinco años, que vencerá a más tardar el …

En nombre de [nombre de la compañía aérea] declaro que:

▼M2

1) [nombre de la compañía aérea] aceptará las actuaciones de seguimiento oportunas a los efectos de supervisar las normas confirmadas por el informe.

2) Facilitaré rápidamente a la autoridad competente responsable de la designación los datos pertinentes y, en todo caso, en un plazo máximo de quince días hábiles, cuando:

   a) se produzca cualquier cambio en el programa de seguridad de [nombre de la compañía aérea];

   b) se asigne la responsabilidad global de la seguridad a una persona distinta de la indicada en el punto 1.7 del apéndice 6-C3 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998;

   c) se produzcan cambios en las instalaciones o en los procedimientos que puedan incidir, de forma significativa, en las condiciones de seguridad;

   d) la compañía aérea compañía cese en sus actividades, deje de transportar carga o correo aéreos con destino a la Unión o no pueda seguir cumpliendo las disposiciones de la normativa pertinente de la UE que han sido validadas en este informe.

3) [nombre de la compañía aérea] mantendrá el nivel de seguridad que, según confirma este informe, cumple el objetivo descrito en la lista de control y, si procede, implantará y aplicará aquellas medidas de seguridad adicionales que sean necesarias para ser designada como ACC3 en caso de que las normas de seguridad se hayan considerado insuficientes, hasta la subsiguiente validación de las actividades de [nombre de la compañía aérea].

4) [nombre de la compañía aérea] informará a la autoridad competente responsable de la designación en caso de que no pueda solicitar, obtener o garantizar la aplicación de controles de seguridad adecuados en relación con la carga o el correo que acepte para su transporte a la UE o al EEE, o no pueda ejercer una supervisión eficaz de su cadena de suministro.

Asumo toda la responsabilidad de esta declaración en nombre de [nombre de la compañía aérea].

Nombre:

Cargo desempeñado en la empresa:

Fecha:

Firma:

APÉNDICE 6-H2

DECLARACIÓN DE COMPROMISO — AGENTE ACREDITADO DE UN TERCER PAÍS QUE HAYA SUPERADO LA VALIDACIÓN DE SEGURIDAD AÉREA DE LA UE (RA3)

En nombre de [nombre de la entidad] hago constar lo siguiente:

El presente informe determina el nivel de seguridad aplicado a las operaciones de transporte de carga aérea con destino a la UE o al EEE en lo referente a las normas de seguridad enumeradas en la lista de control o referidas en la misma.

[Nombre de la entidad] solo podrá ser designada «agente acreditado de un tercer país que haya superado la validación de seguridad aérea de la UE» (RA3) una vez que se haya enviado un informe de validación de seguridad aérea de la UE a la autoridad competente de un Estado miembro de la Unión Europea o de Islandia, Noruega o Suiza, y el informe haya sido aceptado por dicha autoridad competente a tal efecto, y una vez que los datos del RA3 se hayan introducido en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro.

▼M2

Si las autoridades competentes de un Estado miembro o la Comisión Europea determinan un incumplimiento de las medidas de seguridad referidas en el informe, ello podría conllevar la retirada de la designación de [nombre de la entidad] como RA3 previamente obtenida para estas instalaciones, por lo que [nombre de la entidad] no podrá entregar carga o correo aéreos seguros con destino a la UE y el EEE a ninguna ACC3 ni a otro RA3.

El informe tiene un período de validez de tres años, que vencerá a más tardar el …

En nombre de [nombre de la entidad] declaro que:

1) [nombre de la entidad] aceptará las actuaciones de seguimiento oportunas a efectos de supervisar las normas confirmadas por el informe.

2) Facilitaré rápidamente a la autoridad competente responsable de la designación los datos pertinentes y, en todo caso, en un plazo máximo de quince días hábiles, cuando:

   a) se produzca cualquier cambio en el programa de seguridad de [nombre de la entidad];

   b) se asigne la responsabilidad global de la seguridad a una persona distinta de la indicada en el punto 1.9 del apéndice 6-C2 del Reglamento de Ejecución 2015/1998;

   c) se produzcan cambios en las instalaciones o en los procedimientos que puedan incidir, de forma significativa, en las condiciones de seguridad,

   d) la compañía cese en sus actividades, deje de transportar carga o correo aéreos con destino a la Unión Europea o no pueda seguir cumpliendo las disposiciones de la normativa pertinente de la UE que han sido validadas en este informe.

3) [nombre de la entidad] mantendrá el nivel de seguridad que, según confirma este informe, cumple el objetivo descrito en la lista de control y, si procede, implantará y aplicará aquellas medidas de seguridad adicionales que sean necesarias para ser designado como RA3 en caso de que las normas de seguridad se hayan considerado insuficientes, hasta la subsiguiente validación de las actividades de [nombre de la entidad].

4) [nombre de la entidad] informará a las ACC3 y a los RA3 a los que entrega carga o correo aéreos seguros si [nombre de la entidad] pone fin a sus actividades comerciales, abandona el transporte de carga o correo aéreos o no puede seguir cumpliendo los requisitos validados en este informe.

Asumo toda la responsabilidad de esta declaración en nombre de [nombre de la entidad].

Nombre:

Cargo desempeñado en la empresa:

Fecha:

Firma:

APÉNDICE 6-H3

DECLARACIÓN DE COMPROMISO — EXPEDIDOR CONOCIDO DE UN TERCER PAÍS QUE HAYA SUPERADO LA VALIDACIÓN DE SEGURIDAD AÉREA DE LA UE (KC3)

En nombre de [nombre de la entidad] hago constar lo siguiente:

El presente informe determina el nivel de seguridad aplicado a las operaciones de transporte de carga aérea con destino a la UE o al EEE en lo referente a las normas de seguridad enumeradas en la lista de control o referidas en la misma.

▼**M2**

[Nombre de la entidad] solo podrá ser designada «expedidor conocido de un tercer país que haya superado la validación de seguridad aérea de la UE» (KC3) una vez que se haya enviado un informe de validación de la UE a la autoridad competente de un Estado miembro de la Unión Europea o de Islandia, Noruega o Suiza, y el informe haya sido aceptado por dicha autoridad competente a tal efecto, y una vez que los datos del KC3 se hayan introducido en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro.

Si las autoridades competentes de un Estado miembro o la Comisión Europea determinan un incumplimiento de las medidas de seguridad referidas en el informe, ello podría conllevar la retirada de la designación de [nombre de la entidad] como KC3 previamente obtenida para estas instalaciones, por lo que [nombre de la entidad] no podrá entregar carga o correo aéreos seguros con destino a la UE y el EEE a ninguna ACC3 ni a ningún RA3.

El informe tiene un período de validez de tres años, que vencerá a más tardar el …

En nombre de [nombre de la entidad] declaro que:

1) [nombre de la entidad] aceptará las actuaciones de seguimiento oportunas a efectos de supervisar las normas confirmadas por el informe.

2) Facilitaré rápidamente a la autoridad competente responsable de la designación los datos pertinentes y, en todo caso, en un plazo máximo de quince días hábiles, cuando:

   a) se produzca cualquier cambio en el programa de seguridad de [nombre de la entidad];

   b) se asigne la responsabilidad global de la seguridad a una persona distinta de la indicada en el punto 1.9 del apéndice 6-C4 del Reglamento de Ejecución 2015/1998;

   c) se produzcan cambios en las instalaciones o en los procedimientos que puedan incidir, de forma significativa, en las condiciones de seguridad;

   d) la compañía cese en sus actividades comerciales, deje de transportar carga o correo aéreos con destino a la Unión Europea o no pueda seguir cumpliendo las disposiciones de la normativa pertinente de la UE que han sido validadas en este informe.

3) [nombre de la entidad] mantendrá el nivel de seguridad que, según confirma este informe, cumple el objetivo descrito en la lista de control y, si procede, implantará y aplicará aquellas medidas de seguridad adicionales que sean necesarias para ser designado como KC3 en caso de que las normas de seguridad se hayan considerado insuficientes, hasta la subsiguiente validación de las actividades de [nombre de la entidad].

4) [nombre de la entidad] informará a las ACC3 y a los RA3 a los que entrega carga o correo aéreos seguros si [nombre de la entidad] pone fin a sus actividades comerciales, abandona el transporte de carga o correo aéreos o no puede seguir cumpliendo los requisitos validados en este informe.

Asumo toda la responsabilidad de esta declaración en nombre de [nombre de la entidad].

Nombre:

Cargo desempeñado en la empresa:

Fecha:

Firma:

▼B

APÉNDICE 6-I

La Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión establece las disposiciones aplicables a la carga de alto riesgo.

APÉNDICE 6-J

La Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión establece las disposiciones aplicables al uso de equipos de inspección.

7. **CORREO Y MATERIAL DE LA COMPAÑÍA AÉREA**

7.0. DISPOSICIONES GENERALES

Salvo disposición en contrario 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 aeroportuario, 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.

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

7.1.1. Antes del embarque en la bodega de una aeronave, el correo y el material de una compañía aérea se inspeccionarán y 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. Antes del embarque en cualquier zona distinta de la bodega de una aeronave, el correo y el material de una compañía aérea se inspeccionarán y protegerán con arreglo a las disposiciones sobre equipaje de mano previstas en el capítulo 4.

7.1.3. Asimismo, el correo y el material de una compañía aérea pendientes de embarque en una aeronave quedarán sujetos a las disposiciones adicionales establecidas en la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 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 que se utilice para el procesamiento de pasajeros y equipaje y que podría emplearse para comprometer la seguridad aérea.

Los sistemas de 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.

▼B

8. **PROVISIONES DE A BORDO**

8.0. DISPOSICIONES GENERALES

8.0.1. Salvo disposición en contrario, la autoridad, el gestor aeroportuario, 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 aplicación de las medidas establecidas en el presente capítulo.

8.0.2. A los efectos del presente capítulo, se considerarán «provisiones de a bordo» todos aquellos 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 que no sean pasajeros, y

c) correo y material de la compañía aérea.

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

A los efectos del presente capítulo, se considerarán «proveedores conocidos de provisiones de a bordo» aquellos proveedores cuyos procedimientos cumplan las reglas y normas de seguridad comunes en la medida suficiente para permitir la entrega de provisiones de a bordo 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 provisiones 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.

8.0.4. La lista de artículos prohibidos en las provisiones de a bordo es la misma que figura en el apéndice 1-A. Los artículos prohibidos se tratarán de conformidad con el punto 1.6.

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 las inspecciones 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 requeridos 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;

b) un proveedor acreditado haya efectuado los controles de seguridad requeridos 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.

▼B

8.1.1.2. En caso de que existan motivos para creer que las provisiones de a bordo que hayan sido objeto de controles de seguridad han sido manipuladas o no han sido protegidas contra interferencias no autorizadas desde el momento en que se hubiesen realizado dichos controles, dichas provisiones deberán ser inspeccionadas antes de poder ser introducidas en las zonas restringidas de seguridad.

8.1.1.3. Los controles de seguridad de las provisiones de a bordo también deberán regirse por las disposiciones adicionales establecidas en la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión.

8.1.2. **Inspección**

8.1.2.1. Cuando se inspeccionen 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.

8.1.2.2. La inspección de las provisiones de a bordo también deberá regirse por las disposiciones adicionales establecidas en la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión.

8.1.2.3. Se utilizarán los siguientes medios o métodos de inspección, ya sea de forma individual o conjunta:

a) control visual;

b) registro manual;

c) equipo de rayos X;

d) equipo EDS;

e) equipo ETD en combinación con la letra a);

f) perros detectores de explosivos (EDD) en combinación con la letra a).

En caso de que el operador no pueda determinar si el objeto contiene o no artículos prohibidos, dicho objeto será rechazado o se inspeccionará de nuevo hasta que el operador quede conforme.

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 un emplazamiento específico.

Toda entidad que garantice los controles de seguridad a que se refiere el punto 8.1.5 y entregue provisiones de a bordo directamente a una aeronave deberá gozar de autorización para actuar como proveedor acreditado. Esta disposición 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. Se seguirá el siguiente procedimiento para la aprobación de proveedores acreditados:

a) La entidad solicitará la aprobación a la autoridad competente del Estado miembro en cuyo territorio se encuentre el emplazamiento 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 el proveedor 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 del solicitante o por el responsable de seguridad.

La autoridad competente correspondiente conservará la declaración firmada.

▼B

b) La autoridad competente –o el validador de seguridad aérea de la UE que actúe en su nombre y representación– examinará el programa de seguridad y efectuará una verificación *in situ* de los emplazamientos especificados, a fin de valorar si el solicitante se ajusta a lo dispuesto en el punto 8.1.5.

