



Sumario

II Actos no legislativos

REGLAMENTOS

- ★ **Reglamento de Ejecución (UE) 2017/815 de la Comisión, de 12 de mayo de 2017, que modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 en lo que atañe a la aclaración, armonización y simplificación de determinadas medidas de seguridad aérea ⁽¹⁾** 1
- Reglamento de Ejecución (UE) 2017/816 de la Comisión, de 12 de mayo de 2017, por el que se establecen valores de importación a tanto alzado para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas 69

DECISIONES

- ★ **Decisión (UE) 2017/817 del Consejo, de 11 de mayo de 2017, por la que se establece la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en el seno de la Organización Mundial del Comercio en relación con la modificación del apartado C, inciso ii), del anexo 3 del Acuerdo de la OMC relativo a la frecuencia de los exámenes de las políticas comerciales de la OMC y la modificación de las normas de procedimiento del Órgano de Examen de las Políticas Comerciales** 71
- ★ **Decisión de Ejecución (UE) 2017/818 del Consejo, de 11 de mayo de 2017, por la que se establece una Recomendación para prorrogar la realización de controles temporales en las fronteras interiores en circunstancias excepcionales que pongan en peligro el funcionamiento global del espacio Schengen** 73
- ★ **Decisión de Ejecución (UE) 2017/819 de la Comisión, de 12 de mayo de 2017, por la que se modifica el anexo de la Decisión de Ejecución (UE) 2017/247, sobre las medidas de protección en relación con los brotes de gripe aviar altamente patógena en determinados Estados miembros [notificada con el número C(2017) 3331] ⁽¹⁾** 76

RECOMENDACIONES

- ★ **Recomendación (UE) 2017/820 de la Comisión, de 12 de mayo de 2017, sobre los controles policiales proporcionados y la cooperación policial en el espacio Schengen** 79

⁽¹⁾ Texto pertinente a efectos del EEE.

II

(Actos no legislativos)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/815 DE LA COMISIÓN

de 12 de mayo de 2017

que modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 en lo que atañe a la aclaración, armonización y simplificación de determinadas medidas de seguridad aérea

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n.º 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2008, sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 2320/2002 ⁽¹⁾ y en particular su artículo 4, apartado 3,

Considerando lo siguiente:

- (1) La experiencia con la aplicación del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 de la Comisión ⁽²⁾ ha puesto de manifiesto la necesidad de realizar pequeñas modificaciones en las modalidades de ejecución de determinadas normas básicas comunes. Las modificaciones propuestas en los textos adjuntos no crean nuevos requisitos sustanciales sino que facilitan la aplicación en la práctica de las medidas de seguridad aérea de la UE y se basan en las aportaciones recibidas de Estados miembros y partes interesadas en la seguridad aérea.
- (2) Conviene aclarar, armonizar o simplificar determinadas medidas de seguridad aérea con el fin de mejorar la claridad jurídica, normalizar la interpretación común de la legislación y garantizar aún más la mejor ejecución de las normas básicas comunes de seguridad aérea.
- (3) Las modificaciones afectan a la aplicación de un número limitado de medidas relativas a la seguridad aeroportuaria, la seguridad de las aeronaves, la inspección de líquidos, aerosoles y geles, el equipaje de bodega, la carga y el correo, las provisiones de a bordo, la selección y formación del personal y los equipos de seguridad.
- (4) Después de la entrada en vigor del presente Reglamento, se prohibirá a los agentes acreditados seguir designando nuevos expedidores clientes, según recomendaba la Carta Circular a los Estados 16/85 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Antes de perder su condición de expedidores clientes, a más tardar el 30 de junio de 2021, los expedidores clientes designados antes de la entrada en vigor del presente Reglamento deben poder optar a convertirse en agentes acreditados o expedidores conocidos.
- (5) Procede, por tanto, modificar el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 en consecuencia.
- (6) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de Seguridad de la Aviación Civil.

⁽¹⁾ DO L 97 de 9.4.2008, p. 72.

⁽²⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 de la Comisión, de 5 de noviembre de 2015, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (DO L 299 de 14.11.2015, p. 1).

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 queda modificado con arreglo a lo dispuesto en el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del 1 de junio de 2017.

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

Hecho en Bruselas, el 12 de mayo de 2017.

Por la Comisión
El Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO

El anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 se modifica como sigue:

1) el punto 1.0.3 se sustituye por el texto siguiente:

«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 (*), 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.

(*) 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) el punto 1.1.3.1 se sustituye por el texto siguiente:

«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.»;

3) en el punto 1.2.6.2, se suprime el párrafo segundo;

4) el punto 1.2.6.3 se sustituye por el texto siguiente:

«1.2.6.3 Toda autorización electrónica para vehículos deberá:

- a) colocarse en el vehículo de forma que quede garantizada su intransferibilidad; o
- b) estar vinculada al usuario del vehículo registrado a través de una base de datos de registro de vehículos segura.

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. Las autorizaciones electrónicas para vehículos también deberán ser legibles en las zonas restringidas de seguridad.»;

5) el punto 1.3.1.8 se sustituye por el texto siguiente:

«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.»;

6) se añade el punto 1.3.1.9. siguiente:

«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.»;

7) el punto 1.6.4 se sustituye por el texto siguiente:

«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).»;

8) el punto 3.0.6 se sustituye por el texto siguiente:

«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.»;

9) se añaden los puntos 3.0.7 y 3.0.8 siguientes:

«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.»;

10) el punto 4.1.3.1 se sustituye por el texto siguiente:

«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:

- a) los LAG 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;
- b) se encuentren en una bolsa específica a prueba de manipulaciones (STEB) precintada y hayan sido adquiridos en la zona de operaciones del aeropuerto.»;

11) el punto 4.1.3.2 se sustituye por el texto siguiente:

«4.1.3.2. Las bolsas STEB específicas a que se hace referencia en la letra b) del punto 4.1.3.1 deberán:

- a) ser claramente identificables como STEB del aeropuerto de que se trate;
- b) llevar dentro el justificante de compra en el aeropuerto de que se trate en las tres horas anteriores; y
- c) ajustarse a las disposiciones adicionales establecidas en la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión.»;

12) el punto 4.1.3.3 se sustituye por el texto siguiente:

«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.»;

13) se añade el punto 4.1.3.4. siguiente:

«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.»;

14) el punto 5.4.3 se sustituye por el texto siguiente:

«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.»;

15) en el punto 6.2.1.5, se suprime el párrafo segundo;

16) el punto 6.3.2.2 se sustituye por el texto siguiente:

«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.»;

17) el punto 6.3.2.4 se sustituye por el texto siguiente:

«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.»;

18) en el punto 6.3.2.6, la letra e) se sustituye por el texto siguiente:

«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);
- 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;»;

19) en el punto 6.4.1.2, las letras a) y b) se sustituyen por el texto siguiente:

«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;»;

20) en el punto 6.4.1.6, se suprime el párrafo segundo;

21) los puntos 6.5.1 a 6.5.4 se sustituyen por el texto siguiente:

«6.5.1. El agente acreditado mantendrá una base de datos con la siguiente información de cualquier expedidor cliente que haya designado antes del 1 de junio de 2017:

- los datos de la empresa, incluido su domicilio social real,
- la naturaleza de la actividad empresarial,
- los datos de contacto, incluidos los de la persona o personas que sean responsables de la seguridad,
- el número de IVA o el número de registro de la empresa, y
- la «Declaración de compromiso — Expedidor cliente» firmada que figura en el apéndice 6-D.

Si el expedidor cliente está en posesión del certificado OEA a que se refiere el artículo 14 *bis*, apartado 1, letras b) o c), del Reglamento (CEE) n.º 2454/93 de la Comisión, el número del certificado OEA se mantendrá en la base de datos a que se refiere el primer apartado.

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

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.»;

22) se suprimen los puntos 6.5.5 y 6.5.6;

23) en el punto 6.6.2, el título se sustituye por el texto siguiente:

«Protección de la carga y del correo durante su manipulación en tierra, almacenamiento y carga para ser embarcados en aeronaves»;

24) el punto 6.6.2.2 se sustituye por el texto siguiente:

«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.»;

25) los puntos 6.8.2.3 y 6.8.2.4 se sustituyen por el texto siguiente:

«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.»;

26) se suprime el punto 6.8.2.5;

27) el punto 6.8.3.1 se sustituye por el texto siguiente:

«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:

- 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.»;

28) los puntos 6.8.3.4 y 6.8.3.5 se sustituyen por el texto siguiente:

«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.

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.»

29) se añaden los puntos 6.8.3.6 y 6.8.3.7 siguientes:

«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) que opere en su nombre y representación garantizará que la documentación que acompaña el envío, bien en forma de carta de porte aéreo, de documento postal equivalente o de declaración independiente, bien en formato electrónico o por escrito, indica al menos:

- 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 un agente acreditado que haya superado la validación de seguridad aérea de la UE (RA3);
- 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; y
- 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.

