



**REGLAMENTO (UE) N° 185/2010 DE LA COMISIÓN****de 4 de marzo de 2010****por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 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° 2320/2002 <sup>(1)</sup>, y, en particular, su artículo 4, apartado 3,

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con el artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 300/2008, la Comisión deberá adoptar medidas para la aplicación de las normas básicas comunes mencionadas en el artículo 4, apartado 1, junto con medidas generales complementarias de las normas básicas comunes a las que alude el artículo 4, apartado 2, de dicho Reglamento.
- (2) Si contienen medidas de seguridad especiales, estas se considerarán «información clasificada UE» con arreglo a la Decisión de la Comisión 2001/844 (CE, CEEA, Euratom), de 29 de noviembre de 2001, por la que se modifica el Reglamento interno <sup>(2)</sup>, tal y como contempla el artículo 18, letra a), del Reglamento (CE) n° 300/2008, y no serán publicadas. Estas medidas deberán adoptarse por separado, mediante una decisión destinada a todos los Estados miembros.
- (3) El Reglamento (CE) n° 300/2008 será aplicable y producirá plenos efectos a partir de la fecha especificada en las normas de desarrollo adoptadas con arreglo al procedimiento mencionado en el artículo 4, apartados 2 y 3, el 29 de abril de 2010, a más tardar. Por consiguiente, el presente Reglamento será aplicable a partir del 29 de abril de 2010 a fin de armonizar la aplicación del Reglamento (CE) n° 300/2008 y sus correspondientes actos de desarrollo.
- (4) Los métodos y tecnologías para la detección de explosivos líquidos se desarrollarán con el tiempo. De acuerdo con los avances tecnológicos y experiencias de funcionamiento a escala comunitaria y mundial, la Comisión, cuando proceda, presentará propuestas de revisión de las disposiciones técnicas y de funcionamiento sobre el control de líquidos, aerosoles y geles.
- (5) Así pues, procede derogar el Reglamento (CE) n° 1217/2003 de la Comisión, de 4 de julio de 2003, por el que se establecen especificaciones comunes relativas a los programas nacionales de control de calidad de la seguridad de la aviación civil <sup>(3)</sup>, el Reglamento (CE) n° 1486/2003, de 22 de agosto de 2003, por el que se establecen los procedimientos para efectuar inspecciones en el campo de la seguridad de la aviación civil <sup>(4)</sup>, el Reglamento (CE) n° 1138/2004, de 21 de junio de 2004, por el que se

<sup>(1)</sup> DO L 97 de 9.4.2008, p. 72.

<sup>(2)</sup> DO L 317 de 3.12.2001, p. 1.

<sup>(3)</sup> DO L 169 de 8.7.2003, p. 44.

<sup>(4)</sup> DO L 213 de 23.8.2003, p. 3.

**▼B**

establece una definición común de las zonas críticas de las zonas restringidas de seguridad de los aeropuertos <sup>(1)</sup>, y el Reglamento (CE) n° 820/2008, de 8 de agosto de 2008, por el que se establecen las medidas para la aplicación de las normas comunes de seguridad aérea <sup>(2)</sup>, todos los cuales desarrollan el Reglamento (CE) n° 2320/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, por el que se establecen normas comunes para la seguridad de la aviación civil <sup>(3)</sup>.

- (6) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de seguridad de aviación civil instituido en virtud del artículo 19, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 300/2008.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1***Objetivo**

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

*Artículo 2***Normas de aplicación**

1. Las medidas a que hace referencia el artículo 1 figuran en el anexo.
2. De conformidad con el artículo 10, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 300/2008, los programas nacionales de seguridad para la aviación civil se remitirán pertinentemente a las disposiciones del presente Reglamento.

*Artículo 3***Derogación**

Los Reglamentos (CE) n° 1217/2003, (CE) n° 1486/2003, (CE) n° 1138/2004 y (CE) n° 820/2008, quedan derogados con efectos a partir del 29 de abril de 2010.

*Artículo 4***Entrada en vigor**

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

Será aplicable a partir del 29 de abril de 2010.

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

<sup>(1)</sup> DO L 221 de 22.6.2004, p. 6.

<sup>(2)</sup> DO L 221 de 19.8.2008, p. 8.

<sup>(3)</sup> DO L 355 de 30.12.2002, p. 1.

**▼B***ANEXO***1. SEGURIDAD AEROPORTUARIA**

- 1.0. DISPOSICIONES GENERALES
- 1.01. Salvo disposición contraria, la autoridad competente, el gestor del aeropuerto, la compañía aérea, la entidad aeroportuaria o el servicio responsable con arreglo al programa nacional de seguridad para la aviación civil a que se refiere el artículo 10 del Reglamento (CE) n° 300/2008 velarán por la implantación de las medidas establecidas en el presente capítulo.
- 1.02. A efectos del presente capítulo, se considerarán partes o elementos de un aeropuerto toda aeronave, autobús, carretilla o remolque portaequipaje y cualquier otro medio de transporte, así como todo camino peatonal, pasarela de evacuación o pista.
- A efectos del presente capítulo, se entenderá por «equipaje seguro» todo equipaje facturado pendiente de embarque que haya pasado el control y que esté físicamente protegido para impedir la introducción de objetos.
- 1.03. Sin perjuicio de los criterios de derogación que establece el Reglamento (CE) n° 272/2009, la autoridad competente podrá autorizar procedimientos especiales de seguridad o podrá conceder exenciones en cuanto a la protección y seguridad de las zonas de operaciones aeroportuarias en días en los que no haya programados más de 8 vuelos de salida, a condición de que no más de una aeronave deba someterse a operaciones de carga, descarga, embarque o desembarque en cualquier momento, bien dentro de las zonas críticas de las zonas restringidas de seguridad aeroportuaria o en un aeropuerto no englobado bajo el ámbito de aplicación del punto 1.1.3.