▼M2

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 proveedor acreditado en la «base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro» tenga lugar, a más tardar, el día hábil siguiente. 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 emplazamiento aprobado. En caso contrario, deberá comunicar rápidamente sus motivos a la entidad que solicita la aprobación como proveedor acreditado.

d) Un proveedor acreditado no se considerará aprobado hasta que sus datos se incluyan en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro.

▼B

8.1.3.3. La aprobación de todo proveedor acreditado se renovará por períodos regulares que no excedan de cinco años. Ello conllevará la pertinente verificación *in situ* con 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 una verificación *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 los emplazamientos especificados.

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.

8.1.4. **Designación de proveedores conocidos**

8.1.4.1. Toda entidad («el proveedor») que garantice los controles de seguridad a que se refiere el punto 8.1.5 y entregue provisiones de a bordo, aunque no directamente a la aeronave, será designada proveedor conocido por parte del operador o la compañía a la que efectúa la entrega («la entidad responsable de la designación»). Esta disposición no será aplicable al proveedor acreditado.

8.1.4.2. Para ser designado proveedor conocido, el proveedor deberá presentar a la entidad responsable de la designación:

a) la «Declaración de compromiso — Proveedor conocido de provisiones de a bordo» incluida en el apéndice 8-B, que deberá estar firmada por el representante legal, y

b) el programa de seguridad con los controles de seguridad a que se hace referencia en el punto 8.1.5.

8.1.4.3. Todos los proveedores conocidos deberán ser designados en función de las validaciones de:

a) la pertinencia y exhaustividad del programa de seguridad en relación con el punto 8.1.5, y

b) la aplicación del programa de seguridad sin deficiencias.

▼B

Si la autoridad competente o la entidad responsable de la designación dejan de considerar que el proveedor conocido cumple los requisitos del punto 8.1.5, la entidad responsable de la designación le retirará sin demora la condición de proveedor conocido.

8.1.4.4. La autoridad competente determinará en su programa nacional de seguridad para la aviación civil a que se hace referencia en el artículo 10 del Reglamento (CE) nº 300/2008 si las validaciones del programa de seguridad y su aplicación serán realizadas por un auditor nacional, un validador de seguridad aérea de la UE o una persona que actúe en nombre de la entidad responsable de la designación nombrada y formada a tal efecto.

Las validaciones deberán registrarse y, salvo disposición en contrario establecida en esta normativa, habrán de efectuarse antes de la designación y repetirse posteriormente cada dos años.

Si la validación no se realiza en nombre de la entidad responsable de la designación, deberán facilitarse a esta todos los registros correspondientes.

8.1.4.5. La validación de la aplicación del programa de seguridad en la que se confirme la ausencia de deficiencias consistirá en:

a) una visita *in situ* del proveedor cada dos años, o

b) comprobaciones regulares a la recepción de las provisiones entregadas por el proveedor conocido, iniciadas a partir de la designación, incluido lo siguiente:

— la verificación de que la persona que entrega las provisiones en nombre del proveedor conocido posee la formación precisa,

— la verificación de que las provisiones están debidamente aseguradas, y

— la inspección de las provisiones en la misma forma que la de las provisiones procedentes de un proveedor no conocido.

Estas comprobaciones deberán realizarse de modo imprevisible al menos una vez cada tres meses o sobre el 20 % de las entregas del proveedor conocido a la entidad responsable de la designación.

La opción b) solo podrá emplearse si la autoridad competente ha determinado en su programa nacional de seguridad para la aviación civil que la validación la realice una persona que actúe en nombre de la entidad responsable de la designación.

8.1.4.6. Los métodos aplicados y los procedimientos que deban seguirse durante y después de la designación se establecerán en el programa de seguridad de la entidad responsable de la designación.

8.1.4.7. La entidad responsable de la designación conservará:

a) una lista de todos los proveedores conocidos que haya designado, indicando la fecha de expiración de su designación, y

b) la declaración firmada, una copia del programa de seguridad y los informes en los que se registre su aplicación para cada proveedor conocido, al menos hasta seis meses después de la expiración de su designación.

Estos documentos se pondrán a disposición de la autoridad competente, a solicitud de esta, a efectos de comprobación del cumplimiento de la normativa.

8.1.5. **Controles de seguridad que han de efectuar las compañías aéreas, los proveedores acreditados y los proveedores conocidos**

8.1.5.1. Las compañías aéreas, los proveedores acreditados y los proveedores conocidos de provisiones de a bordo deberán:

a) designar a una persona responsable de la seguridad en la empresa;

▼B

b) garantizar que las personas que tienen acceso a las provisiones de a bordo reciban formación de concienciación en materia de seguridad general 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 las 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 a prueba de manipulaciones 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 provisiones, 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. Los controles de seguridad que han de efectuar toda compañía aérea y proveedor acreditado deberán regirse asimismo por las disposiciones adicionales establecidas en la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión.

8.2. PROTECCIÓN DE LAS PROVISIONES DE A BORDO

La Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión establece disposiciones detalladas en materia de protección de las provisiones de a bordo.

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

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

8.3.2. Desde su entrada en cualquiera de esas zonas y hasta su venta final en las aeronaves, los LAG y las STEB estarán protegidos de toda interferencia no autorizada.

8.3.3. La Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión establece disposiciones detalladas con respecto a las disposiciones de seguridad adicionales para las provisiones de a bordo de LAG y STEB.

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 ([1]) y sus correspondientes actos de aplicación,

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 este programa de seguridad se implantarán y mantendrán en todos los emplazamientos que abarque el programa,

([1]) 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 (DO L 97 de 9.4.2008, p. 72).

▼B

— este programa de seguridad se ajustará y adaptará para adecuarlo a todo futuro cambio pertinente en la normativa de la Unión, 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, la persona responsable de la seguridad o los datos de contacto, rápidamente y, en todo caso, en el plazo máximo de diez días hábiles, y

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

— para garantizar el cumplimiento de la normativa pertinente de la Unión, [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,

— [nombre de la empresa] se asegurará de que todo el personal pertinente reciba formación de conformidad con el capítulo 11 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 y tenga conocimiento de sus responsabilidades en materia de seguridad con arreglo al programa de seguridad de la empresa, y

— [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 pertinente de la Unión.

Acepto la plena responsabilidad sobre mi declaración.

Nombre:

Cargo desempeñado en la empresa:

Fecha:

Firma:

APÉNDICE 8-B

DECLARACIÓN DE COMPROMISO

PROVEEDOR CONOCIDO DE PROVISIONES DE A BORDO

De conformidad con el Reglamento (CE) nº 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]) y sus correspondientes actos de aplicación,

Declaro que:

— [nombre de la empresa] deberá:

a) designar a una persona responsable de la seguridad en la empresa;

([1]) 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 (DO L 97 de 9.4.2008, p. 72).

▼B

b) garantizar que las personas que tienen acceso a las provisiones de a bordo reciban formación de concienciación en materia de seguridad general de conformidad con el punto 11.2.7 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 antes de autorizarles el acceso a dichas provisiones; además, deberá garantizar que las personas que inspeccionen las provisiones de a bordo reciban formación de conformidad con el punto 11.2.3.3 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 y que las personas que apliquen otros controles de seguridad respecto a las provisiones de a bordo reciban formación de conformidad con el punto 11.2.3.10 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998;

c) impedir el acceso no autorizado a sus instalaciones y a las 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 a prueba de manipulaciones 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 y, en particular, de todo intento de ocultar artículos prohibidos en dichas provisiones,

— [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 de Ejecución (UE) 2015/1998 y tenga conocimiento de sus responsabilidades en materia de seguridad, y

— [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 Unión.

Acepto la plena responsabilidad sobre mi declaración.

Representante legal

Nombre:

Fecha:

Firma:

9. **SUMINISTROS DE AEROPUERTO**

9.0. DISPOSICIONES GENERALES

9.0.1. Salvo disposición en contrario o a menos que la realización de las inspecciones oportunas esté garantizada por la autoridad competente u otra entidad, el gestor aeroportuario velará por la implantación de las medidas establecidas en el presente capítulo.

▼B

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 la zona restringida de seguridad de los aeropuertos, salvo los «objetos transportados por personas que no sean pasajeros»;

b) se considerarán «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.

9.0.4. La lista de artículos prohibidos en los suministros de aeropuerto es la misma que figura en el apéndice 1-A. Los artículos prohibidos se tratarán de conformidad con el punto 1.6.

9.1. CONTROLES DE SEGURIDAD

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

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

a) un gestor aeroportuario haya efectuado los controles de seguridad exigidos de los suministros, entregue a su propio aeropuerto tales 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, o

b) un proveedor conocido o un proveedor acreditado 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.

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

9.1.1.3. En caso de que existan motivos para creer que los suministros de aeropuerto que hayan sido objeto de controles de seguridad han sido manipulados o no han sido protegidos contra interferencias no autorizadas desde el momento en que se hubiesen realizado dichos controles, se procederá a inspeccionarlos de nuevo antes de autorizar su introducción en las zonas restringidas de seguridad.

9.1.2. **Inspección**

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

9.1.2.2. La inspección de los suministros de aeropuerto también deberá regirse por las disposiciones adicionales establecidas en la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión.

9.1.2.3. Se utilizarán los siguientes medios o métodos de inspección, ya sea de forma individual o conjunta:

a) control visual;

b) registro manual;

▼B

c) equipo de rayos X;

d) equipo EDS;

e) equipo ETD en combinación con la letra a);

f) perros detectores de explosivos (EDD) en combinación con la letra a).

En caso de que el operador no pueda determinar si el objeto contiene o no artículos prohibidos, dicho objeto será rechazado o se inspeccionará de nuevo hasta que el operador quede conforme.

9.1.3. **Designación de proveedores conocidos**

9.1.3.1. Toda entidad («el proveedor») que efectúe los controles de seguridad a que se refiere el punto 9.1.4 y entregue suministros de aeropuerto será designada como proveedor conocido por parte del gestor aeroportuario.

9.1.3.2. Para ser designado proveedor conocido, el proveedor deberá presentar al gestor aeroportuario:

a) la «Declaración de compromiso — Proveedor conocido de suministros de aeropuerto» incluida en el apéndice 9-A, que deberá estar firmada por el representante legal, y

b) el programa de seguridad con los controles de seguridad a que se hace referencia en el punto 9.1.4.

9.1.3.3. Todos los proveedores conocidos deberán ser designados en función de las validaciones de:

a) la pertinencia y exhaustividad del programa de seguridad en relación con el punto 9.1.4, y

b) la aplicación del programa de seguridad sin deficiencias.

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

9.1.3.4. La autoridad competente determinará en su programa nacional de seguridad para la aviación civil a que se hace referencia en el artículo 10 del Reglamento (CE) nº 300/2008 si las validaciones del programa de seguridad y su aplicación serán realizadas por un auditor nacional, un validador de seguridad aérea de la UE o una persona que actúe en nombre del gestor aeroportuario nombrada y formada a tal efecto.

Las validaciones deberán registrarse y, salvo disposición en contrario establecida en esta normativa, habrán de efectuarse antes de la designación y repetirse posteriormente cada dos años.

Si la validación no se realiza en nombre del gestor aeroportuario, deberán facilitarse a este todos los registros correspondientes.

9.1.3.5. La validación de la aplicación del programa de seguridad en la que se confirme la ausencia de deficiencias consistirá en:

a) una visita *in situ* del proveedor cada dos años, o

b) comprobaciones periódicas en el acceso a la zona restringida de seguridad de los suministros entregados por el proveedor conocido, a partir de la designación, incluido lo siguiente:

— la verificación de que la persona que entrega los suministros en nombre del proveedor conocido posee la formación precisa,

▼B

— la verificación de que los suministros están debidamente asegurados, y

— la inspección de los suministros en la misma forma que los procedentes de un proveedor no conocido.

Estas comprobaciones deberán realizarse de modo imprevisible al menos una vez cada tres meses o sobre el 20 % de las entregas del proveedor conocido al gestor aeroportuario.

La opción b) solo podrá emplearse si la autoridad competente ha determinado en su programa nacional de seguridad para la aviación civil que la validación la realice una persona que actúe en nombre del gestor aeroportuario.

9.1.3.6. Los métodos aplicados y los procedimientos que deban seguirse durante y después de la designación se establecerán en el programa de seguridad del gestor aeroportuario.

9.1.3.7. El gestor aeroportuario conservará:

a) una lista de todos los proveedores conocidos que haya designado, indicando la fecha de expiración de su designación, y

b) la declaración firmada, una copia del programa de seguridad y los informes en los que se registre su aplicación para cada proveedor conocido, al menos hasta seis meses después de la expiración de su designación.

Estos documentos se pondrán a disposición de la autoridad competente, a solicitud de esta, a efectos de comprobación del cumplimiento de la normativa.