6.8.3.7 De no existir el agente acreditado de un tercer país al que se refiere el punto 6.8.3.6, letra b), podrá expedir la declaración de estatus de seguridad la compañía aérea ACC3 o una compañía aérea procedente de un tercer país enumerado en los apéndices 6-Fi o 6-Fii.»

30) los puntos 6.8.4 y 6.8.5 se sustituyen por el texto siguiente:

«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 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:
- 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
 - 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.
- 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:
- 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
 - 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:
 - un análisis del programa de seguridad de la entidad que garantice su adecuación y exhaustividad en relación con las operaciones realizadas; y
 - 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 cumplimiento 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.

6.8.5.5. Una entidad de transporte de carga o correo aéreos que opere una red de distintos emplazamientos en terceros países podrá obtener una única designación como agente acreditado que ha superado la validación de seguridad aérea de la UE para todos los emplazamientos de la red, siempre que:

- a) las operaciones de seguridad aérea de la red pertinentes, incluidos los servicios de transporte entre los emplazamientos, estén cubiertas por un único programa de seguridad o por programas de seguridad normalizados;
- b) la aplicación del programa o programas de seguridad esté sujeta a un único programa interno de aseguramiento de la calidad equivalente a la validación de seguridad aérea de la UE, y
- c) antes de la designación de la red como agente acreditado de seguridad aérea de la UE, los emplazamientos siguientes de la entidad se hayan sometido a una validación de seguridad aérea de la UE:
 - i) el emplazamiento o los emplazamientos desde los que se entregue la carga o el correo directamente a una compañía aérea ACC3,
 - ii) al menos dos o el 20 %, si este porcentaje fuera mayor, de los emplazamientos de la red desde los que la carga o el correo se remitan al emplazamiento o los emplazamientos contemplados en el inciso i), y
 - iii) todos los emplazamientos situados en terceros países que figuran en el apéndice 6-I de la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión.

Para mantener la designación de agente acreditado que ha obtenido la validación de seguridad aérea de la UE para todos los emplazamientos de la red no validados hasta el 30 de junio de 2018 a más tardar, cada año tras el año de designación se someterán a validación de seguridad aérea de la UE al menos dos emplazamientos más, o el 20 % de los emplazamientos, si este porcentaje fuera superior, desde los que la carga o el correo se remitan al emplazamiento o emplazamientos señalados en el inciso i), hasta que todos los emplazamientos hayan sido validados.

Un validador de seguridad aérea de la UE elaborará el plan de trabajo con el orden en el que habrán de validarse cada año los emplazamientos, seleccionados de manera aleatoria. El plan de trabajo se elaborará independientemente de la entidad que opere la red y no podrá ser modificado por esta. Este plan de trabajo formará parte integrante del informe de validación sobre cuya base la red sea designada agente acreditado de un tercer país que ha superado la validación de la UE.

Una vez que un emplazamiento de la red haya sido sometido a una validación de seguridad aérea de la UE, se considerará un agente acreditado de un tercer país conforme a lo dispuesto en el punto 6.8.4.2.

6.8.5.6. Si la validación de seguridad aérea de la UE de un emplazamiento de la red a que se refiere el punto 6.8.5.5, letra c), inciso ii), pone de manifiesto que el emplazamiento ha incumplido los objetivos indicados en la lista de control del apéndice 6-C2, la carga y el correo de ese emplazamiento se inspeccionarán en un emplazamiento validado designado agente acreditado de un tercer país conforme al punto 6.8.4.2, hasta que una validación de seguridad aérea de la UE confirme el cumplimiento de los objetivos de la lista de control.

6.8.5.7. Los puntos 6.8.5.5 y 6.8.5.6 expirarán el 30 de junio de 2018.»;

31) se añade el punto 6.8.6 siguiente:

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

6.8.6.1. *Incumplimiento*

1. En caso de que la Comisión o una autoridad competente detecte en las operaciones de una ACC3, un RA3 o un KC3 una deficiencia grave 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 para rectificar la deficiencia grave, e
 - b) informar de inmediato a los demás Estados miembros y a la Comisión.
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.
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.»;

32) los apéndices 6-C2, 6-C3 y 6-C4 se sustituyen por el texto siguiente:

«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.

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.

⁽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.

- 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	
---	--

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

<ul style="list-style-type: none"> 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	
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.

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, describese 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, describase 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 aéreo 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, describase 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, describase 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.

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 aéreo 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 aéreo 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 aéreo 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.

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.

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.

- 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 aéreo 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).

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.

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 aéreo?

Especifique todos los métodos utilizados, detallando en cada caso el equipo empleado para inspeccionar la carga y el correo aéreo (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.

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, describase 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, describase el procedimiento que se sigue para resolver las alarmas de modo que se garantice de forma razonable la ausencia de artículos prohibidos.

En caso negativo, describase 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, describase.

5.14. ¿Se aplican un régimen de análisis y/o un control de calidad determinados?

SÍ o NO

En caso afirmativo, describase.

5.15. Conclusión: ¿Se inspeccionan la carga o el correo aéreo 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.

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

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, descríbase 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	

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, describáanse 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:

- el identificador alfanumérico único atribuido por la autoridad competente responsable de la designación;
- el identificador único del envío, como el número de la carta de porte aéreo interno o consolidado, cuando proceda;
- el contenido del envío; y
- 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	

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

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, describase 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:

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.

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;

⁽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.

- 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	
-----	--

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	
<ul style="list-style-type: none"> 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	
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:

- 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.	
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 ayudarlo 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.

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, describase 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, describase 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.

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 aéreo 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:

<ul style="list-style-type: none"> — 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:

<ul style="list-style-type: none"> — 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 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, describanse 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:

- 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;
- 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;
- 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 aéreo 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	
---------	--

- 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?
Describase 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

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.

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, describase 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.	

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, describase 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.

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?

<p>En caso afirmativo, facilite detalles.</p> <p>Si procede, proporcione datos de la entidad o las entidades contempladas en el programa de seguridad de la compañía aérea:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Nombre — Dirección específica del emplazamiento — En su caso, estatuto de operador económico autorizado 	
---	--

<p>En caso negativo, ¿qué entidades no contempladas en el programa de seguridad de la compañía aérea someten a inspección la carga o el correo aéreo que dicha compañía aérea transporta a la UE o al EEE?</p> <p>Especifique la naturaleza de tales entidades y facilite detalles:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Empresa privada de servicios de escala — Empresa regulada por el Estado — Instalaciones u organismo de inspección del Estado — Otros 	
<p>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?</p>	
<p>SÍ o NO</p>	
<p>En caso negativo, facilite detalles.</p>	
<p>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?</p>	
<p>7.4. ¿Qué métodos de inspección se aplican a la carga y el correo aéreo?</p>	
<p>Especifique todos los métodos utilizados, detallando en cada caso el equipo empleado para inspeccionar la carga y el correo aéreo (por ejemplo, fabricante, tipo, versión de <i>software</i>, norma, número de serie).</p>	
<p>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?</p>	
<p>SÍ o NO</p>	
<p>En caso afirmativo, facilítense detalles.</p>	
<p>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.</p>	
<p>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?</p>	
<p>SÍ o NO</p>	
<p>En caso afirmativo, descríbase el proceso.</p>	

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, describase 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, describase 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, describase 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, describase el procedimiento que se sigue para resolver las alarmas de modo que se garantice de forma razonable la ausencia de artículos prohibidos.

En caso negativo, describase 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, describase.

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.

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	

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.

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.

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:

- 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:

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.

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;

⁽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.

- 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	
------------	--

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	
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.

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, describase 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, describase 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 aéreo 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, describase 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.

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 aéreo reconocibles

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

3.1. Determinar cuándo y cómo un envío cualquiera de carga o correo aéreo 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.

Describase

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 aéreo 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 aéreo 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 aéreo 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.

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 aéreo 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:

<input type="checkbox"/> Verificación de antecedentes <input type="checkbox"/> Examen de precontratación <input type="checkbox"/> Verificación de antecedentes penales <input type="checkbox"/> Entrevistas <input type="checkbox"/> 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.

4.5. ¿Recibe el personal con acceso a la carga o al correo aéreo reconocibles formación en materia de seguridad antes de autorizársele el acceso a dicha carga o correo aéreo?

SÍ o NO

En caso afirmativo, describáanse 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 aéreo 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.

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	
<p>En caso afirmativo, especifíquese cómo se controla el acceso. Explíquese y descríbase. Son posibles varias respuestas.</p> <p><input type="checkbox"/> Personal de seguridad</p> <p><input type="checkbox"/> Otro tipo de personal</p> <p><input type="checkbox"/> Controles manuales si se autoriza la entrada de personas a la zona</p> <p><input type="checkbox"/> Sistemas electrónicos de control de acceso</p> <p><input type="checkbox"/> Otros (especifíquese)</p>	
<p>En caso afirmativo, ¿cómo se garantiza que una persona tiene autorización para entrar en la zona? Explíquese y descríbase. Son posibles varias respuestas.</p> <p>— Utilización de una tarjeta de identificación de la empresa</p> <p>— Utilización de otro tipo de tarjeta de identificación, como un pasaporte o un permiso de conducción</p> <p>— Lista de personas autorizadas para uso del personal (de seguridad)</p> <p>— Autorización electrónica, por ejemplo, por medio de un chip</p> <p>— Distribución de llaves o de códigos de acceso restringida al personal autorizado</p> <p>— Otros (especifíquese)</p>	

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 describábase. 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 describábase

- 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

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.

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

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.

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.

<input type="checkbox"/> Empleados de la entidad <input type="checkbox"/> Conductores <input type="checkbox"/> Visitantes <input type="checkbox"/> Contratistas <input type="checkbox"/> 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	
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.

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

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, describase 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 aéreo 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 aéreo 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 aéreo 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:

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;

33) los apéndices 6-H1, 6-H2 y 6-H3 se sustituyen por el texto siguiente:

«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 aéreo 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 aéreo 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:

- 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 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.

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.

[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:»;

34) el punto 8.1.3.2 queda modificado como sigue:

a) la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«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.»;

b) se añade la letra d) siguiente:

«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.»;

35) el punto 11.2.2, letra e), se sustituye por el texto siguiente:

«e) conocimiento de los sistemas de tarjetas de identificación que se utilicen;»;

36) en el punto 11.2.3.8, se añade el apartado siguiente:

«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.»;

37) en el punto 11.2.3.9, se añade el apartado siguiente:

«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.»;

38) en el punto 11.2.3.10, se añade el apartado siguiente:

«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.»;

39) en el punto 11.5.1 se añade el párrafo siguiente:

«Los instructores se someterán a un proceso de recertificación al menos cada cinco años.»;

40) el punto 11.6.4.3 se sustituye por el texto siguiente:

«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.»;

41) el apéndice 11-A se sustituye por el texto siguiente:

«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.
- 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:»;

42) los puntos 12.7.1.2 y 12.7.1.3 se sustituyen por el texto siguiente:

«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.»;

43) se suprime el punto 12.7.1.4;

44) el punto 12.7.2.2 se sustituye por el texto siguiente:

«12.7.2.2. Todos los equipos LEDS cumplirán la norma 2.»;

45) se suprime el punto 12.7.2.3;

46) el punto 12.9.2.5 se sustituye por el texto siguiente:

«12.9.2.5. Los EDD utilizados para la detección de material explosivo estarán provistos de medios adecuados que permitan su identificación única.».

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/816 DE LA COMISIÓN**de 12 de mayo de 2017****por el que se establecen valores de importación a tanto alzado para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) n.º 1308/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de diciembre de 2013, por el que se crea la organización común de mercados de los productos agrarios y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 922/72, (CEE) n.º 234/79, (CE) n.º 1037/2001 y (CE) n.º 1234/2007 ⁽¹⁾,Visto el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 543/2011 de la Comisión, de 7 de junio de 2011, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) n.º 1234/2007 del Consejo en los sectores de las frutas y hortalizas y de las frutas y hortalizas transformadas ⁽²⁾, y en particular su artículo 136, apartado 1,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento de Ejecución (UE) n.º 543/2011 establece, en aplicación de los resultados de las negociaciones comerciales multilaterales de la Ronda Uruguay, los criterios para que la Comisión fije los valores de importación a tanto alzado de terceros países correspondientes a los productos y períodos que figuran en el anexo XVI, parte A, de dicho Reglamento.
- (2) De acuerdo con el artículo 136, apartado 1, del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 543/2011, el valor de importación a tanto alzado se calcula cada día hábil teniendo en cuenta datos que varían diariamente. Por lo tanto, el presente Reglamento debe entrar en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

En el anexo del presente Reglamento quedan fijados los valores de importación a tanto alzado a que se refiere el artículo 136 del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 543/2011.

*Artículo 2*El presente Reglamento entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

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

Hecho en Bruselas, el 12 de mayo de 2017.

Por la Comisión,
en nombre del Presidente,
Jerzy PLEWA
Director General

Dirección General de Agricultura y Desarrollo Rural

⁽¹⁾ DO L 347 de 20.12.2013, p. 671.

⁽²⁾ DO L 157 de 15.6.2011, p. 1.

ANEXO

Valores de importación a tanto alzado para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas

(EUR/100 kg)

Código NC	Código tercer país ⁽¹⁾	Valor de importación a tanto alzado
0702 00 00	MA	97,0
	TN	158,2
	TR	93,0
	ZZ	116,1
0707 00 05	TR	126,8
	ZZ	126,8
0709 93 10	TR	143,5
	ZZ	143,5
0805 10 22, 0805 10 24, 0805 10 28	EG	56,6
	MA	68,4
	ZZ	62,5
0805 50 10	TR	65,0
	ZA	147,3
	ZZ	106,2
0808 10 80	AR	106,2
	BR	106,5
	CL	118,7
	NZ	145,9
	US	111,3
	ZA	96,1
	ZZ	114,1

⁽¹⁾ Nomenclatura de países fijada por el Reglamento (UE) n.º 1106/2012 de la Comisión, de 27 de noviembre de 2012, por el que se aplica el Reglamento (CE) n.º 471/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre estadísticas comunitarias relativas al comercio exterior con terceros países, en lo que concierne a la actualización de la nomenclatura de países y territorios (DO L 328 de 28.11.2012, p. 7). El código «ZZ» significa «otros orígenes».

DECISIONES

DECISIÓN (UE) 2017/817 DEL CONSEJO

de 11 de mayo de 2017

por la que se establece la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en el seno de la Organización Mundial del Comercio en relación con la modificación del apartado C, inciso ii), del anexo 3 del Acuerdo de la OMC relativo a la frecuencia de los exámenes de las políticas comerciales de la OMC y la modificación de las normas de procedimiento del Órgano de Examen de las Políticas Comerciales

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 207, apartado 4, párrafo primero, en relación con su artículo 218, apartado 9,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) El anexo 3, apartado C, inciso ii), del Acuerdo de Marrakech por el que se establece la Organización Mundial del Comercio (en lo sucesivo, «Acuerdo de la OMC») establece la frecuencia de los exámenes de las políticas y prácticas comerciales de los miembros de la OMC. La frecuencia de los exámenes de la política comercial de cada miembro depende de su participación dentro del comercio mundial. En la actualidad, los cuatro miembros con mayor volumen de comercio son examinados cada dos años. Los dieciséis miembros siguientes con mayor volumen de comercio mundial son examinados cada cuatro años, mientras que los demás miembros lo son cada seis años.
- (2) El aumento del número de miembros de la OMC desde 1995 ha provocado el consiguiente incremento del número de exámenes necesarios para cumplir lo dispuesto en el anexo 3 del Acuerdo de la OMC, lo que ha supuesto una mayor carga sobre los miembros y sobre la Secretaría de la OMC. Para salvaguardar la eficacia del sistema de examen, el Órgano de Examen de las Políticas Comerciales (OEPC) de la OMC sugiere que se amplíen un año más los ciclos actualmente en vigor. A resultas de ello, los miembros de la OMC serían examinados cada tres, cinco o siete años, dependiendo de su participación en el comercio mundial.
- (3) De conformidad con lo dispuesto en el artículo X, apartado 8, del Acuerdo de la OMC, las decisiones relativas a las modificaciones del anexo 3 del Acuerdo de la OMC deben ser adoptadas por consenso por la Conferencia Ministerial o bien, con arreglo a lo dispuesto en el artículo IV, apartado 2, del Acuerdo de la OMC, por el Consejo General en los intervalos entre reuniones de la Conferencia Ministerial, y dichas decisiones deben surtir efecto para todos los miembros tras su aprobación.
- (4) Con objeto de salvaguardar la eficacia del sistema de examen, el OEPC ha recomendado asimismo la modificación de sus normas de procedimiento para introducir ligeras modificaciones que facilitarían la realización de los exámenes, como, por ejemplo, la concesión de cuatro semanas, en vez de tres actualmente, al miembro objeto de examen para que responda a las preguntas formuladas por anticipado cuando utilice los plazos alternativos. Otras modificaciones de las normas de procedimiento implican, por ejemplo, la posibilidad de que un miembro de la OMC presente modificaciones importantes en su política comercial en una reunión del OEPC entre dos exámenes de las políticas comerciales, o bien la posibilidad, previa petición de un miembro, de hacer más interactivo el segundo día del examen, recurriendo a grupos especiales o a la publicación por la Secretaría de la OMC de una lista de oradores para las intervenciones de los miembros de la OMC el primer día del examen. El OEPC puede adoptar la decisión de modificar sus propias normas de procedimiento en virtud del artículo IV, apartado 4, del Acuerdo de la OMC.
- (5) Redunda en interés de la Unión garantizar el buen funcionamiento del Mecanismo de Examen de las Políticas Comerciales, de forma que todos los miembros de la OMC continúen siendo examinados periódicamente y que la eficiencia y la preparación de las reuniones del OEPC sean las mejores posibles.
- (6) Por consiguiente, es adecuado establecer que la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el seno de la OMC consiste en ampliar un año los ciclos de los exámenes de las políticas comerciales de los miembros de la OMC y de modificar las normas de procedimiento del OEPC para realizar los exámenes.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el Consejo General de la Organización Mundial del Comercio será la de sumarse al consenso para modificar el anexo 3, apartado C, inciso ii), del Acuerdo de la OMC con vistas a ampliar un año la frecuencia de los ciclos de los exámenes de las políticas comerciales de los miembros de la OMC. Los ciclos de examen del anexo 3, apartado C, inciso ii), del Acuerdo de la OMC dependen de la participación en el comercio mundial y, en la actualidad, son de dos, cuatro o seis años. Estos serán sustituidos por ciclos de tres, cinco o siete años, respectivamente.