9.1.4. **Controles de seguridad que han de efectuar un proveedor conocido o un gestor aeroportuario**

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

a) designar a una persona responsable de la seguridad en la empresa;

b) garantizar que las personas que tienen acceso a los suministros de aeropuerto reciban formación de concienciación en materia de seguridad general 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

e) instalar dispositivos de cierre a prueba de manipulaciones 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.

9.1.4.2. Si un proveedor conocido se vale de otra compañía que no es un proveedor conocido del gestor aeroportuario 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.

9.2. PROTECCIÓN DE LOS SUMINISTROS DE AEROPUERTO

La Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión establece disposiciones detalladas en materia de protección de los suministros de aeropuerto.

▼B

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

9.3.1. Los suministros de STEB 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.

9.3.2. Desde su entrada en cualquiera de esas zonas y hasta su venta final en los puntos de venta, los LAG y las STEB estarán protegidos de toda interferencia no autorizada.

9.3.3. La Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión establece disposiciones detalladas con respecto a las disposiciones de seguridad adicionales para los suministros de LAG y STEB.

APÉNDICE 9-A

DECLARACIÓN DE COMPROMISO

PROVEEDOR CONOCIDO DE SUMINISTROS DE AEROPUERTO

De conformidad con el Reglamento (CE) nº 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo [1] y sus correspondientes actos de aplicación,

Declaro que:

— [nombre de la empresa] deberá:

a) designar a una persona responsable de la seguridad en la empresa;

b) garantizar que las personas que tienen acceso a los suministros de aeropuerto reciban formación de concienciación en materia de seguridad general de conformidad con el punto 11.2.7 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 antes de autorizarles el acceso a dichos suministros; además, deberá garantizar que las personas que inspeccionen los suministros de aeropuerto reciban formación de conformidad con el punto 11.2.3.3 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 y que las personas que efectúen otros controles de seguridad de los suministros de aeropuerto reciban formación de conformidad con el punto 11. 2.3.10 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998;

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 a prueba de manipulaciones 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).

[1] 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 (DO L 97 de 9.4.2008, p. 72).

▼B

Cuando se valga de otra empresa que no sea un proveedor conocido para el gestor aeroportuario 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 aeroportuario] 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 formación de acuerdo con el capítulo 11 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 y tenga conocimiento de sus responsabilidades en materia de seguridad, y

— [nombre de la empresa] informará a [nombre del gestor aeroportuario] 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:

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

No se incluyen disposiciones al respecto en el presente Reglamento.

11. **SELECCIÓN Y FORMACIÓN DE PERSONAL**

11.0. DISPOSICIONES GENERALES

11.0.1. La autoridad, el gestor aeroportuario, la compañía aérea o la entidad que emplee a personas encargadas o responsables de la aplicación de las medidas que entran dentro de sus competencias 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 esas personas cumplen las normas establecidas en el presente capítulo.

11.0.2. A los 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 la formación pertinente y posee las competencias necesarias para desempeñar las funciones y tareas encomendadas de forma satisfactoria.

11.0.3. A los efectos del presente capítulo, se entenderá por «Estado de residencia» todo país en que haya residido la persona en cuestión de forma continuada durante seis 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. A los efectos del presente capítulo, se entenderá por «competencia» la capacidad de demostrar unos conocimientos y aptitudes adecuados.

11.0.5. Las competencias adquiridas por la persona con anterioridad al proceso de selección podrán tenerse en cuenta a la hora de evaluar toda necesidad en materia de formación con arreglo al presente capítulo.

▼B

11.0.6. Las competencias pertinentes exigidas por el presente Reglamento que no sean específicas del ámbito de la seguridad de la aviación y hayan sido adquiridas mediante formación no impartida por un instructor de acuerdo con el punto 11.5 del presente Reglamento, o por medio de cursos no especificados o aprobados por la autoridad competente se podrán tomar en consideración a la hora de evaluar toda necesidad en materia de formación en el marco del presente capítulo.

11.0.7. Cuando una persona haya recibido formación y adquirido las competencias enumeradas en el punto 11.2, no será necesario repetir la formación para desempeñar otra función, si no es para fines de formación periódica.

▼M5

11.0.8. A los efectos del presente capítulo, se entenderá por «radicalización» el fenómeno de socialización que lleva al extremismo en personas con opiniones, puntos de vista e ideas que pueden conducir al terrorismo.

11.0.9. A los efectos del presente capítulo y sin perjuicio de la legislación de la Unión y nacional aplicable, para determinar la fiabilidad de una persona sometida al proceso descrito en los puntos 11.1.3 y 11.1.4, los Estados miembros tomarán en consideración como mínimo:

a) los delitos contemplados en el anexo II de la Directiva (UE) 2016/681 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]);

y

b) los delitos de terrorismo contemplados en la Directiva (UE) 2017/541 del Parlamento Europeo y del Consejo ([2]).

Los delitos a los que se refiere la letra b) se considerarán delitos excluyentes.

11.1. SELECCIÓN

11.1.1. Las personas seleccionadas para efectuar inspecciones, controles de acceso u otros controles de seguridad en una zona restringida de seguridad, o para asumir la responsabilidad al respecto, tendrán que haber superado previamente una verificación de antecedentes reforzada.

▼M8

11.1.2. El personal especificado a continuación deberá haber superado una verificación de antecedentes reforzada o normal:

a) las personas seleccionadas para efectuar inspecciones, controles de acceso o cualquier otro control de seguridad, o para asumir la responsabilidad de ellos, en cualquier zona que no constituya una zona restringida de seguridad;

b) las personas que tengan acceso no acompañado a la carga y el correo aéreos, el correo y el material de la compañía aérea, las provisiones de a bordo y los suministros de aeropuerto que hayan sido objeto de los controles de seguridad exigidos;

([1]) Directiva (UE) 2016/681 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativa a la utilización de datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) para la prevención, detección, investigación y enjuiciamiento de los delitos de terrorismo y de la delincuencia grave (DO L 119 de 4.5.2016, p. 132).

([2]) Directiva (UE) 2017/541 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2017, relativa a la lucha contra el terrorismo y por la que se sustituye la Decisión marco 2002/475/JAI del Consejo y se modifica la Decisión 2005/671/JAI del Consejo (DO L 88 de 31.3.2017, p. 6).

▼M8

c) las personas con derechos de administrador o con acceso sin supervisión e ilimitado a los sistemas críticos de tecnología de la información y las comunicaciones y los datos críticos descritos en el punto 1.7.1 que se emplean para los fines de la seguridad de la aviación civil de conformidad con el programa nacional de seguridad de la aviación, o aquellas personas que hayan sido calificadas como tales en la evaluación del riesgo mencionada en el punto 1.7.3.

Salvo que el presente Reglamento especifique lo contrario, la autoridad competente determinará, con arreglo a las normas nacionales aplicables, si es necesario superar una verificación de antecedentes reforzada o normal.

▼M5

11.1.3. De conformidad con la normativa aplicable de la Unión y la legislación nacional, una verificación de antecedentes reforzada 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 cinco años precedentes;

c) referir la formación y experiencia profesional, así como las posibles lagunas existentes durante al menos los cinco años precedentes;

d) incluir la información de inteligencia y de cualquier otro tipo de que dispongan las autoridades nacionales competentes y que estas consideren pertinente al objeto de determinar la idoneidad de una persona para trabajar en una función que requiera una verificación de antecedentes reforzada.

11.1.4. De conformidad con la normativa aplicable de la Unión y la legislación nacional, una verificación de antecedentes normal deberá:

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 cinco años precedentes;

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

11.1.5. La verificación de antecedentes normal o las letras a) a c) de una verificación de antecedentes reforzada deberán completarse antes de que la persona reciba formación inicial en materia de seguridad que implique el acceso a información restringida por su carácter sensible para la seguridad. Cuando proceda, la letra d) de una verificación de antecedentes reforzada deberá completarse antes de que la persona sea autorizada a efectuar inspecciones, controles de acceso u otros controles de seguridad o a asumir la responsabilidad al respecto.

11.1.6. Se considerará que la verificación de antecedentes reforzada o normal ha resultado fallida si no todos los elementos especificados en los puntos 11.1.3 y 11.1.4, respectivamente, se completan de forma satisfactoria, o si en cualquier momento dichos elementos no proporcionan el nivel necesario de garantía en cuanto a la fiabilidad de la persona.

Los Estados miembros procurarán establecer mecanismos adecuados y eficaces para garantizar el intercambio de información a nivel nacional y con otros Estados a los efectos de la elaboración y evaluación de información pertinente para la verificación de antecedentes.

11.1.7. La verificación de antecedentes quedará sujeta a las siguientes medidas:

a) un mecanismo para la revisión continua de los elementos especificados en los puntos 11.1.3 y 11.1.4 mediante la notificación rápida a la autoridad competente, el gestor o la entidad emisora, según proceda, de cualquier acontecimiento que pueda afectar a la fiabilidad de la persona; las modalidades de notificación e intercambio de información entre las autoridades, gestores y entidades competentes, así como el contenido de esta información, se establecerán y controlarán conforme a la legislación nacional; o

▼M5

b) una repetición a intervalos regulares no superiores a doce meses para la verificación de antecedentes reforzada o tres años para la verificación de antecedentes normal.

11.1.8. El proceso de selección para todas las personas seleccionadas 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.

11.1.9. Las personas seleccionadas para efectuar controles de seguridad deberán poseer las habilidades y aptitudes físicas y psíquicas necesarias para desempeñar las tareas encomendadas con eficacia, y serán informadas 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.

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

11.1.11. Con el fin de abordar la amenaza interior y sin perjuicio del contenido de la formación del personal y las competencias que figuran en el punto 11.2, los programas de seguridad de los gestores y las entidades contemplados en los artículos 12, 13 y 14 del Reglamento (CE) n.º 300/2008 deberán incluir una política interna adecuada y medidas afines que aumenten la concienciación del personal y promuevan una cultura de la seguridad.

11.1.12. Las verificaciones de antecedentes superadas antes del ►M9 31 de diciembre de 2021 ◄ seguirán siendo válidas hasta su expiración o, a más tardar, hasta el ►M9 30 de junio de 2024 ◄, si esta fecha es anterior.

▼B

11.2. FORMACIÓN

11.2.1. **Obligaciones generales en materia de formación**

11.2.1.1. Toda persona tendrá que haber superado la formación pertinente antes de ser autorizada a efectuar controles de seguridad sin supervisión.

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 sus actos de aplicación, 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 aplicación.

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 de todas las personas que hayan recibido formación durante, al menos, la duración de sus contratos.

▼B

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 todas las competencias siguientes:

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

b) conocimiento del marco jurídico para la seguridad aérea;

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 control de acceso;

▼M2

e) conocimiento de los sistemas de tarjetas de identificación que se utilicen;

▼B

f) conocimiento de los procedimientos de interceptación de personas y de las circunstancias en que las personas deberían 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

▼M5

k) capacidad para comunicar con claridad y confianza; y

l) conocimiento de los elementos que contribuyen a la creación de una cultura de la seguridad sólida y resiliente en el lugar de trabajo y en el ámbito de la aviación, incluidos, entre otros, la amenaza interior y la radicalización.

▼B

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

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

a) comprensión de la configuración de los puntos de inspección y los procesos de inspección;

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 los métodos de inspección utilizados;

▼B

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

Además, en caso de que las tareas encomendadas a la persona de que se trate así lo requieran, la formación deberá conducir también a la adquisición de las competencias siguientes:

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 inspección 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 inspeccionen 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 actuales;

▼M5

b) concienciación sobre los requisitos legales pertinentes y conocimiento de los elementos que contribuyen a la creación de una cultura de la seguridad sólida y resiliente en el lugar de trabajo y en el ámbito de la aviación, incluidos, entre otros, la amenaza interior y la radicalización;

▼B

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 o los métodos de inspección utilizados;

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

▼B

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

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

Además, en caso de que las tareas encomendadas a la persona de que se trate así lo requieran, la formación deberá conducir también a la adquisición de las competencias siguientes:

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

k) conocimiento de los métodos de inspección 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,

p) conocimiento de los requisitos de transporte.

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

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

▼M5

b) concienciación sobre los requisitos legales pertinentes y conocimiento de los elementos que contribuyen a la creación de una cultura de la seguridad sólida y resiliente en el lugar de trabajo y en el ámbito de la aviación, incluidos, entre otros, la amenaza interior y la radicalización;

▼B

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 los métodos de inspección utilizados.