La Comisión expresará esta posición en la próxima reunión del Consejo General.

Artículo 2

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el Órgano de Examen de las Políticas Comerciales será la de sumarse al consenso para modificar las normas de procedimiento del OEPC, tal como se propone en el documento WT/RD/TPR/745.

La Comisión expresará esta posición en una próxima reunión del OEPC.

Artículo 3

Una vez adoptada, la modificación del anexo 3, apartado C, inciso ii), del Acuerdo de la OMC, tal como la notifique la OMC, se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 4

La presente Decisión entrará en vigor el día de su adopción.

Hecho en Bruselas, el 11 de mayo de 2017.

Por el Consejo
El Presidente
C. CARDONA

DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2017/818 DEL CONSEJO**de 11 de mayo de 2017****por la que se establece una Recomendación para prorrogar la realización de controles temporales en las fronteras interiores en circunstancias excepcionales que pongan en peligro el funcionamiento global del espacio Schengen**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2016/399 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de marzo de 2016, por el que se establece un Código de normas de la Unión para el cruce de personas por las fronteras (Código de fronteras Schengen) ⁽¹⁾, y en particular su artículo 29,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con el artículo 29 del Código de fronteras Schengen, el 12 de mayo de 2016 el Consejo adoptó, a propuesta de la Comisión, una Decisión de Ejecución del Consejo por la que se establece una Recomendación de realización de controles temporales en las fronteras interiores en circunstancias excepcionales que pongan en peligro el funcionamiento global del espacio Schengen.
- (2) El Consejo recomendó a cinco Estados Schengen (Austria, Alemania, Dinamarca, Suecia y Noruega) mantener controles fronterizos temporales y proporcionados durante un período inicial de seis meses en un número limitado de secciones de sus fronteras internas para hacer frente a la seria amenaza para el orden público y la seguridad interior que se cierne sobre estos Estados por las deficiencias en el control de las fronteras exteriores en Grecia y por los movimientos secundarios de migrantes irregulares que entran a través de Grecia y que se trasladan a otros Estados Schengen. Este período fue prorrogado por el Consejo, a propuesta de la Comisión, en dos ocasiones, el 11 de noviembre de 2016 y el 7 de febrero de 2017, respectivamente, por períodos adicionales de tres meses cada uno.
- (3) En virtud de los artículos 25 y 29 del Código de fronteras Schengen, el período inicial recomendado por el Consejo puede seguir prorrogándose en caso de que persistan las circunstancias excepcionales.
- (4) Las Recomendaciones de 11 de noviembre de 2016 y 7 de febrero de 2017 exigían que los Estados Schengen afectados informasen cada mes a la Comisión del resultado de los controles realizados y, cuando procediese, de la evaluación en cuanto a la necesidad de continuar dichos controles. La Comisión recibió dichos informes de todos los Estados Schengen implicados. La información contenida en dichos informes demuestra que los controles han respetado las condiciones establecidas por la Recomendación. Confirma, además, la estabilización de la situación en estos Estados miembros, en términos de número de denegaciones de entrada y solicitudes de asilo recibidas durante los controles.
- (5) Sin embargo, a pesar de estos progresos, las condiciones establecidas en la hoja de ruta «Restablecer Schengen» con el fin de permitir suprimir todos los controles en las fronteras interiores y restablecer el normal funcionamiento del espacio Schengen siguen sin cumplirse plenamente. Además, pese al progreso constante y a las considerables mejoras en la gestión de las fronteras exteriores por parte de Grecia en el 2016, así como al cumplimiento de las recomendaciones hechas a dicho país tras la visita de evaluación no anunciada de 2015, un importante número de migrantes irregulares sigue presente en Grecia y a lo largo de la ruta de los Balcanes Occidentales. Persiste el riesgo de movimientos secundarios irregulares de estos migrantes dentro del espacio Schengen.
- (6) En su Comunicación «Restablecer Schengen — Hoja de ruta», la Comisión señaló las distintas políticas que deben implantarse para restablecer el pleno funcionamiento del espacio Schengen. El proceso de puesta en marcha de la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas está en curso. Sin embargo, se precisan mayores contribuciones de los Estados miembros para completar sus recursos y permitirle desempeñar plenamente su papel en la protección de las fronteras exteriores de la Unión. Aún no se han publicado recomendaciones a raíz de las primeras evaluaciones de la vulnerabilidad. Actualmente se están negociando con Serbia acuerdos sobre el estatuto.

⁽¹⁾ DO L 77 de 23.3.2016, p. 1.

- (7) Después de más de un año, la aplicación de la Declaración UE-Turquía de 18 de marzo de 2016 sigue arrojando resultados tangibles, tal como se confirmó en el quinto informe de situación ⁽¹⁾. Aun así, el número de llegadas sigue superando al de retornos de Grecia a Turquía, lo que supone un aumento de la presión en las islas griegas. Es preciso proseguir los avances en los otros elementos de la Declaración. La puesta en práctica de la Declaración, por tanto, debe ser objeto de un seguimiento permanente. Lo mismo se aplica a la situación a lo largo de la ruta de los Balcanes Occidentales y la puesta en práctica de la Declaración de la reunión de líderes de la ruta de los Balcanes Occidentales.
- (8) Las circunstancias excepcionales que constituyen una grave amenaza para el orden público y la seguridad interior y ponen en peligro el funcionamiento global del espacio Schengen aún persisten.
- (9) A la luz de los hechos expuestos, parece justificado, como medida de último recurso, permitir una nueva y última prórroga de los controles fronterizos temporales en las fronteras interiores de que se trate por los Estados Schengen que actualmente están llevando a cabo tales controles, a saber, Austria, Alemania, Dinamarca, Suecia y Noruega como país asociado, de conformidad con el artículo 29 del Código de fronteras Schengen.
- (10) El Consejo toma nota de la Recomendación de la Comisión relativa a los controles policiales proporcionados y la cooperación policial en el espacio Schengen que también contribuiría a suprimir gradualmente los controles temporales en las fronteras interiores con el objetivo de suprimir todos los controles en las fronteras interiores y reanudar el funcionamiento normal del espacio Schengen lo antes posible, dando prioridad a la utilización de los controles policiales para abordar adecuadamente las amenazas graves para el orden público o la seguridad interior. El Consejo observa que la Comisión recomienda que todos los Estados Schengen apliquen las medidas recomendadas lo antes posible, y a más tardar en el plazo de seis meses.
- (11) Sobre la base de la estimación del tiempo necesario para llevar a la práctica las restantes medidas encaminadas a garantizar la protección adecuada de las fronteras exteriores de la UE y una seguridad adecuada dentro del espacio Schengen, esta prórroga no debe exceder de seis meses a partir de la fecha de adopción de la presente Decisión de Ejecución.
- (12) Los Estados miembros que decidan continuar efectuando controles en las fronteras interiores en aplicación de la presente Decisión de Ejecución deberán notificarlo a los demás Estados miembros, al Parlamento Europeo y a la Comisión.
- (13) Antes de optar por tales controles fronterizos, los Estados miembros afectados deberán examinar si no podrían utilizarse otras medidas alternativas a los controles fronterizos, que supongan un menor obstáculo para la libre circulación de personas y mercancías, para hacer frente efectivamente a la amenaza detectada. En la Recomendación de la Comisión relativa a los controles policiales proporcionados y la cooperación policial en el espacio Schengen, la Comisión pide a los Estados Schengen que utilicen sus competencias policiales en todo el territorio, incluso en la zona fronteriza y en las principales rutas de manera más eficaz, y que den prioridad a los controles policiales. No obstante, a la espera de la aplicación de dicha Recomendación de la Comisión, los Estados Schengen afectados deben informar en sus notificaciones del resultado de la reflexión sobre las herramientas más adecuadas y las razones para optar por los controles fronterizos como medida de último recurso.
- (14) Los controles que se efectúen con arreglo a la presente Decisión de Ejecución solo deberán seguir realizándose en la medida necesaria, con una intensidad limitada al mínimo estrictamente necesario y de forma adaptada a las circunstancias. En consecuencia, se puede prever que cualquier nueva reducción de los flujos debería dar lugar a la suspensión de los controles en las secciones fronterizas de que se trate. Solo deberán realizarse controles específicos, basados en un análisis de riesgos y en datos obtenidos por los servicios de inteligencia constantemente actualizados, con el fin de optimizar la utilidad de los controles y limitar sus efectos negativos sobre la libre circulación. Deberá permitirse a los Estados Schengen afectados por estos controles en las secciones fronterizas en cuestión expresar regularmente sus puntos de vista sobre su necesidad; el Estado Schengen que haya decidido restablecer dichos controles deberá tener en cuenta estos puntos de vista a la hora de examinar y revisar la necesidad de dichos controles con el fin de reducirlos progresivamente.
- (15) Al final de cada mes de aplicación de la presente Decisión de Ejecución, deberá enviarse a la Comisión y al Consejo un informe completo de los resultados de los controles efectuados, junto con una evaluación de la necesidad de proseguirlos, si procede. Este informe deberá incluir el número de personas controladas, el número de denegaciones de entrada como consecuencia de los controles, el número de decisiones de retorno emitidas como consecuencia de los controles y el número de solicitudes de asilo recibidas en las fronteras interiores donde se efectúan los controles.
- (16) El Consejo toma nota de que la Comisión ha anunciado que supervisará estrechamente la aplicación de la presente Decisión de Ejecución.

⁽¹⁾ Quinto informe de la Comisión al Parlamento Europeo, el Consejo Europeo y el Consejo sobre los progresos realizados en la aplicación de la Declaración UE-Turquía, COM(2017) 204 final de 2 de marzo de 2017.

RECOMIENDA:

1. Austria, Alemania, Dinamarca, Suecia y Noruega pueden prorrogar los controles fronterizos temporales y proporcionados durante un período máximo de seis meses, a contar desde el día de la adopción de la presente Decisión de Ejecución, en las fronteras interiores siguientes:
 - Austria, en las fronteras terrestres con Hungría y con Eslovenia,
 - Alemania, en la frontera terrestre con Austria,
 - Dinamarca, en los puertos daneses con enlaces de transbordadores a Alemania y en la frontera terrestre con Alemania,
 - Suecia, en los puertos suecos de la región policial meridional y occidental, y en el puente de Öresund,
 - Noruega, en los puertos noruegos con enlaces de transbordadores a Dinamarca, Alemania y Suecia.
2. Antes de decidir prorrogar de nuevo dichos controles en aplicación de la presente Recomendación, los Estados miembros de que se trate deberán cambiar impresiones con el o los Estados miembros relevantes con el fin de garantizar que los controles fronterizos interiores se realicen únicamente cuando se considere necesario y proporcionado. Por otra parte, los Estados miembros afectados deberán garantizar que los controles en las fronteras interiores solo se realicen como medida de último recurso cuando otras medidas alternativas no puedan lograr el mismo efecto y solo en aquellas partes de las fronteras interiores en las que se considere necesario y proporcionado, de conformidad con el Código de fronteras Schengen. Cuando proporcione los mismos resultados en materia de seguridad, debería preferirse el ejercicio de competencias policiales como medida con un menor impacto en la libertad de circulación de personas y mercancías. Los Estados miembros afectados deberán notificarlo a los demás Estados miembros, al Parlamento Europeo y a la Comisión.
3. Los controles fronterizos deberán seguir siendo específicos, basados en análisis de riesgo actualizados de forma constante y en los datos obtenidos por los servicios de inteligencia, así como limitados en su alcance, frecuencia, localización y duración a lo estrictamente necesario para responder a la grave amenaza y salvaguardar el orden público y la seguridad interior. El Estado miembro que realice controles en las fronteras interiores de conformidad con la presente Decisión de Ejecución deberá revisar semanalmente la necesidad, frecuencia, localización y duración de los controles, ajustar su intensidad al nivel de la amenaza a la que responden, suprimirlos progresivamente si procede e informar mensualmente a la Comisión y al Consejo.

Hecho en Bruselas, el 11 de mayo de 2017.

Por el Consejo
El Presidente
C. CARDONA

DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2017/819 DE LA COMISIÓN**de 12 de mayo de 2017****por la que se modifica el anexo de la Decisión de Ejecución (UE) 2017/247, sobre las medidas de protección en relación con los brotes de gripe aviar altamente patógena en determinados Estados miembros***[notificada con el número C(2017) 3331]***(Texto pertinente a efectos delEEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva 89/662/CEE del Consejo, de 11 de diciembre de 1989, relativa a los controles veterinarios aplicables en los intercambios intracomunitarios con vistas a la realización del mercado interior ⁽¹⁾, y en particular su artículo 9, apartado 4,

Vista la Directiva 90/425/CEE del Consejo, de 26 de junio de 1990, relativa a los controles veterinarios y zootécnicos aplicables en los intercambios intracomunitarios de determinados animales vivos y productos con vistas a la realización del mercado interior ⁽²⁾, y en particular su artículo 10, apartado 4,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Decisión de Ejecución (UE) 2017/247 de la Comisión ⁽³⁾ se adoptó a raíz de la aparición de brotes de gripe aviar altamente patógena del subtipo H5 en varios Estados miembros («Estados miembros afectados») y del establecimiento de zonas de protección y de vigilancia por la autoridad competente de los Estados miembros afectados de conformidad con la Directiva 2005/94/CE del Consejo ⁽⁴⁾.
- (2) La Decisión de Ejecución (UE) 2017/247 dispone que las zonas de protección y de vigilancia establecidas por las autoridades competentes de los Estados miembros afectados de conformidad con la Directiva 2005/94/CE deben abarcar, como mínimo, las zonas de protección y de vigilancia indicadas en el anexo de dicha Decisión de Ejecución. La Decisión de Ejecución (UE) 2017/247 dispone asimismo que las medidas que deben aplicarse en las zonas de protección y de vigilancia, tal como se prevé en el artículo 29, apartado 1, y el artículo 31 de la Directiva 2005/94/CE, se mantengan, como mínimo, hasta las fechas correspondientes a las zonas de protección establecidas en el anexo de la mencionada Decisión de Ejecución.
- (3) El anexo de la Decisión de Ejecución (UE) 2017/247 fue modificado posteriormente por las Decisiones de Ejecución (UE) 2017/417 ⁽⁵⁾, (UE) 2017/554 ⁽⁶⁾, (UE) 2017/696 ⁽⁷⁾ y (UE) 2017/780 ⁽⁸⁾ de la Comisión para tener en cuenta los cambios en las zonas de protección y de vigilancia establecidas por las autoridades competentes de los Estados miembros de conformidad con la Directiva 2005/94/CE a raíz de nuevos brotes de gripe aviar altamente patógena del subtipo H5 en la Unión. Además, la Decisión de Ejecución (UE) 2017/247 se modificó mediante la Decisión de Ejecución (UE) 2017/696 a fin de establecer normas relativas al envío de partidas de pollitos de un día procedentes de las zonas enumeradas en el anexo de la Decisión de Ejecución (UE) 2017/247, a raíz de ciertas mejoras en la situación epidemiológica en relación con el mencionado virus en la Unión.

⁽¹⁾ DO L 395 de 30.12.1989, p. 13.

⁽²⁾ DO L 224 de 18.8.1990, p. 29.

⁽³⁾ Decisión de Ejecución (UE) 2017/247 de la Comisión, de 9 de febrero de 2017, sobre las medidas de protección en relación con los brotes de gripe aviar altamente patógena en determinados Estados miembros (DO L 36 de 11.2.2017, p. 62).

⁽⁴⁾ Directiva 2005/94/CE del Consejo, de 20 de diciembre de 2005, relativa a medidas comunitarias de lucha contra la influenza aviar y por la que se deroga la Directiva 92/40/CEE (DO L 10 de 14.1.2006, p. 16).

⁽⁵⁾ Decisión de Ejecución (UE) 2017/417 de la Comisión, de 7 de marzo de 2017, por la que se modifica el anexo de la Decisión de Ejecución (UE) 2017/247, sobre las medidas de protección en relación con los brotes de gripe aviar altamente patógena en determinados Estados miembros (DO L 63 de 9.3.2017, p. 177).