▼B

Además, en caso de que las tareas encomendadas a la persona de que se trate así lo requieran, la formación deberá conducir también a la adquisición de las competencias siguientes:

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;

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 todas las competencias siguientes:

a) conocimiento de los requisitos legales por los que deben regirse las inspecciones de vehículos, incluidas las exenciones, 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 todas las competencias siguientes:

a) conocimiento de los requisitos legales por los que debe regirse el control de acceso, 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 autorizaciones para vehículos, que den acceso a las zonas de operaciones y capacidad para identificarlas;

d) conocimiento de los procedimientos de patrulla e interceptación de personas, así como de las circunstancias en que las personas deberían ser detenidas o denunciadas;

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

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

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 todas las competencias siguientes:

▼M5

a) conocimiento de los requisitos legales por los que se rigen los registros de seguridad de las aeronaves y de los elementos que contribuyen a la creación de una cultura de la seguridad sólida y resiliente en el lugar de trabajo y en el ámbito de la aviación, incluidos, entre otros, la amenaza interior y la radicalización;

▼B

b) conocimiento de la configuración del/de los tipo(s) de aeronave que ha(n) de someterse a registros de seguridad de aeronaves;

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;

f) capacidad para realizar registros de seguridad de aeronaves de una forma lo suficientemente fiable como para garantizar la detección de artículos prohibidos escondidos.

Además, en caso de que la persona de que se trate sea titular de una tarjeta de identificación como personal de aeropuerto, la formación deberá conducir también a la adquisición de las competencias siguientes:

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

h) conocimiento del marco jurídico para la seguridad aérea;

i) 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;

j) comprensión de la configuración de los puntos de inspección y los procesos de inspección;

k) conocimiento de los procedimientos de control de acceso y de inspección pertinentes;

l) conocimiento de las tarjetas de identificación utilizadas en los aeropuertos.

11.2.3.7. La formación de las personas encargadas de la protección de las aeronaves deberá conducir a la adquisición de todas las competencias siguientes:

▼M5

a) conocimiento de los métodos para proteger e impedir todo acceso no autorizado a la aeronave y de los elementos que contribuyen a la creación de una cultura de la seguridad sólida y resiliente en el lugar de trabajo y en el ámbito de la aviación, incluidos, entre otros, la amenaza interior y la radicalización;

▼B

b) conocimiento de los procedimientos para precintar la aeronave, cuando sea aplicable a la persona que va a recibir la formación;

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

d) conocimiento de los procedimientos de interceptación 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.

Además, en caso de que la persona de que se trate sea titular de una tarjeta de identificación como personal de aeropuerto, la formación deberá conducir también a la adquisición de las competencias siguientes:

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

g) conocimiento del marco jurídico para la seguridad aérea;

h) 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

i) comprensión de la configuración de los puntos de inspección y los procesos de inspección;

j) conocimiento de los procedimientos de control de acceso y de inspección pertinentes;

11.2.3.8. La formación de las personas encargadas de la vinculación de pasajero y equipaje deberá conducir a la adquisición de todas las competencias siguientes:

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

▼M5

b) concienciación sobre los requisitos legales pertinentes y conocimiento de los elementos que contribuyen a la creación de una cultura de la seguridad sólida y resiliente en el lugar de trabajo y en el ámbito de la aviación, incluidos, entre otros, la amenaza interior y la radicalización;

▼B

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.

▼M2

Además, en caso de que la persona de que se trate sea titular de una tarjeta de identificación como personal de aeropuerto, la formación deberá conducir también a la adquisición de las competencias siguientes:

h) comprensión de la configuración de los puntos de inspección y los procesos de inspección;

i) conocimiento de los procedimientos de control de acceso y de inspección pertinentes;

j) conocimiento de las tarjetas de identificación utilizadas en los aeropuertos;

k) conocimiento de los procedimientos de denuncia;

l) capacidad para actuar adecuadamente ante incidencias de seguridad.

▼B

11.2.3.9. La formación de las personas que sometan la carga y el correo a controles de seguridad distintos de la inspección deberá conducir a la adquisición de todas las competencias siguientes:

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

▼M5

b) concienciación sobre los requisitos legales pertinentes y conocimiento de los elementos que contribuyen a la creación de una cultura de la seguridad sólida y resiliente en el lugar de trabajo y en el ámbito de la aviación, incluidos, entre otros, la amenaza interior y la radicalización;

▼B

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 interceptación de personas y de las circunstancias en que las personas deberían ser detenidas o denunciadas;

e) conocimiento de los procedimientos de denuncia;

▼B

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;

j) conocimiento de los requisitos de transporte, si procede.

▼M2

Además, en caso de que la persona de que se trate sea titular de una tarjeta de identificación como personal de aeropuerto, la formación deberá conducir también a la adquisición de las competencias siguientes:

k) comprensión de la configuración de los puntos de inspección y los procesos de inspección;

l) conocimiento de los procedimientos de control de acceso y de inspección pertinentes;

m) conocimiento de los sistemas de tarjetas de identificación que se utilicen;

n) capacidad para actuar adecuadamente ante incidencias de seguridad.

▼B

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 de la inspección deberá contribuir a la adquisición de todas las competencias siguientes:

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

▼M5

b) concienciación sobre los requisitos legales pertinentes y conocimiento de los elementos que contribuyen a la creación de una cultura de la seguridad sólida y resiliente en el lugar de trabajo y en el ámbito de la aviación, incluidos, entre otros, la amenaza interior y la radicalización;

▼B

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 interceptación 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 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.

▼M2

Además, en caso de que la persona de que se trate sea titular de una tarjeta de identificación como personal de aeropuerto, la formación deberá conducir también a la adquisición de las competencias siguientes:

▼M2

k) comprensión de la configuración de los puntos de inspección y los procesos de inspección;

l) conocimiento de los procedimientos de control de acceso y de inspección pertinentes;

m) conocimiento de los sistemas de tarjetas de identificación que se utilicen;

n) capacidad para actuar adecuadamente ante incidencias de seguridad.

▼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, todas las competencias siguientes:

a) conocimiento de las disposiciones legales pertinentes y de la manera de adecuarse a ellas;

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.

Además, en caso de que las tareas encomendadas a la persona de que se trate así lo requieran, dicha formación deberá conducir también a la adquisición de todas las competencias siguientes:

g) conocimientos sobre gestión de conflictos, y

h) conocimiento de las capacidades y limitaciones del equipo de seguridad o métodos de inspección 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 todas las disposiciones legales vigentes (gestores de seguridad)**

La formación específica de los gestores de seguridad deberá conducir a la adquisición de todas las competencias siguientes:

a) conocimiento de las disposiciones legales pertinentes y de la manera de adecuarse a ellas;

b) conocimiento de los procedimientos de control de calidad internos, nacionales, de la Unión e internacionales;

c) capacidad de motivación de los colaboradores, y

d) conocimiento de las capacidades y limitaciones del equipo de seguridad o métodos de inspección utilizados.

▼B

11.2.6. **Formación de personas, a excepción de los pasajeros, que requieran acceso no acompañado a las zonas restringidas de seguridad**

11.2.6.1. Aquellas personas, excepto los pasajeros, que necesiten tener acceso no acompañado 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 autorizar el acceso no acompañado a las zonas restringidas de seguridad.

Por razones objetivas, la autoridad competente podrá eximir de este requisito de formación a las personas cuyo acceso se limite a las zonas de la terminal accesibles a los pasajeros.

11.2.6.2. La formación en materia de seguridad deberá conducir a la adquisición de todas las competencias siguientes:

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

▼M5

b) concienciación sobre los requisitos legales pertinentes y conocimiento de los elementos que contribuyen a la creación de una cultura de la seguridad sólida y resiliente en el lugar de trabajo y en el ámbito de la aviación, incluidos, entre otros, la amenaza interior y la radicalización;

▼B

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) comprensión de la configuración de los puntos de inspección y los procesos de inspección;

e) conocimiento de los procedimientos de control de acceso y de inspección pertinentes;

f) conocimiento de las tarjetas de identificación utilizadas en los aeropuertos;

g) conocimiento de los procedimientos de denuncia;

h) capacidad para actuar adecuadamente ante incidencias de seguridad.

11.2.6.3. Toda persona que reciba formación de concienciación 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 una autorización de acceso no acompañado a las zonas restringidas de seguridad.

11.2.7. **Formación de personas que requieran concienciación en materia de seguridad general**

La formación de concienciación en materia de seguridad general deberá conducir a la adquisición de todas las competencias siguientes:

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

▼M5

b) concienciación sobre los requisitos legales pertinentes y conocimiento de los elementos que contribuyen a la creación de una cultura de la seguridad sólida y resiliente en el lugar de trabajo y en el ámbito de la aviación, incluidos, entre otros, la amenaza interior y la radicalización;

▼B

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;

e) capacidad para actuar adecuadamente ante incidencias de seguridad.

Toda persona que reciba formación de concienciación 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.

Esta formación no se aplicará a los instructores contemplados en el punto 11.5.

▼M8

11.2.8. Formación de personas con funciones y responsabilidades relacionados con las ciberamenazas

11.2.8.1. Las personas que apliquen las medidas establecidas en el punto 1.7.2 tendrán las capacidades y aptitudes necesarias para llevar a cabo sus tareas de manera efectiva. Deberán ser conscientes de los ciberriesgos pertinentes, en la medida en que sea necesario.

11.2.8.2. Las personas que tengan acceso a los datos o los sistemas recibirán una formación laboral adecuada y específica, acorde con sus funciones y sus responsabilidades, que incluirá la toma de conciencia de los riesgos pertinentes cuando su función laboral así lo requiera. La autoridad competente, o la autoridad u organismo establecido en el punto 1.7.4, deberá definir o aprobar el contenido del curso.

▼B

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;

▼M5

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

▼B

c) un proceso de recertificación o reaprobación al menos cada cinco años para el personal restante.

Las personas que desempeñen las tareas enumeradas en el punto 11.2.3.3 podrán quedar exentas del cumplimiento de estos requisitos si solo están autorizadas a efectuar controles visuales o registros manuales.

▼M5

11.3.2. Las personas encargadas del funcionamiento de equipos de rayos X o EDS deberán superar, como parte del proceso inicial de certificación o aprobación, un examen normalizado 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 deberá comprender tanto un examen normalizado de interpretación de imágenes como una evaluación de actuación operacional.

▼B

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 PERIÓDICA

11.4.1. Las personas encargadas del funcionamiento de equipos de rayos X o EDS se someterán a cursos de formación periódica consistentes en módulos prácticos y pruebas de reconocimiento de imágenes. Dicha formación adoptará la forma de:

a) clases presenciales y/o cursos por ordenador, o

b) formación en el puesto de trabajo con el sistema de proyección de imágenes de artículos peligrosos (TIP), siempre que se utilice una biblioteca con al menos 6 000 imágenes, como se especifica a continuación, que puedan instalarse en los equipos de rayos X o EDS utilizados y la persona trabaje con este equipo durante, al menos, una tercera parte de su horario de trabajo.

▼M5

_____

▼B

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 seis horas por semestre, utilizando:

— una biblioteca 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, de modo que se ofrezca una selección impredecible de imágenes de la biblioteca durante las prácticas y pruebas, o

— las imágenes TIP de la biblioteca TIP que con mayor frecuencia no se reconocen, combinadas con imágenes capturadas recientemente de artículos peligrosos pertinentes para el tipo de operación de inspección de que se trate y que abarquen todos los tipos de artículos peligrosos pertinentes si se utilizan una sola vez en la formación de un determinado operador durante un período de tres años.

Para la formación en el puesto de trabajo con sistemas TIP, la biblioteca TIP contará con al menos 6 000 imágenes 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.

▼M5

11.4.2. Al final de cada período de seis meses se evaluará la actuación de los examinadores humanos. Los resultados de esta evaluación:

a) se entregarán a la persona en cuestión y se registrarán;

b) se utilizarán para detectar deficiencias y preparar futuras formaciones y pruebas adecuadas para abordar estas deficiencias; y

c) podrán tenerse en cuenta como parte del proceso de recertificación o reaprobación.

▼B

11.4.3. Las personas que desempeñen las tareas enumeradas en el punto 11.2, hecha salvedad de aquellas a las que se refieren los puntos 11.4.1 y 11.4.2, se someterán a ciclos de formación periódica con una frecuencia que permita preservar las competencias ya adquiridas previamente y adquirir otras nuevas adaptadas a los avances en materia de seguridad.

La formación periódica se centrará en las dos vertientes siguientes:

a) competencias adquiridas durante la formación básica, específica y de concienciación en materia de seguridad, al menos una vez cada cinco años o, en los casos en que las competencias no se hayan ejercitado durante más de seis meses, antes de volver a desempeñar tareas de seguridad, y

b) competencias nuevas o ampliadas necesarias para garantizar que las personas encargadas o responsables de la realización de controles de seguridad tengan conocimiento rápidamente de las nuevas amenazas y disposiciones legales con miras a su aplicación.

▼B

Los requisitos previstos en la letra a) no serán aplicables a las competencias adquiridas durante cursos de formación específica que dejen de ser necesarias para el desempeño de las tareas encomendadas a la persona en cuestión.