⁽⁶⁾ Decisión de Ejecución (UE) 2017/554 de la Comisión, de 23 de marzo de 2017, por la que se modifica el anexo de la Decisión de Ejecución (UE) 2017/247, sobre las medidas de protección en relación con los brotes de gripe aviar altamente patógena en determinados Estados miembros (DO L 79 de 24.3.2017, p. 15).

⁽⁷⁾ Decisión de Ejecución (UE) 2017/696 de la Comisión, de 11 de abril de 2017, por la que se modifica la Decisión de Ejecución (UE) 2017/247, sobre las medidas de protección en relación con los brotes de gripe aviar altamente patógena en determinados Estados miembros (DO L 101 de 13.4.2017, p. 80).

⁽⁸⁾ Decisión de Ejecución (UE) 2017/780 de la Comisión, de 3 de mayo de 2017, por la que se modifica el anexo de la Decisión de Ejecución (UE) 2017/247, sobre las medidas de protección en relación con los brotes de gripe aviar altamente patógena en determinados Estados miembros (DO L 116 de 5.5.2017, p. 30).

- (4) Si bien la situación epidemiológica de la Unión en lo que respecta a la gripe aviar altamente patógena ha mejorado significativamente, desde la fecha de las últimas modificaciones de la Decisión de Ejecución (UE) 2017/247 por la Decisión (UE) 2017/780 el Reino Unido ha notificado a la Comisión nuevos brotes de gripe aviar altamente patógena del subtipo H5 en explotaciones situadas fuera de las zonas que figuran actualmente en el anexo de la Decisión de Ejecución (UE) 2017/247 para ese Estado miembro. También ha notificado que ha adoptado las medidas necesarias exigidas de conformidad con la Directiva 2005/94/CE, incluido el establecimiento de zonas de protección y de vigilancia en torno a estos nuevos brotes.
- (5) La Comisión ha examinado las medidas adoptadas por el Reino Unido con arreglo a la Directiva 2005/94/CE a raíz de los últimos brotes de gripe aviar del subtipo H5 en dicho Estado miembro, y se ha cerciorado de que los límites de las zonas de protección y de vigilancia establecidas por las autoridades competentes de ese Estado miembro se encuentran a una distancia suficiente de toda explotación en la que se haya confirmado un brote de gripe aviar altamente patógena del subtipo H5.
- (6) Con objeto de prevenir cualquier perturbación innecesaria del comercio dentro de la Unión y evitar la imposición de obstáculos injustificados al comercio por parte de terceros países, es necesario describir rápidamente a nivel de la Unión, en colaboración con el Reino Unido, las nuevas zonas de protección y vigilancia establecidas en dicho Estado miembro de conformidad con la Directiva 2005/94/CE. Por tanto, deben modificarse las zonas de dicho Estado miembro que figuran en el anexo de la Decisión de Ejecución (UE) 2017/247.
- (7) En consecuencia, el anexo de la Decisión de Ejecución (UE) 2017/247 debe modificarse para actualizar la regionalización a nivel de la Unión con el fin de incluir las nuevas zonas de protección y de vigilancia establecidas de conformidad con la Directiva 2005/94/CE, así como la duración de las restricciones aplicables en ellas.
- (8) Procede, por tanto, modificar la Decisión de Ejecución (UE) 2017/247 en consecuencia.
- (9) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité Permanente de Vegetales, Animales, Alimentos y Piensos.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

El anexo de la Decisión de Ejecución (UE) 2017/247 se modifica de conformidad con el anexo de la presente Decisión.

Artículo 2

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 12 de mayo de 2017.

Por la Comisión
Vytenis ANDRIUKAITIS
Miembro de la Comisión

ANEXO

El anexo de la Decisión de Ejecución (UE) 2017/247 se modifica como sigue:

1) La parte A se modifica como sigue:

La entrada correspondiente al Reino Unido se sustituye por el texto siguiente:

«Estado miembro: Reino Unido

Superficie que comprende:	Fecha límite de aplicación de conformidad con el artículo 29, apartado 1, de la Directiva 2005/94/CE
The area of the parts of Lancashire County (ADNS code 00151) contained within a circle with a radius of three kilometres and centred on WGS84 dec. coordinates N53.8682 and W2.9593.	28.5.2017
The area of the parts of Lancashire County (ADNS code 00151) contained within a circle with a radius of three kilometres and centred on WGS84 dec. coordinates N53.8745 and W2.9576.	29.5.2017»

2) La parte B se modifica como sigue:

La entrada correspondiente al Reino Unido se sustituye por el texto siguiente:

«Estado miembro: Reino Unido

Superficie que comprende:	Fecha límite de aplicación de conformidad con el artículo 31 de la Directiva 2005/94/CE
The area of the parts of Lancashire County (ADNS code 00151) contained within a circle with a radius of ten kilometres and extending beyond the protection zones in part A, centred on WGS84 dec. coordinates N53.8682 and W2.9593.	6.6.2017
The area of the parts of Lancashire County (ADNS code 00151) contained within a circle with a radius of ten kilometres centred on WGS84 dec. coordinates N53.8682 and W2.9593.	del 29.5.2017 al 6.6.2017
The area of the parts of Lancashire County (ADNS code 00151) contained within a circle with a radius of ten kilometres and extending beyond the protection zones in part A, centred on WGS84 dec. coordinates N53.8745 and W2.9576.	7.6.2017
The area of the parts of Lancashire County (ADNS code 00151) contained within a circle with a radius of ten kilometres centred on WGS84 dec. coordinates N53.8745 and W2.9576.	del 30.5.2017 al 7.6.2017»

RECOMENDACIONES

RECOMENDACIÓN (UE) 2017/820 DE LA COMISIÓN

de 12 de mayo de 2017

sobre los controles policiales proporcionados y la cooperación policial en el espacio Schengen

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 292,

Considerando lo siguiente:

- (1) En un espacio sin controles en las fronteras interiores, es necesario dar una respuesta común a las amenazas transfronterizas que afecten al orden público o a la seguridad interior de este espacio. El correcto funcionamiento de dicho espacio no depende tan solo de la aplicación uniforme del acervo de la Unión, sino también del uso de las competencias nacionales en cuanto al mantenimiento de la ley y el orden y la salvaguardia de la seguridad interior en consonancia con los objetivos del acervo de Schengen. Para el correcto funcionamiento del espacio Schengen, es importante considerar no solo cómo gestionan los Estados miembros sus fronteras exteriores, sino también cómo ejercen sus competencias de policía, en todo su territorio y en las zonas fronterizas.
- (2) En 2012, la Comisión publicó directrices para los Estados miembros en materia de medidas policiales en las zonas fronterizas interiores complementarias al primer informe semestral sobre el funcionamiento del espacio Schengen ⁽¹⁾. Sobre la base de la experiencia de los tres últimos años, deben revisarse estas directrices. La presente Recomendación contribuye a la consecución de ese objetivo. La presente Recomendación se basa en la experiencia adquirida en los tres últimos años a la hora de hacer frente a las amenazas para el orden público o la seguridad interior y las buenas prácticas en el ejercicio de las competencias policiales y la cooperación policial transfronteriza, la jurisprudencia relevante sobre controles policiales, las evaluaciones Schengen realizadas hasta el momento en el ámbito de la cooperación policial y las nuevas posibilidades derivadas de los avances tecnológicos.
- (3) De conformidad con el Reglamento (UE) 2016/399 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾, la ausencia de controles en las fronteras interiores no afecta al ejercicio de las competencias de policía de las autoridades competentes de los Estados miembros en virtud de su Derecho interno, en la medida en que el ejercicio de tales competencias no tenga un efecto equivalente a las inspecciones fronterizas. El ejercicio de las competencias de policía, en particular, no debe considerarse equivalente al ejercicio de inspecciones fronterizas cuando las medidas policiales no tengan como objetivo el control de las fronteras, estén basadas en la información o experiencia policiales de carácter general sobre posibles amenazas a la seguridad pública y estén destinadas, en particular, a combatir la delincuencia transfronteriza, estén concebidas y se ejecuten de un modo claramente diferenciado de las inspecciones sistemáticas de personas en las fronteras exteriores y se lleven a cabo sirviéndose de inspecciones aleatorias. A la luz de la sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto Adil ⁽³⁾, no se trata de una lista de criterios acumulativos ni exhaustivos, entendiéndose que no debe considerarse que estos criterios establecen el único conjunto de posibles medidas policiales en las zonas fronterizas ⁽⁴⁾.
- (4) Las disposiciones del artículo 23 del Reglamento (UE) 2016/399 y la redacción del artículo 72 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea confirman que la supresión de los controles en las fronteras interiores no afecta a las prerrogativas de los Estados miembros en cuanto al mantenimiento del orden público y la salvaguardia de la seguridad interior.
- (5) Las competencias policiales en el territorio de un Estado miembro son compatibles con el Derecho de la Unión. En consecuencia, los Estados miembros también pueden realizar controles policiales en las zonas fronterizas, incluidas las zonas fronterizas interiores, dentro de las competencias policiales que existen conforme al Derecho nacional aplicable a la totalidad del territorio.