11.4.4. Se conservarán los expedientes de formación periódica de todas las personas que la hayan cursado al menos mientras duren sus contratos.

11.5. CUALIFICACIÓN DE INSTRUCTORES

11.5.1. Los instructores deberán cumplir como mínimo todos los requisitos siguientes:

▼M5

a) habrán superado satisfactoriamente una verificación de antecedentes reforzada de conformidad con el punto 11.1.3;

▼B

b) dispondrán de competencias en técnicas de instrucción;

c) tendrán conocimiento del entorno de trabajo en el campo pertinente de la seguridad aérea;

d) poseerán competencias en los temas de seguridad objeto de enseñanza.

La certificación se aplicará como mínimo a los instructores autorizados para impartir la formación establecida en los puntos 11.2.3.1 a 11.2.3.5 y en los puntos 11.2.4 (salvo cuando se trate de la formación de supervisores que supervisen exclusivamente a las personas contempladas en los puntos 11.2.3.6 a 11.2.3.10) y 11.2.5.

▼M2

Los instructores se someterán a un proceso de recertificación al menos cada cinco años.

▼B

11.5.2. Los instructores recibirán periódicamente formación o información sobre los avances registrados en los campos pertinentes.

11.5.3. La autoridad competente dispondrá de listas o de acceso a listas de instructores que operen en el Estado miembro.

11.5.4. Si la autoridad competente deja de considerar que los cursos de formación impartidos por un instructor ayudan a adquirir las competencias deseadas, o si el instructor no supera la verificación de antecedentes, dicha autoridad retirará la aprobación del curso en cuestión o se asegurará de que el instructor sea suspendido en sus funciones o eliminado de la lista de instructores, según corresponda. Cuando se adopte esta medida, la autoridad competente también especificará de qué manera puede el instructor solicitar que se levante la suspensión, se le incorpore de nuevo en la lista de instructores o se restablezca la aprobación del curso.

11.5.5. Las competencias adquiridas por un instructor a fin de cumplir los requisitos previstos en el presente capítulo en un determinado Estado miembro serán reconocidas en otro Estado miembro.

11.6. VALIDACIÓN DE SEGURIDAD AÉREA DE LA UE

11.6.1. La validación de seguridad aérea de la UE constituye un proceso normalizado, documentado, imparcial y objetivo para obtener y evaluar pruebas que permitan determinar el nivel de cumplimiento, por parte de la entidad validada, de los requisitos establecidos en el Reglamento (CE) nº 300/2008 y sus actos de aplicación.

11.6.2. **Validación de seguridad aérea de la UE**

La validación de seguridad aérea de la UE:

a) podrá ser requisito para obtener o mantener un estatuto jurídico conforme al Reglamento (CE) nº 300/2008 y sus actos de aplicación;

▼B

b) podrá llevarla a cabo una autoridad competente o un validador aprobado como validador de seguridad aérea de la UE, o un validador reconocido como equivalente en virtud del presente capítulo;

c) evaluará las medidas de seguridad aplicadas bajo la responsabilidad de la entidad validada o las partes de esas medidas respecto de las que dicha entidad quiera obtener la validación; consistirá, al menos, en:

1) una evaluación de la documentación de seguridad pertinente, incluido el programa de seguridad o marco equivalente de la entidad validada, y

2) una comprobación de que se aplican medidas de seguridad aérea, que incluirá una verificación *in situ* de las operaciones pertinentes de la entidad validada, salvo que se indique otra cosa;

d) será reconocida por todos los Estados miembros.

11.6.3. **Requisitos de aprobación de los validadores de seguridad aérea de la UE**

11.6.3.1. Los Estados miembros aprobarán a los validadores de seguridad aérea de la UE atendiendo a su capacidad de evaluar la conformidad, que incluirá:

a) independencia respecto del sector validado, a menos que se especifique lo contrario;

b) un adecuado nivel de competencia del personal en el área de seguridad sometida a validación, así como métodos que permitan mantener dicha competencia al nivel previsto en el punto 11.6.3.5, y

c) funcionalidad y adecuación de los procesos de validación.

11.6.3.2. Cuando proceda, para la aprobación se tendrán en cuenta los certificados de acreditación relacionados con las normas armonizadas pertinentes, en particular la norma EN-ISO/IEC 17020, en lugar de volverse a evaluar la capacidad de determinar la conformidad.

11.6.3.3. Un validador de seguridad aérea de la UE puede ser una persona física o jurídica.

11.6.3.4. El órgano de acreditación nacional establecido en virtud del Reglamento (CE) nº 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]) podrá acreditar la capacidad de las personas jurídicas de evaluar la conformidad a efectos de una validación de seguridad aérea de la UE, adoptar medidas administrativas al respecto y llevar a cabo la vigilancia de las actividades de validación de la seguridad aérea de la UE.

11.6.3.5. Toda persona física que lleve a cabo una validación de seguridad aérea de la UE tendrá la competencia y los antecedentes adecuados, y deberá cumplir todos los requisitos siguientes:

▼M5

a) se someterá a una verificación de antecedentes reforzada de conformidad con el punto 11.1.3;

([1]) Reglamento (CE) nº 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos y por el que se deroga el Reglamento (CEE) nº 339/93 (DO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

▼B

b) llevará a cabo la validación de seguridad aérea de la UE de forma imparcial y objetiva, comprenderá el concepto de independencia y aplicará métodos que eviten conflictos de intereses en relación con la entidad validada;

c) tendrá un conocimiento teórico y una experiencia práctica suficientes en el ámbito del control de calidad, así como las características personales y las capacidades necesarias para obtener conclusiones, registrarlas y valorarlas conforme a una lista de control, en particular en lo referente a:

1) los principios, procedimientos y técnicas de supervisión del cumplimiento,

2) los factores que afectan a la supervisión y el rendimiento humanos,

3) la función y la capacidad de actuación del validador, lo que incluye los conflictos de intereses;

d) proporcionará documentos que justifiquen la competencia oportuna basada en su formación y/o una experiencia laboral mínima en las áreas siguientes:

1) principios de seguridad aérea generales de la UE y normas de seguridad aérea de la OACI,

2) normas específicas relacionadas con la actividad validada y aplicación de dichas normas a las operaciones,

3) técnicas y tecnologías de seguridad pertinentes para el proceso de validación;

e) recibirá formación periódica con la frecuencia necesaria para asegurarse de mantener las competencias que posee y adquirir otras nuevas que incorporen los avances en materia de seguridad aérea.

11.6.3.6. La autoridad competente deberá formar a los validadores de seguridad aérea de la UE, o bien aprobar y mantener una lista de cursos de formación en materia de seguridad. ►M12 La autoridad competente facilitará a los validadores que apruebe las partes pertinentes de la legislación y los programas nacionales que no sean públicos que se refieran a las operaciones y áreas que se hayan de validar. ◄

11.6.3.7. Los Estados miembros podrán limitar la aprobación de un validador de seguridad aérea de la UE a las actividades de validación que se lleven a cabo exclusivamente en el territorio del Estado miembro en cuestión en nombre de la autoridad competente de ese Estado miembro. En tales casos, no serán de aplicación los requisitos del punto 11.6.4.2.

▼M12

11.6.3.8. La autoridad competente que actúe como validadora solo podrá realizar validaciones al respecto de compañías aéreas, operadores y entidades que estén bajo su responsabilidad o bajo la responsabilidad de la autoridad competente de otro Estado miembro, en caso de que dicha autoridad se lo haya solicitado expresamente o la haya designado con ese fin.

▼M7

11.6.3.9. A partir de la fecha en que el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte se retire de la Unión Europea con arreglo al artículo 50 del TUE, serán de aplicación las siguientes disposiciones con respecto a los validadores de seguridad aérea de la UE aprobados por ese Estado miembro para llevar a cabo validaciones en relación con compañías aéreas, operadores y entidades que soliciten una designación como ACC3, RA3 o KC3, respectivamente:

▼M7

a) ya no estarán reconocidos en la Unión;

b) las validaciones de seguridad aérea de la UE realizadas antes de la fecha en que el Reino Unido se retire de la Unión, incluidos los informes de validación de la UE emitidos antes de dicha fecha, seguirán vigentes a efectos de la designación de las compañías aéreas, los operadores y las entidades que hayan validado.

11.6.3.10. Las personas físicas o jurídicas que se indican en el punto anterior pueden solicitar la aprobación como validador de seguridad aérea de la UE a la autoridad competente de un Estado miembro. El Estado miembro de aprobación deberá:

a) obtener de la autoridad competente del Reino Unido la documentación necesaria sobre cuya base la persona física o jurídica haya sido aprobada como validador de seguridad aérea de la UE;

b) comprobar que el solicitante cumple los requisitos de la Unión contemplados en el presente capítulo; si la autoridad competente considera que es apropiado, podrá aprobar a la persona física o jurídica como validador de seguridad aérea de la UE por un período que no supere el de la aprobación concedida por la autoridad competente del Reino Unido;

c) informar de inmediato a la Comisión, que garantizará la inclusión del validador de seguridad aérea de la UE en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro.

▼M12

11.6.3.11. La aprobación de un validador de seguridad aérea de la UE será válida durante un período máximo de cinco años.

▼B

11.6.4. **Reconocimiento y suspensión de los validadores de seguridad aérea de la UE**

▼M12

11.6.4.1. El validador de seguridad aérea de la UE:

a) no se considerará acreditado hasta que sus datos se incluyan en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro;

b) recibirá de la autoridad competente, o de otra entidad que actúe en nombre de esta, documentación que lo acredite como validador autorizado;

▼M13

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

▼M12

Los validadores de seguridad aérea de la UE que figuren en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro por cuenta de la autoridad competente solo podrán realizar validaciones de compañías aéreas, operadores o entidades bajo la responsabilidad de dicha autoridad competente.

▼B

11.6.4.2. Los validadores de seguridad de la aviación de la UE aprobados serán reconocidos por todos los Estados miembros.

▼M2

11.6.4.3. Cuando un Estado miembro considere que un validador de seguridad aérea de la UE ha dejado de cumplir los requisitos previstos en los puntos 11.6.3.1 u 11.6.3.5, retirará su autorización y eliminará al validador de la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro, o informará a la autoridad competente que aprobó a dicho validador, haciéndole partícipe de sus motivos de preocupación.

▼B

11.6.4.4. Las asociaciones profesionales, y las entidades que dependan de ellas, que apliquen programas de aseguramiento de la calidad podrán ser aprobadas como validadores de seguridad aérea de la UE siempre y cuando apliquen medidas equivalentes que garanticen una validación imparcial y objetiva. Este reconocimiento se hará en cooperación con las autoridades competentes de al menos dos Estados miembros.

11.6.4.5. La Comisión podrá reconocer las actividades de validación llevadas a cabo por autoridades o validadores de seguridad aérea que estén sometidos a la jurisdicción y gocen del reconocimiento de un tercer país o una organización internacional, siempre y cuando pueda confirmarse su equivalencia con la validación de seguridad aérea de la UE. En el apéndice 6-Fiii figura una lista de tales actividades.

11.6.5. **Informe de validación de seguridad aérea de la UE («informe de validación»)**

11.6.5.1. En el informe de validación se hará constar la validación de seguridad aérea de la UE y se incluirá al menos:

a) una lista de control completada firmada por el validador de seguridad aérea de la UE que incluya, cuando así se solicite, observaciones debidamente detalladas de la entidad validada;

b) una declaración de compromiso firmada por la entidad validada, y

c) una declaración de independencia respecto de la entidad validada, firmada por la persona que realice la validación de seguridad aérea de la UE.

11.6.5.2. El validador de seguridad aérea de la UE determinará el nivel de cumplimiento de los objetivos descritos en la lista de control y hará constar los resultados de la validación en la parte pertinente de la lista de control.

11.6.5.3. La entidad validada se comprometerá, mediante una declaración de compromiso, a continuar realizando sus operaciones de conformidad con las normas satisfactoriamente validadas.

11.6.5.4. La entidad validada podrá declarar estar de acuerdo o en desacuerdo con el nivel de cumplimiento que determine el informe de validación. Esta declaración pasará a formar parte integrante del informe de validación.

11.6.5.5. La numeración de las páginas, la fecha de la validación de seguridad aérea de la UE y la rúbrica, tanto por parte del validador como de la entidad validada, en cada página indicarán que el informe de validación es completo. ►M5 La rúbrica manual de cada página podrá ser sustituida por una firma electrónica de la totalidad del documento. ◄

▼M12

11.6.5.6. Por defecto, el informe de validación se redactará en inglés y se entregará tanto a la entidad validada como a la autoridad competente en un plazo no superior a un mes a partir de la fecha de la verificación *in situ*.