⁽¹⁾ COM(2012) 230, Informe relativo al período comprendido entre el 1 de noviembre de 2011 y el 30 de abril de 2012.
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2012:0230:FIN:ES:PDF>

⁽²⁾ Reglamento (UE) 2016/399 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de marzo de 2016, por el que se establece un Código de normas de la Unión para el cruce de personas por las fronteras (Código de fronteras Schengen) (DO L 77 de 23.3.2016, p. 1).

⁽³⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 19 de julio de 2012, Adil, C-278/12 PPU, ECLI:EU:C:2012:508.

⁽⁴⁾ Sentencia Adil, ECLI:EU:C:2012:508, apartado 65.

- (6) En las circunstancias actuales de amenazas, terroristas y de otras formas graves de delincuencia transfronteriza, para el orden público o la seguridad interior, y el riesgo de movimientos secundarios de personas que hayan cruzado irregularmente las fronteras exteriores, la intensificación de los controles policiales en todo el territorio de los Estados miembros, incluidas las zonas fronterizas y la realización de controles policiales a lo largo de las principales rutas de transporte tales como autopistas y ferrocarriles, puede considerarse necesaria y justificada. La decisión sobre dichos controles, su localización e intensidad queda totalmente en manos de los Estados miembros, y debe ser siempre proporcional a las amenazas detectadas. Dichos controles pueden resultar más eficaces que los controles en las fronteras interiores, sobre todo porque son más flexibles que los controles fronterizos estáticos en pasos fronterizos específicos y pueden adaptarse más fácilmente a la evolución de los riesgos.
- (7) Las zonas fronterizas pueden presentar riesgos específicos en lo que respecta a la delincuencia transfronteriza y también estar más expuestas a algunas infracciones cometidas en todo el territorio como robos, robos de vehículos, tráfico de drogas, movimientos secundarios no autorizados de nacionales de terceros países, tráfico de migrantes o trata de seres humanos. Los riesgos de violación de las normas sobre la legalidad de residencia dentro del territorio también pueden ser más elevados en las zonas fronterizas. Teniendo en cuenta estos riesgos, los Estados miembros podrán decidir llevar a cabo e intensificar los controles policiales en las zonas fronterizas, que están adaptados a los riesgos específicos de las zonas fronterizas, siempre y cuando dichas medidas no tengan un efecto equivalente a las inspecciones fronterizas.
- (8) Las tecnologías modernas para controlar los flujos de tráfico, especialmente en las autopistas y otras carreteras importantes determinadas por los Estados miembros, pueden ser decisivas para hacer frente a las amenazas al orden público o la seguridad interior. Desde esta perspectiva, la utilización de sistemas de seguimiento y vigilancia que permiten el reconocimiento automático de un número de matrícula a efectos de aplicación de la ley debe, por tanto, fomentarse, sin perjuicio de las normas aplicables en materia de vigilancia por cámara, incluidas las garantías de protección de datos. Esto podría contribuir a la vigilancia de los principales corredores de transporte europeos, utilizados por numerosos viajeros y vehículos para desplazarse en la Unión, sin un impacto desproporcionado para el flujo del tráfico.
- (9) Solo en los casos de competencias de policía en virtud de la legislación nacional que se limiten específicamente a las zonas fronterizas y supongan controles de identidad, incluso sin sospechas concretas, los Estados miembros tienen que establecer un marco específico que garantice que dichos controles policiales no constituyen medidas equivalentes a las inspecciones fronterizas. Aunque en la sentencia Melki ⁽¹⁾ el Tribunal de Justicia reconoció que los Estados miembros pueden establecer tales competencias policiales específicas en las zonas fronterizas interiores a fin de mejorar los controles de identidad solo en aquellas partes del territorio, declaró que, en esos casos, los Estados miembros deben prever disposiciones específicas en relación con la intensidad y la frecuencia de dichos controles. Además, si un control es independiente del comportamiento de la persona controlada o de circunstancias específicas o de información que dé lugar a un riesgo para el orden público o la seguridad interior, los Estados miembros han de establecer el marco necesario para orientar su aplicación práctica con el fin de evitar que las medidas policiales tengan un efecto equivalente al de las inspecciones fronterizas.
- (10) A lo largo de los tres últimos años, algunos Estados miembros han intensificado los controles policiales en las zonas fronterizas en el contexto del aumento de las amenazas para el orden público o la seguridad interior (a saber: Austria, Bélgica, República Checa, Alemania, Dinamarca, los Países Bajos, Francia, Italia, Eslovenia y Suiza). En ocasiones, esos controles se han concentrado en determinados medios de transporte, por ejemplo, trenes, o en zonas fronterizas concretas. La utilización de medios tecnológicos también está aumentando en este contexto. La Comisión no ha rebatido ninguno de estos casos. Algunos de ellos son ejemplos de buenas prácticas a la hora de hacer frente al aumento de amenazas persistentes para el orden público o la seguridad interior.
- (11) Con arreglo al Reglamento (UE) 2016/399, únicamente podrá recurrirse al restablecimiento temporal de los controles en las fronteras en circunstancias excepcionales, como medida de último recurso. A este respecto, la Decisión de Ejecución (UE) 2017/246 del Consejo ⁽²⁾ anima explícitamente a los Estados miembros a evaluar si con los controles policiales no se lograrían los mismos resultados que con los controles temporales en las fronteras interiores, antes de introducir o prorrogar estos últimos.
- (12) Aunque, en algunas circunstancias, puede ser evidente desde un principio que los controles policiales por sí solos no son suficientes para afrontar las amenazas para el orden público o la seguridad interior (por ejemplo, en la búsqueda de sospechosos específicos tras un atentado terrorista), en otros casos se pueden lograr objetivos similares a los del restablecimiento de los controles en las fronteras aumentando los controles policiales en las zonas fronterizas. Por lo tanto, por una parte, la decisión sobre el restablecimiento temporal de los controles fronterizos en las fronteras interiores, en principio, debe ir precedida de la evaluación de otras medidas alternativas. En particular, en el caso de decisiones sobre el restablecimiento temporal de los controles fronterizos

⁽¹⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 22 de junio de 2010, Melki y Abdeli, asuntos acumulados C-188/10 y C-189/10, ECLI:EU:C:2010:363, apartados 73 y 74.

⁽²⁾ Decisión de Ejecución (UE) 2017/246 del Consejo, de 7 de febrero de 2017, por la que se establece una Recomendación para prorrogar la realización de controles temporales en las fronteras interiores en circunstancias excepcionales que pongan en peligro el funcionamiento global del espacio Schengen (DO L 36 de 11.2.2017, p. 59).

en las fronteras interiores motivado por acontecimientos previsibles, los Estados miembros deben demostrar que se ha llevado a cabo dicha evaluación. Por otra parte, en determinados casos de amenazas urgentes y graves para el orden público o la seguridad interior a escala del espacio sin controles en las fronteras interiores o a escala nacional, el restablecimiento temporal de los controles en las fronteras interiores puede ser necesario de inmediato.

- (13) La presente Recomendación anima a los Estados miembros a utilizar mejor sus competencias policiales y a dar prioridad a los controles policiales antes de tomar una decisión sobre el restablecimiento temporal de los controles en las fronteras interiores.
- (14) Sean cuales fueran las medidas que adopte un Estado miembro para hacer frente a una amenaza concreta para su orden público o su seguridad interior, el Estado miembro debe garantizar que la aplicación de las mismas no dé lugar a obstáculos a la libre circulación de personas y mercancías que no serían necesarios ni proporcionados ni estarían justificados por las amenazas para el orden público o la seguridad interior y que respeta plenamente los derechos fundamentales y, en particular, el principio de no discriminación.
- (15) El espacio sin controles en las fronteras interiores depende también de la aplicación efectiva y eficiente por los Estados miembros de las medidas de acompañamiento en el ámbito de la cooperación policial transfronteriza. Las evaluaciones Schengen llevadas a cabo hasta la fecha en el ámbito de la cooperación policial han puesto de manifiesto que, aunque en general los Estados miembros cumplen desde el punto de vista legal el acervo de Schengen, una serie de obstáculos impide el uso en la práctica de algunos de los instrumentos de cooperación policial transfronteriza a disposición de los Estados miembros. Por lo tanto, debe animarse a los Estados miembros a abordar estos obstáculos para responder mejor a las amenazas transfronterizas.
- (16) Las patrullas policiales conjuntas y otros instrumentos existentes de cooperación policial operativa contribuyen a la seguridad interior en el espacio sin controles en las fronteras interiores. Las patrullas conjuntas a bordo de trenes transfronterizos, por ejemplo, claramente mejoran la seguridad, al prevenir situaciones en las que la falta de simetría en los controles debilita los esfuerzos realizados a un lado de la frontera únicamente. Algunos Estados miembros han establecido prácticas que facilitan o permiten llevar a cabo operaciones policiales conjuntas (por ejemplo, las comisarías de policía conjuntas que han instalado Alemania y Polonia en su frontera dedicadas a patrullar conjuntamente y otras operaciones, o los microequipos creados para investigaciones conjuntas en la frontera austrocheca, las patrullas conjuntas en los trenes en Austria, Alemania, Francia, Italia y Hungría, o la contratación por la policía alemana de nacionales de otros Estados miembros, en particular para patrullar en las regiones fronterizas). Debe animarse a otros Estados miembros a que adopten estas buenas prácticas.
- (17) El análisis de amenazas conjunto y el intercambio de información transfronterizo entre los Estados miembros que comparten regiones fronterizas puede ayudar a la hora de diseñar controles policiales eficaces para abordar las amenazas detectadas. Dicha cooperación puede abarcar los riesgos en rutas de tráfico transfronterizas específicas, así como medios específicos de transporte utilizados a menudo en actividades delictivas, a fin de permitir controles policiales selectivos antes de las zonas fronterizas. Tales controles policiales pueden proporcionar un instrumento común para hacer frente a las amenazas para el orden público o la seguridad interior a que se enfrentan los Estados miembros de que se trate. Por esta razón es importante animar a los Estados miembros a seguir desarrollando la cooperación transfronteriza.
- (18) Para reforzar la cooperación policial transfronteriza, los Estados miembros podrán solicitar la ayuda de la Comisión en la aplicación de la presente Recomendación. Esta ayuda puede contribuir, por ejemplo, a facilitar el intercambio de buenas prácticas entre profesionales del sector y responsables políticos de los Estados miembros y aumentar la cooperación entre los Estados miembros y las agencias pertinentes (Europol y la Guardia Europea de Fronteras y Costas). Puede contribuir también a reforzar estructuras de cooperación transfronteriza, como los Centros de Cooperación de Policía y Aduanas. Además, la Comisión apoyará la actualización, sobre la base de la aportación de los Estados miembros, del «Catálogo de Schengen» de 2011 ⁽¹⁾, que señala, entre otras cosas, las prácticas más idóneas en el ámbito de la cooperación policial operativa transfronteriza, y las fichas nacionales del «Manual sobre operaciones transfronterizas» ⁽²⁾.
- (19) Como ha demostrado la reciente crisis migratoria, los movimientos secundarios incontrolados de migrantes irregulares pueden representar una amenaza grave para el orden público o la seguridad interior. La correcta aplicación de los acuerdos bilaterales de readmisión de conformidad con el artículo 6, apartado 3, de la Directiva 2008/115/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾, puede ser fundamental para hacer frente a los movimientos secundarios de nacionales de terceros países en situación irregular. Los acuerdos bilaterales pueden

⁽¹⁾ Documento del Consejo 15785/3/10 Rev 3.

⁽²⁾ Documento del Consejo 10505/4/09 Rev 4.

⁽³⁾ Directiva 2008/115/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2008, relativa a normas y procedimientos comunes en los Estados miembros para el retorno de los nacionales de terceros países en situación irregular (DO L 348 de 24.12.2008, p. 98).

también ayudar a alcanzar resultados similares a los de los controles fronterizos específicos en las fronteras interiores en cuanto a hacer frente a la amenaza para el orden público o la seguridad interior, limitando al mismo tiempo el impacto sobre la circulación de viajeros de buena fe. Por consiguiente, es importante que los Estados miembros apliquen los acuerdos bilaterales de readmisión de forma eficiente respetando los principios de la Recomendación (UE) 2017/432 de la Comisión ⁽¹⁾.

- (20) La Comisión considera que la presente Recomendación requiere de un plazo razonable para ser aplicada; por consiguiente, la Comisión recomienda que se aplique tan pronto como sea posible y, a más tardar, en un plazo de seis meses.
- (21) La presente Recomendación debe aplicarse respetando plenamente los derechos fundamentales.
- (22) Los destinatarios de la presente Recomendación deben ser todos los Estados Schengen vinculados por el título III del Reglamento (UE) 2016/399.

HA ADOPTADO LA PRESENTE RECOMENDACIÓN:

Uso más eficaz de los controles de policía

- 1) Para poner el remedio adecuado a la amenaza para el orden público o la seguridad interior dentro del espacio Schengen, los Estados miembros deberán, cuando sea necesario y esté justificado de conformidad con la legislación nacional:
 - a) intensificar los controles policiales en todo el territorio, incluidas las zonas fronterizas;
 - b) realizar controles policiales en las principales rutas de transporte, incluidas las zonas fronterizas;
 - c) adaptar los controles policiales en las zonas fronterizas, sobre la base de una evaluación continua de riesgos, velando al mismo tiempo por que esos controles policiales no tengan como objetivo el control de fronteras;
 - d) utilizar las modernas tecnologías para el seguimiento de los vehículos y los flujos de tráfico.

Dar prioridad a los controles de policía en caso de amenaza grave para el orden público o la seguridad interior

- 2) Cuando, en una situación de amenaza grave para el orden público o la seguridad interior, los Estados miembros consideren la aplicación del capítulo II del título III del Reglamento (UE) 2016/399, deben evaluar en primer lugar si la situación puede abordarse adecuadamente intensificando los controles policiales en el territorio, incluidas las zonas fronterizas.

Reforzar la cooperación policial transfronteriza

- 3) Para reforzar la cooperación policial transfronteriza a la hora de abordar las amenazas para el orden público o la seguridad interior, los Estados miembros deben:
 - a) reevaluar hasta qué punto utilizan actualmente todos los instrumentos de cooperación operativa policial transfronteriza disponibles, como las patrullas conjuntas, las operaciones conjuntas, los equipos de investigación conjunta, las persecuciones transfronterizas o la vigilancia transfronteriza, y los Centros de Cooperación de Policía y Aduanas;
 - b) colaborar con sus Estados miembros vecinos para eliminar las barreras jurídicas u operativas a la plena utilización de todos los instrumentos de cooperación policial operativa transfronteriza;
 - c) desarrollar y aplicar, cuando proceda, un análisis conjunto de las amenazas y los intercambios de información transfronteriza con sus Estados miembros vecinos para apoyar acciones conjuntas con el fin de abordar las amenazas para el orden público o la seguridad interior en las zonas fronterizas internas comunes, incluso a través de controles policiales coordinados en sus zonas fronterizas interiores;
 - d) evaluar la necesidad de inversiones técnicas para potenciar las operaciones conjuntas, en particular para la vigilancia y la detección.

⁽¹⁾ Recomendación (UE) 2017/432 de la Comisión, de 7 de marzo de 2017, sobre la manera de lograr que los retornos sean más eficaces al aplicar la Directiva 2008/115/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 66 de 11.3.2017, p. 15).

Uso eficaz de los acuerdos o convenios bilaterales de readmisión entre los Estados miembros

- 4) Para garantizar que los controles policiales y la cooperación policial puedan ayudar a atajar de manera eficaz los movimientos secundarios no autorizados, cuando dichos movimientos supongan una amenaza para el orden público o la seguridad interior, los Estados miembros deben:
- a) de conformidad con el artículo 6, apartado 3, de la Directiva 2008/115/CE, hacerse cargo de los nacionales de terceros países que transitaran por su territorio antes de ser detenidos en otro Estado miembro, en virtud de las disposiciones de los acuerdos o convenios bilaterales que existan en la fecha de entrada en vigor de la Directiva (13 de enero de 2009), y, en particular, entre los Estados miembros vecinos;
 - b) tomar todas las medidas necesarias, incluso el establecimiento de prácticas operativas entre las autoridades competentes y facilitar el intercambio de información entre ellas, para garantizar que los Estados miembros de que se trate concluyen con rapidez los procedimientos establecidos en el marco de dichos acuerdos o convenios bilaterales, a fin de asegurar que la transferencia se realice en cuanto sea posible;
 - c) garantizar que, en caso de que un Estado miembro decida no aplicar las disposiciones de un acuerdo o convenio bilateral de readmisión o cuando otro Estado miembro se haga cargo de los nacionales de terceros países en cuestión, se ponga en marcha un procedimiento de retorno de conformidad con la Directiva 2008/115/CE y en consonancia con la Recomendación (UE) 2017/432.

Hecho en Bruselas, el 12 de mayo de 2017.

Por la Comisión
Dimitris AVRAMOPOULOS
Miembro de la Comisión

ISSN 1977-0685 (edición electrónica)
ISSN 1725-2512 (edición papel)



Oficina de Publicaciones de la Unión Europea
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

ES