La autoridad competente evaluará el informe de validación en un plazo no superior a seis semanas desde su recepción.

▼M12

En caso de que el informe se refiera a una compañía aérea, un operador o una entidad que se someta a validación para los fines de una designación existente que expire después de los períodos señalados en los párrafos anteriores, la autoridad competente podrá establecer un período más largo para completar la evaluación.

En tal caso, y salvo que se necesite más información y pruebas documentales adicionales para concluir la evaluación satisfactoriamente, la autoridad competente se asegurará de que el proceso se complete antes de que expire la validez.

En un plazo de tres meses desde la fecha de recepción del informe, se entregará al validador una valoración escrita de la calidad del informe y, en su caso, las recomendaciones y observaciones que la autoridad competente pueda considerar necesarias. En su caso, se transmitirá una copia de dicha valoración a la autoridad competente que haya aprobado al validador.

Para los fines de la designación de otras compañías aéreas, operadores o entidades conforme a lo dispuesto en el presente Reglamento, una autoridad competente podrá solicitar y deberá obtener, en el plazo de quince días, de la autoridad competente que haya redactado un informe de validación en su lengua nacional o que haya requerido al validador responsable de la validación que lo haga, una copia del informe de validación completo en lengua inglesa.

▼B

11.7. RECONOCIMIENTO MUTUO DE LA FORMACIÓN

11.7.1. Todas las competencias adquiridas por una persona en un determinado Estado miembro para dar cumplimiento a los requisitos del Reglamento (CE) nº 300/2008 y sus actos de aplicación serán reconocidas en otro Estado miembro.

▼M2

APÉNDICE 11-A

DECLARACIÓN DE INDEPENDENCIA — VALIDADOR DE SEGURIDAD AÉREA DE LA UE

a) Confirmo que he determinado el nivel de cumplimiento de la entidad validada de modo imparcial y objetivo.

b) Confirmo que no soy empleado de la entidad validada, ni lo he sido durante los dos años anteriores.

c) Confirmo que no tengo intereses económicos ni de otro tipo, ni directos ni indirectos, en el resultado de la validación, en la entidad validada ni en sus filiales.

d) Confirmo que no mantengo con la entidad validada ninguna relación comercial, por ejemplo, como formador o asesor, ni la he tenido en los doce meses anteriores, aparte del propio proceso de validación, en áreas relacionadas con la seguridad aérea.

e) Confirmo que el informe de validación de seguridad aérea de la UE está basado en una rigurosa evaluación factual de la documentación pertinente de seguridad, incluidos:

— el programa de seguridad o programa equivalente de la entidad validada, y

— la verificación *in situ* del cumplimiento del mismo.

f) Confirmo que el informe de validación de seguridad aérea de la UE está basado en una evaluación de todas las áreas de seguridad pertinentes sobre las que el validador debe formular un dictamen conforme a la correspondiente lista de control de la UE.

g) En caso de que varias entidades se sometan a una validación conjunta, confirmo que he aplicado una metodología que permite elaborar informes de validación de seguridad aérea de la UE de cada entidad validada de forma separada, y que garantiza la objetividad y la imparcialidad de la investigación y la evaluación.

▼M2

h) Confirmo que no he aceptado beneficios económicos ni de otro tipo, aparte de la tarifa razonable de la validación y las dietas de viaje y alojamiento.

Asumo toda la responsabilidad del informe de validación de seguridad aérea de la UE.

Nombre de la entidad validada:

Nombre del validador de seguridad aérea de la UE:

Fecha:

Firma:

▼B

12. **EQUIPOS DE SEGURIDAD**

▼M10

12.0. PROVISIÓN GENERAL Y APROBACIÓN DE LOS EQUIPOS DE SEGURIDAD

12.0.1. **Provisión general**

12.0.1.1. Toda autoridad, gestor o entidad que utilice equipos 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) n.º 300/2008 deberá garantizar que dichos equipos cumplen las normas establecidas en el presente capítulo.

La autoridad competente facilitará a los fabricantes la información que figura en el presente capítulo y clasificada de conformidad con la Decisión (UE, Euratom) 2015/444 ([1]) en función de la necesidad de acceder a ella.

12.0.1.2. Todo equipo de seguridad se someterá a pruebas rutinarias.

12.0.1.3. Los fabricantes de equipos facilitarán un concepto de operaciones y los equipos se evaluarán y utilizarán con arreglo al mismo.

12.0.1.4. Si se combinan varios equipos de seguridad, cada uno deberá ajustarse a las especificaciones definidas y cumplir las normas establecidas en el presente capítulo, tanto si se utilizan por separado como si se combinan como sistema.

12.0.1.5. Los equipos deberán ser colocados, instalados y mantenidos cumpliendo los requisitos de los fabricantes.

12.0.2. **Aprobación de equipos de seguridad**

▼M12

12.0.2.1. A reserva de lo dispuesto en el punto 12.0.5, los siguientes equipos de seguridad solo podrán instalarse después del 1 de octubre de 2020 si se les ha otorgado el «sello de la UE» o el estado «sello de la UE pendiente» a que se hace referencia en el punto 12.0.2.5:

a) arcos detectores de metales (WTMD);

b) equipos de detección de explosivos (EDS);

c) equipos de detección de trazas de explosivos (ETD);

d) sistemas de detección de explosivos líquidos (LEDS);

e) equipos de detección de metales (MDE);

f) escáneres de seguridad;

g) equipos de escáner de calzado;

h) equipos de detección de vapores de explosivos (EVD).

([1]) Decisión (UE, Euratom) 2015/444 de la Comisión, de 13 de marzo de 2015, sobre las normas de seguridad para la protección de la información clasificada de la UE (DO L 72 de 17.3.2015, p. 53).

▼M10

12.0.2.2. La Comisión aprobará los equipos de seguridad que figuran en el punto 12.0.2.1 y les otorgará el «sello de la UE».

▼M12

12.0.2.3. El «sello de la UE» solo se concederá a los equipos de seguridad sometidos a ensayo por los centros de ensayo que apliquen medidas de control de la calidad de conformidad con el proceso de evaluación común de la Conferencia Europea de Aviación Civil bajo la responsabilidad de la autoridad competente.

▼M10

12.0.2.4. La Comisión solo podrá conceder un «sello de la UE» a los equipos de seguridad después de haber recibido los informes de ensayo del equipo en cuestión o los informes de nivel 2 del proceso de evaluación común de la Conferencia Europea de Aviación Civil.

La Comisión podrá solicitar información adicional relativa a los informes de prueba.

12.0.2.5. La Comisión podrá conceder el «sello de la UE» a los equipos de seguridad confirmados por el proceso de evaluación común de la Conferencia Europea de Aviación Civil. Dichos equipos serán automáticamente aptos para recibir el «sello de la UE» y recibirán una calificación temporal de «sello de la UE pendiente» hasta la aprobación final.

El uso y la instalación de los equipos de seguridad que tengan un «sello de la UE pendiente» estará autorizado.

12.0.3. **«Sello de la UE» y base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro-equipos de seguridad**

12.0.3.1. Los equipos de seguridad que figuran en el punto 12.0.2.1 a los que se haya otorgado el «sello de la UE» se introducirán en la «base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro-equipos de seguridad».

12.0.3.2. El «sello de la UE» será colocado por los fabricantes en los equipos de seguridad homologados por la Comisión y será visible en un lateral.

12.0.3.3. Los equipos con el «sello de la UE» se instalarán con versiones de hardware y software que correspondan a su descripción en la «base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro-equipos de seguridad».

12.0.3.4. Sin perjuicio de lo dispuesto en los puntos 12.0.4 y 12.0.5, los equipos de seguridad con «sello de la UE» se beneficiarán de reconocimiento mutuo y se reconocerán por su disponibilidad, aplicación y utilización en todos los Estados miembros.

12.0.3.5. La Comisión mantendrá la «base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro-equipos de seguridad».

12.0.3.6. Una entrada en la «base de datos de la Unión sobre la cadena de suministro-equipos de seguridad» contendrá la información siguiente:

a) un identificador alfanumérico único;

b) el nombre del fabricante;

c) el nombre de designación;

d) la configuración detallada con al menos:

i) la versión del hardware;

ii) el algoritmo de detección;

iii) si procede, la versión del software del sistema;

iv) si procede, la versión de hardware auxiliar; y

v) si procede, el concepto de versión de operaciones;

▼M10

e) la norma obtenida;

f) el estado del equipo, que indica uno de los elementos siguientes:

i) «sello de la UE»;

ii) «sello de la UE pendiente»;

iii) «sello de la UE suspendido»;

iv) «sello de la UE retirado»;

v) «sello de la UE obsoleto»;

g) la fecha de emisión del estado del equipo.

12.0.4. **Suspensión y retirada del «sello de la UE»**

12.0.4.1. A petición de los Estados miembros o por iniciativa propia, la Comisión podrá suspender el «sello de la UE» y el estado «sello de la UE pendiente" de los equipos de seguridad sin previo aviso cuando reciba información que indique que el equipo no cumple la norma para la que se ha homologado. Al hacerlo, la Comisión actualiza el estado en la «base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro-equipos de seguridad» en consecuencia.

12.0.4.2. Los equipos de seguridad cuyo «sello de la UE» o cuyo estado «sello de la UE pendiente» hayan sido suspendidos no podrán continuar utilizándose y los elementos ya instalados se utilizarán con la adición de medidas compensatorias, según proceda.

12.0.4.3. A petición de los Estados miembros o por iniciativa propia, la Comisión podrá retirar el «sello de la UE» y el estado «sello de la UE pendiente» de los equipos de seguridad sin previo aviso cuando no esté convencida de que este cumple la norma para la que se ha homologado.

12.0.4.4. Los equipos de seguridad cuyo «sello de la UE» o cuyo estado «sello de la UE pendiente» hayan quedado obsoletos no podrán emplearse a partir de la fecha de expedición del estado registrado en la "base de datos de la Unión sobre la cadena de suministro-equipos de seguridad».

12.0.4.5. La Comisión podrá restablecer el «sello de la UE» y el estado «sello de la UE pendiente» cuando reciba información que indique que el equipo vuelve a cumplir la norma para la que se ha homologado.

12.0.5. **Medidas más estrictas sobre los equipos de seguridad y la aprobación nacional**

12.0.5.1. Los Estados miembros podrán establecer excepciones al principio de reconocimiento mutuo mediante la aplicación de medidas más estrictas en materia de equipos de seguridad. Notificarán a la Comisión dichas medidas, así como su homologación de equipos de seguridad y las medidas adoptadas para garantizar que dichos equipos cumplen las normas establecidas en el presente capítulo.

12.0.5.2. Los Estados miembros podrán establecer excepciones al principio de reconocimiento mutuo mediante la aplicación de su propio mecanismo nacional de homologación de equipos de seguridad. Notificarán a la Comisión este mecanismo, así como su homologación de equipos y las medidas adicionales adoptadas para garantizar que dichos equipos cumplen las normas establecidas en el presente capítulo.

▼M12

12.0.5.3. Los equipos de seguridad homologados a nivel nacional sobre la base de los puntos 12.0.5.1 o 12.0.5.2 no recibirán automáticamente el «sello de la UE».

▼B

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.

▼M5

_____

▼B

12.1.2. **Normas aplicables a los WTMD**

12.1.2.1. Existen dos tipos de normas aplicables a los WTMD. La Decisión de Ejecución C(2015) 8005 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 como mínimo a la norma 1.

12.1.2.3. Todos los WTMD utilizados para la inspección de pasajeros deberán adecuarse a la norma 2.

12.1.3. **Requisitos adicionales aplicables a los WTMD**

Todos los WTMD respecto de los que se haya suscrito un contrato de instalación a partir del 5 de enero de 2007 deberán reunir las siguientes condiciones:

a) emitir una señal acústica y/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 inspeccionadas, 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 inspeccionadas.

12.1.4. **Requisitos adicionales aplicables a los WTMD utilizados en combinación con equipos de detección de metales para calzado (SMD)**

12.1.4.1. Todos los WTMD utilizados en combinación con equipos de detección de metales para calzado (SMD) deberán detectar y señalar mediante una indicación visual al menos determinados objetos metálicos, tanto de forma conjunta como por separado, atendiendo a la altura a la que la persona que pasa a través del arcos lleve el objeto u objetos, independientemente del tipo y número de objetos y de su orientación.

▼B

12.1.4.2. Todos los WTMD utilizados en combinación con equipos de SMD deberán detectar e indicar todas las alarmas generadas por los objetos metálicos que lleve una persona en al menos dos zonas. La primera zona corresponderá a la parte inferior de las piernas y estará comprendida entre el suelo y un máximo de 35 cm por encima del suelo. Todas las demás zonas se encontrarán encima de la primera zona.

12.2. DETECTORES DE METALES PORTÁTILES (HHMD)

12.2.1. Los detectores de metales portátiles (HHMD) deberán 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 un metro de distancia.

12.2.4. El funcionamiento de los HHMD no se verá afectado por fuentes de interferencia.

12.2.5. Los HHMD contarán con un indicador visual que muestre 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 la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión.

▼M13

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

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

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

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

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

▼B

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.

12.4.1.2. La detección tendrá lugar con independencia de la forma, posición u orientación del material explosivo.

▼B

12.4.1.3. Los equipos EDS emitirán una señal de alarma en cada una de las siguientes circunstancias:

— cuando detecten material explosivo;

— cuando detecten la presencia de un objeto que impida la detección de material explosivo, y

— cuando el contenido de un bulto o envío sea demasiado denso para ser analizado.

▼M12

12.4.2. **Normas aplicables a los equipos EDS**

12.4.2.1. Todos los equipos EDS cumplirán los siguientes requisitos:

a) los equipos instalados antes del 1 de septiembre de 2014 deberán cumplir al menos la norma 2;

b) los equipos instalados a partir del 1 de septiembre de 2014 hasta el 31 de agosto de 2022 deberán cumplir al menos la norma 3;

c) los equipos instalados a partir del 1 de septiembre de 2022 hasta el 31 de agosto de 2026 deberán cumplir al menos la norma 3.1;

d) los equipos instalados a partir del 1 de septiembre de 2026 deberán cumplir al menos la norma 3.2.

12.4.2.2. La norma 2 expirará el 1 de septiembre de 2021.

12.4.2.3. Para los fines de permitir la prórroga del uso de equipos EDS conformes a la norma 2, habrá cuatro categorías de aeropuertos:

a) categoría I: aeropuerto con más de 25 millones de pasajeros en 2019;

b) categoría II: aeropuerto con servicios programados al menos a uno de los terceros países enumerados en el apéndice 5-A del presente Reglamento, con la excepción del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte;

c) categoría III: aeropuerto con el mayor volumen de tráfico en 2019 en cada Estado miembro en caso de que no estén ya incluidos en la categoría I o II;

d) categoría IV: otros aeropuertos.

12.4.2.4. La autoridad competente podrá permitir el uso de equipos EDS conformes a la norma 2 a partir del 1 de septiembre de 2021, de conformidad con el cuadro siguiente, hasta:

	Equipos EDS conformes a la norma 2 instalados antes del 1 de enero de 2011	Equipos EDS conformes a la norma 2 instalados entre el 1 de enero de 2011 y el 1 de septiembre de 2014
Aeropuertos de categoría I	1 de marzo de 2022	1 de marzo de 2023
Aeropuertos de categoría II o categoría III	1 de septiembre de 2022	1 de septiembre de 2023
Aeropuertos de categoría IV	1 de marzo de 2023	1 de marzo de 2024

▼M13

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

▼M12

12.4.2.5 Cuando la autoridad competente permita que los equipos EDS conformes a la norma 2 se sigan utilizando a partir del 1 de septiembre de 2021, informará de ello a la Comisión.

12.4.2.6. Todos los equipos EDS diseñados para la inspección del equipaje de mano deberán cumplir como mínimo la norma C1.

12.4.2.7. Todos los equipos EDS diseñados para la inspección del equipaje de mano que contenga ordenadores portátiles y otros dispositivos electrónicos de gran tamaño deberán cumplir como mínimo la norma C2.

▼M12

12.4.2.8. Todos los equipos EDS diseñados para la inspección del equipaje de mano que contenga ordenadores portátiles y otros dispositivos eléctricos de gran tamaño, así como líquidos, aerosoles y geles (LAG), deberán cumplir como mínimo la norma C3.

12.4.2.9. Todos los equipos EDS que cumplan la norma C3 deberán considerarse equivalentes a los equipos LEDS que cumplan la norma 2 para la inspección de LAG.

▼B

12.4.3. **Requisitos de calidad de imagen aplicables a los equipos EDS**

La calidad de imagen de los equipos EDS se atendrá a las disposiciones detalladas establecidas en la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión.

12.5. PROYECCIÓN DE IMÁGENES PARA LA DETECCIÓN DE ARTÍCULOS PELIGROSOS (TIP)

12.5.1. **Principios generales**

12.5.1.1. El sistema de proyección de imágenes para la detección de artículos peligrosos (TIP) deberá proyectar imágenes combinadas de artículos peligrosos (CTI) o imágenes ficticias de artículos peligrosos (FTI).

Las CTI son imágenes de rayos X de bultos u otros envíos que contienen artículos peligrosos.

Las FTI son imágenes de rayos X de artículos peligrosos que se proyectan en las imágenes de rayos X de los bultos u otros envíos sometidos a inspección.

Los artículos peligrosos aparecerán en las imágenes de rayos X de bultos y otros envíos distribuidos de manera uniforme y no en una posición fija.

Será posible configurar el porcentaje de CTI y FTI que vayan a proyectarse.

Cuando se utilicen CTI:

a) el concepto de operaciones deberá garantizar que el operador no pueda ver los bultos u otros envíos que se introducen en los equipos de rayos X o EDS y no pueda determinar si se le está proyectando o se le puede proyectar una CTI, y

b) las dimensiones del sistema y de la biblioteca TIP deberán garantizar razonablemente que un operador no esté expuesto de nuevo a la misma CTI en un período de doce meses.

▼M5

En caso de que se proyecten imágenes CTI con equipos EDS exclusivamente utilizados para la inspección del equipaje de bodega, el requisito establecido en la letra b) solo será aplicable a partir del 1 de septiembre de 2020.

▼B

12.5.1.2. El sistema TIP no afectará a la capacidad ni al normal funcionamiento de los equipos de rayos X o EDS.

El operador no recibirá aviso alguno de que vayan a ser proyectadas o se hayan proyectado CTI o FTI 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.

12.5.1.4. Habrá un administrador del sistema TIP responsable de la gestión de su configuración.

12.5.1.5. La autoridad competente supervisará periódicamente la correcta aplicación de los sistemas TIP y garantizará que dichos sistemas estén configurados adecuadamente —incluida, en su caso, una proyección realista y pertinente de las CTI y FTI—, se ajusten a los requisitos establecidos y dispongan de bibliotecas de imágenes actualizadas.

▼B

12.5.2. **Composición del sistema TIP**

12.5.2.1. El sistema TIP estará compuesto de al menos:

a) una biblioteca de CTI o FTI;

b) un procedimiento para mostrar y cerrar los mensajes, y

c) un procedimiento para registrar y mostrar los resultados de las reacciones de los operadores.

12.5.2.2. El sistema TIP mostrará un mensaje al operador en cada una de las siguientes circunstancias:

a) cuando el operador haya reaccionado ante la proyección de una CTI o una FTI;

b) cuando el operador no haya reaccionado ante la proyección de una CTI o una FTI;

c) cuando el operador haya reaccionado sin haberse proyectado una CTI ni una FTI;

d) cuando la proyección de una CTI o una FTI haya resultado fallida y el operador se haya percatado de ello.

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 operador lo cierre. En los casos descritos en las letras a) y b), el mensaje aparecerá junto a la CTI o la FTI.

12.5.2.3. Para acceder a los equipos dotados de un sistema TIP activo, el operador 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 operadores durante un mínimo de doce meses en un formato que permita la elaboración de informes.

12.5.2.5. La composición del sistema TIP también deberá regirse por las disposiciones adicionales establecidas en la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión.

12.6. EQUIPOS DE DETECCIÓN DE TRAZAS DE EXPLOSIVOS (ETD)

12.6.1. El equipo ETD deberá recoger y analizar trazas de partículas o vapor presentes en las superficies contaminadas o en el contenido del equipaje o envíos y señalar mediante una alarma la presencia de explosivos. A efectos de inspección, deberá cumplir todos los requisitos siguientes:

a) el material consumible no se utilizará más allá de las recomendaciones del fabricante o si el rendimiento de dicho material se ha deteriorado con el uso;

b) el equipo ETD se utilizará únicamente en el entorno para el que haya sido autorizado.

Se establecerán normas para los equipos ETD que utilicen el muestreo de partículas y de vapor. La Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión establece disposiciones detalladas sobre dichas normas.

12.6.2. La norma para equipos ETD que utilizan el muestreo de partículas se aplicará a los equipos de ETD instalados a partir del 1 de septiembre de 2014.

▼M11

12.6.3. La autoridad competente podrá autorizar que los equipos ETD sin certificado de conformidad con el apéndice 12-L que hayan sido instalados antes del 1 de julio de 2014 y utilicen el muestreo de partículas sigan empleándose hasta el 1 de julio de 2021, a más tardar.

▼B

12.7. EQUIPOS DE INSPECCIÓN DE LÍQUIDOS, AEROSOLES Y GELES (LAG)

12.7.1. **Principios generales**

12.7.1.1. El equipo LEDS deberá detectar e indicar mediante una alarma las cantidades especificadas, o cantidades superiores, de materiales peligrosos contenidas en los LAG.

▼M2

12.7.1.2. El equipo se utilizará de manera que el recipiente o envase se sitúe y oriente de forma que se utilicen plenamente las capacidades de detección.

12.7.1.3. El equipo 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 inocuos o no;

d) cuando el contenido de un bulto inspeccionado sea demasiado denso para ser analizado.

———————

▼B

12.7.2. **Normas aplicables a los equipos de sistemas de detección de explosivos líquidos (LEDS)**

12.7.2.1. Existirán tres normas aplicables a los equipos LEDS. La Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión establece disposiciones detalladas sobre dichas normas.

▼M2

12.7.2.2. Todos los equipos LEDS cumplirán la norma 2.

———————

▼B

12.7.3. **Aprobación del equipo de inspección 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 la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 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.

12.8. MÉTODOS DE INSPECCIÓN CON NUEVAS TECNOLOGÍAS

12.8.1. Todo Estado miembro podrá autorizar un método de inspección con nuevas tecnologías distintas de las establecidas en el presente Reglamento, siempre que:

a) se utilice para evaluar un nuevo método de inspección;

b) no afecte de forma negativa al nivel global de seguridad, y

c) los interesados, incluidos los pasajeros, sean informados de que se está realizando un ensayo.

▼B

12.8.2. El Estado miembro interesado informará por escrito a la Comisión y a los demás Estados miembros del método de inspección que pretende autorizar antes de 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 lugar o los lugares en que se prevé utilizar dicho método de inspección 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 inspección con nuevas tecnologías.

Si la Comisión no considera que el método de inspección propuesto proporcione suficientes garantías de mantenimiento del nivel global de seguridad aérea en la Unión, 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 inspección hasta haber obtenido el visto bueno de la Comisión.

12.8.4. El período de evaluación de cada método de inspección con nuevas tecnologías no excederá de dieciocho meses. Ese período de evaluación podrá ser prorrogado por la Comisión por otro período máximo de doce meses, siempre que el Estado miembro justifique adecuadamente esa prórroga.

12.8.5. La autoridad competente del Estado miembro interesado presentará a la Comisión un informe provisional sobre la evaluación a intervalos no superiores a seis meses durante el período de evaluación. La Comisión informará a los restantes Estados miembros del contenido del informe provisional. En caso de no presentarse informe provisional, la Comisión podrá instar al Estado miembro a suspender los ensayos.

12.8.6. Si, basándose en un informe, la Comisión considera que el método de inspección evaluado no proporciona suficientes garantías de mantenimiento del nivel global de seguridad aérea en la Unión, 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 treinta meses.

12.9. PERROS DETECTORES DE EXPLOSIVOS (EDD)

12.9.1. **Principios generales**

12.9.1.1. Los perros detectores de explosivos (EDD) deberán detectar e indicar las cantidades establecidas, o cantidades superiores, de material explosivo.

12.9.1.2. La detección será independiente de la forma, posición u orientación del material explosivo.

12.9.1.3. Los EDD alertarán, mediante respuesta pasiva, de la presencia de los materiales explosivos mencionados en el apéndice 12-D de la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión.

12.9.1.4. Se podrá utilizar al EDD y su guía canino en labores de inspección si los dos han sido debidamente acreditados, tanto por separado como formando equipo.

12.9.1.5. Los EDD y sus guías serán objeto de un entrenamiento inicial y un entrenamiento periódico que garanticen la adquisición y mantenimiento de las competencias necesarias y, si procede, la adquisición de otras nuevas.

▼B

12.9.1.6. Para obtener la acreditación, los equipos EDD, formados por un EDD y uno o varios guías, deberán superar un entrenamiento.

12.9.1.7. La acreditación de los EDD será concedida por la autoridad competente de conformidad con los apéndices 12-E y 12-F de la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión, o en nombre de dicha autoridad.

12.9.1.8. Una vez acreditados por la autoridad competente, los EDD podrán ser utilizados con fines de registro de seguridad según los métodos de búsqueda libre o detección olfativa a distancia.

12.9.2. **Normas aplicables a los perros detectores de explosivos (EDD)**

12.9.2.1. Los niveles de prestaciones exigidos a los EDD se fijan en el apéndice 12-D de la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión.

12.9.2.2. Los equipos EDD utilizados para la inspección de personas, equipaje de mano, objetos transportados por personas que no sean 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 EDD utilizados para la inspección del equipaje de bodega, el correo y el material de la compañía aérea, la carga y el correo se ajustarán a la norma de detección 2.

12.9.2.4. Los EDD acreditados para detectar material explosivo mediante el método de detección olfativa a distancia solo podrán utilizarse para la inspección de la carga, pero no para los demás aspectos previstos en la norma 2.

▼M2

12.9.2.5. Los EDD utilizados para la detección de material explosivo estarán provistos de medios adecuados que permitan su identificación única.

▼B

12.9.2.6. Cuando desempeñe sus cometidos de detección de explosivos, el EDD estará siempre acompañado del guía que haya sido certificado para trabajar con él.

12.9.2.7. Los EDD acreditados para el método de búsqueda libre tendrán un único guía. Un guía solo podrá estar acreditado para trabajar con un máximo de dos EDD.

12.9.2.8. Un EDD 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 en materia de entrenamiento

12.9.3.1. El entrenamiento de los equipos EDD abarcará aspectos teóricos, prácticos y de entrenamiento en el puesto de trabajo.

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.

12.9.3.4. Los perros que sean entrenados para detectar explosivos solo podrán destinarse a este cometido.

12.9.3.5. Durante el entrenamiento, se utilizarán materiales didácticos que representen explosivos.

12.9.3.6. Las personas que manipulen los materiales didácticos deberán recibir formación para evitar fenómenos de contaminación.

▼B

Entrenamiento inicial de los equipos EDD

12.9.3.7. Los equipos EDD se someterán a un entrenamiento inicial que cumpla los requisitos establecidos en el punto 12.9.3 de la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión.

12.9.3.8. El entrenamiento inicial de los equipos EDD incluirá entrenamiento práctico en el futuro entorno de trabajo.

Entrenamiento periódico de los equipos EDD

12.9.3.9. Los EDD 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 EDD 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 EDD se someta con periodicidad al menos semanal a un entrenamiento para el reconocimiento de todos los materiales enumerados en el apéndice 12-D de la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión.

Expedientes de entrenamiento de los equipos EDD

12.9.3.13. Los expedientes de entrenamiento inicial y periódico del EDD y de su guía se conservarán al menos lo que dure su contrato laboral y se facilitarán a la autoridad competente si esta lo solicita.

Entrenamiento operativo de los equipos EDD

12.9.3.14. Cuando un EDD desempeñe cometidos de inspección, se someterá a un entrenamiento operativo que garantice que su prestación se atiene a lo establecido en el apéndice 12-D de la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 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 del EDD mediante materiales didácticos homologados.

12.9.4. **Procedimientos de acreditación**

12.9.4.1. El procedimiento de acreditación garantizará la evaluación de todas las competencias siguientes:

a) capacidad del EDD de cumplir los requisitos de prestación establecidos en el apéndice 12-D de la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión;

b) capacidad del EDD de indicar pasivamente la presencia de material explosivo;

c) capacidad del EDD y su guía o guías de trabajar eficazmente en equipo;

d) capacidad del guía de orientar correctamente al EDD 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 EDD.

12.9.4.3. Los equipos EDD deberán superar el entrenamiento correspondiente a todas las zonas para las que aspiren a la acreditación.

12.9.4.4. Los procedimientos de acreditación se realizarán de conformidad con los apéndices 12-E y 12-F de la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión.

▼B

12.9.4.5. La acreditación tendrá una vigencia máxima de doce meses.

12.9.5. **Control de calidad**

12.9.5.1. Los equipos EDD se someterán a medidas de control de calidad según lo prescrito en el apéndice 12-G de la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión.

12.9.6. **Metodología de inspección**

La Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión establece disposiciones adicionales detalladas a este respecto.

12.10. EQUIPOS DE DETECCIÓN DE METALES (MDE)

La Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión establece disposiciones detalladas en materia de uso de MDE.

12.11. ESCÁNERES DE SEGURIDAD

12.11.1. **Principios generales**

Un escáner de seguridad es un sistema para la inspección 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 sometida a inspección. Cuando el examinador humano detecte un objeto de este tipo, su ubicación será comunicada al operador para un registro más detallado. 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 de la persona sometida a inspección. Cuando el sistema identifique tal objeto, indicará al operador su ubicación sobre una figura esquemática.

A los efectos de la inspección de los pasajeros, los escáneres de seguridad deberán cumplir todas 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;

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.

▼B

Los escáneres de seguridad destinados a la inspección de pasajeros deberán ser instalados y utilizados de conformidad con la Recomendación 1999/519/CE del Consejo ([1]) y con la Directiva 2013/35/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ([2]).

12.11.2. **Normas aplicables a los escáneres de seguridad**

Los requisitos de funcionamiento de los escáneres de seguridad se establecen en el apéndice 12-K, que quedará clasificado como *CONFIDENTIEL UE/EU CONFIDENTIAL* y se tratará de conformidad con lo dispuesto en la Decisión (UE, Euratom) 2015/444.

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.

▼M5

12.11.2.3. La norma 2.1 será aplicable a todos los escáneres de seguridad instalados a partir del 1 de enero de 2021.

12.12. EQUIPOS DE ESCÁNER DE CALZADO

12.12.1. **Principios generales**

12.12.1.1. Los equipos de detección de metales para calzado (SMD) deberán detectar e indicar mediante una alarma al menos determinados objetos metálicos, tanto de forma conjunta como por separado.

12.12.1.2. Los equipos de detección de explosivos para calzado (SED) deberán detectar e indicar mediante una alarma al menos determinados objetos explosivos.

12.12.1.3. La detección mediante SMD y SED tendrá lugar con independencia de la posición y orientación del objeto metálico o explosivo.

12.12.1.4. Los SMD y SED deberán colocarse sobre una base sólida.

12.12.1.5. Los SMD y SED contarán con un indicador visual que muestre que el equipo está en funcionamiento.

12.12.1.6. Los mecanismos de ajuste de los parámetros de detección de los SMD y SED estarán protegidos y solo personas autorizadas tendrán acceso a ellos.

12.12.1.7. Los SMD activarán al menos una alarma visual y una alarma acústica cuando detecten objetos metálicos como se menciona en el punto 12.12.1.1. Ambos tipos de alarma serán perceptibles a una distancia de un metro.

12.12.1.8. Los SED activarán al menos una alarma visual y una alarma acústica cuando detecten objetos explosivos como se menciona en el punto 12.12.1.2. Ambos tipos de alarma serán perceptibles a una distancia de un metro.

([1]) 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), DO L 199 de 30.7.1999, p. 59).

([2]) Directiva 2013/35/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de junio de 2013, sobre las disposiciones mínimas de salud y seguridad relativas a la exposición de los trabajadores a los riesgos derivados de agentes físicos (campos electromagnéticos) (vigésima Directiva específica con arreglo al artículo 16, apartado 1, de la Directiva 89/391/CEE), y por la que se deroga la Directiva 2004/40/CE (DO L 179 de 29.6.2013, p. 1).

▼M5

12.12.2. **Normas aplicables a los SMD**

12.12.2.1. Existen dos tipos de normas aplicables a los SMD. La Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión establece disposiciones detalladas sobre dichas normas.

12.12.2.2. Todos los SMD utilizados exclusivamente para la inspección de personas que no sean pasajeros deberán adecuarse como mínimo a la norma 1.

12.12.2.3. Todos los SMD utilizados para la inspección de pasajeros deberán adecuarse a la norma 2.

12.12.2.4. Todos los SMD deberán operar, a fin de resolver las alarmas generadas por los WTMD, en la zona comprendida entre la superficie de soporte del calzado y como mínimo 35 cm por encima.

12.12.3. **Norma aplicable a los SED**

12.12.3.1. La Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión establece disposiciones detalladas sobre dicha norma.

▼B

12.13. PROGRAMAS DE EXCLUSIÓN AUTOMÁTICA DE IMÁGENES NO AMENAZANTES (ACS)

12.13.1. **Principios generales**

12.13.1.1. Los ACS evaluarán todas las imágenes radioscópicas generadas por rayos X o equipos EDS para determinar si pueden contener objetos peligrosos y descartarán directamente las imágenes sencillas que no contengan objetos peligrosos.

12.13.1.2. Los ACS mostrarán al operador las imágenes que contengan posibles objetos peligrosos o sean demasiado complejas para que el programa las analice.

12.13.1.3. Los ACS no afectarán a la capacidad ni al normal funcionamiento de los equipos de rayos X y EDS.

12.13.1.4. Cuando los ACS estén funcionando, se dará una indicación visual al operador.

12.13.1.5. Cuando se utilicen en equipos EDS, los ACS no impedirán las indicaciones de alarma.

12.13.1.6. Los ACS no descartarán las CTI ni las imágenes radioscópicas obtenidas por equipos de rayos X o EDS que contengan FTI proyectadas por el sistema TIP.

12.13.1.7. Los procedimientos de gestión de los ACS estarán protegidos y solo personas autorizadas tendrán acceso a ellos.

12.13.2. **Requisitos de funcionamiento**

12.13.2.1. La Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión establece disposiciones detalladas en lo referente a los requisitos de funcionamiento aplicables a los programas de exclusión automática de imágenes no amenazantes (ACS).

▼M5

12.14. EQUIPOS DE DETECCIÓN DE VAPORES DE EXPLOSIVOS (EVD)

12.14.1. **Normas aplicables a los EVD**

12.14.1.1. Todos los equipos EVD utilizados exclusivamente para la inspección de equipaje de bodega o carga deberán adecuarse como mínimo a la norma 1.

12.14.1.2. Todos los equipos EVD utilizados exclusivamente para la inspección de personas o equipaje de mano deberán adecuarse como mínimo a la norma 3.

▼M5

12.14.1.3. La Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión establece disposiciones detalladas sobre dichas normas.

▼B

APÉNDICE 12-A

La Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión establece disposiciones detalladas en lo referente a los requisitos de funcionamiento aplicables a los arcos detectores de metales (WTMD) y los equipos de detección de metales para calzado (SMD).

APÉNDICE 12-B

La Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión establece disposiciones detalladas en lo referente a los requisitos de funcionamiento aplicables a los equipos de detección de explosivos (EDS).

APÉNDICE 12-C

La Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión establece disposiciones detalladas en lo referente a los requisitos de funcionamiento aplicables a los equipos de inspección de líquidos, aerosoles y geles (LAG).

APÉNDICE 12-D

La Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión establece disposiciones detalladas en lo referente a las prestaciones de los perros detectores de explosivos (EDD).

APÉNDICE 12-E

La Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión establece disposiciones detalladas en lo referente a los procedimientos de acreditación de los perros detectores de explosivos (EDD).

APÉNDICE 12-F

La Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión establece disposiciones detalladas en lo referente a las zonas y las condiciones de prueba aplicables a los perros detectores de explosivos (EDD).

APÉNDICE 12-G

La Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión establece disposiciones detalladas en lo referente a los requisitos de control de calidad aplicables a los perros detectores de explosivos (EDD).

APÉNDICE 12-H

La Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión establece disposiciones detalladas sobre «Búsqueda libre por EDD — Normas relativas al método de intervención».

APÉNDICE 12-I

La Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión establece disposiciones detalladas sobre «Detección olfativa de explosivos a distancia por EDD — Normas relativas al método de intervención».

APÉNDICE 12-J

La Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión establece disposiciones detalladas en lo referente a los requisitos de funcionamiento aplicables a los equipos de detección de metales (MDE).

APÉNDICE 12-K

La Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión establece disposiciones detalladas en lo referente a los requisitos de funcionamiento aplicables a los escáneres de seguridad.

APÉNDICE 12-L

La Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión establece disposiciones detalladas en lo referente a los requisitos de funcionamiento aplicables a los equipos de detección de trazas de explosivos (ETD).

▼B

APÉNDICE 12-M

La Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión establece disposiciones detalladas en lo referente a los requisitos de funcionamiento aplicables a los programas de exclusión automática de imágenes no amenazantes (ACS).

▼M10

APÉNDICE 12-N

La Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión establece disposiciones detalladas en lo referente a los requisitos de funcionamiento aplicables a los equipos de detección de explosivos para calzado (SED).

APÉNDICE 12-O

La Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión establece disposiciones detalladas en lo referente a los requisitos de funcionamiento aplicables a los equipos de detección de vapores de explosivos (EVD).