**▼M17**

- 1.04. Los «objetos transportados por personas distintas de los pasajeros» son pertenencias destinadas al uso personal de la persona que las transporta.

**▼B**

- 1.1. REQUISITOS DE PLANIFICACIÓN AEROPORTUARIA
- 1.1.1. **Límites**
- 1.1.1.1. Los límites entre el sector de tierra, la zona de operaciones, las zonas restringidas de seguridad, las partes críticas y, cuando proceda, las zonas demarcadas, serán claramente reconocibles en todo aeropuerto a fin de facilitar la adopción de las medidas de seguridad oportunas en todas esas zonas.
- 1.1.1.2. El límite entre el sector de tierra y la zona de operaciones constituirá un obstáculo físico claramente visible para el público en general que impida el acceso a personas no autorizadas.
- 1.1.2. **Zonas restringidas de seguridad**
- 1.1.2.1. Entre las zonas restringidas de seguridad se incluirán, al menos:
- a) un área aeroportuaria a la que tengan acceso los pasajeros en espera de embarcar que hayan pasado el control;
  - b) un área por la que pueda circular o en la que se pueda guardar el equipaje facturado pendiente de embarque ya controlado, salvo en lo que concierne al «equipaje seguro», y
  - c) una zona aeroportuaria utilizada para el estacionamiento de toda aeronave sujeta a operaciones de carga o embarque.
- 1.1.2.2. Se considerará zona restringida de seguridad cualquier zona del aeropuerto al menos durante el período en que estén teniendo lugar las actividades mencionadas en el punto 1.1.2.1.

**▼ B**

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

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

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

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

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

- a) todas las áreas aeroportuarias a las que tengan acceso los pasajeros en espera de embarcar que hayan pasado el control, y
- b) todas aquellas zonas de un aeropuerto por las que pueda circular o en las que se pueda guardar el equipaje facturado pendiente de embarque ya controlado, salvo si se trata de «equipaje seguro».

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

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

**▼ M9**

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

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

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

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

**▼ B**

1.2. **CONTROL DE ACCESOS**

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

1.2.1.1. Solo se autorizará el acceso a las zonas de operaciones a las personas o vehículos que tengan un motivo legítimo para encontrarse en ellas.  
**► M17** Las visitas guiadas del aeropuerto escoltadas por personas autorizadas se considerarán provistas de un motivo legítimo. ◀

**▼ B**

- 1.2.1.2. Tan solo tendrán acceso a las zonas de operaciones aquellas personas que estén acreditadas.
- 1.2.1.3. Tan solo tendrán acceso a las zonas de operaciones aquellos vehículos con un pase válido.
- 1.2.1.4. Las personas con acceso a las zonas de operaciones deberán exhibir por motivos de seguridad, cuando se les solicite, las acreditaciones pertinentes.

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

- 1.2.2.1. Solo se autorizará el acceso a las zonas de operaciones a las personas o vehículos que tengan un motivo legítimo para encontrarse en ellas. ► **M17** Las visitas guiadas del aeropuerto escoltadas por personas autorizadas se considerarán provistas de un motivo legítimo. ◀
- 1.2.2.2. Tan solo podrán acceder a las zonas restringidas de seguridad aquellas personas que exhiban una de las siguientes autorizaciones o credenciales:
  - a) una tarjeta de embarque válida o equivalente;
  - b) una tarjeta de identificación como miembro de la tripulación válida;
  - c) una tarjeta de identificación como personal del aeropuerto válida;
  - d) una tarjeta de identificación como autoridad nacional competente válida, o
  - e) una tarjeta de identificación válida como autoridad encargada de velar por el cumplimiento de la normativa reconocida por la autoridad nacional competente.

**▼ M9**

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

**▼ B**

- 1.2.2.3. Tan solo podrán acceder a las zonas restringidas de seguridad aquellos vehículos con un pase válido.
- 1.2.2.4. Se controlará la tarjeta de embarque o equivalente a que se refiere el punto 1.2.2.2, letra a), a fin de garantizar razonablemente su validez, antes de conceder a su portador el acceso a zonas restringidas de seguridad.

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

**▼ M9**

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

**▼ B**

- 1.2.2.5. Para impedir el acceso sin autorización a las zonas restringidas de seguridad, se instalarán puntos de control en los accesos consistentes en:
  - a) un sistema electrónico que restrinja el acceso a una persona cada vez, o
  - b) personas autorizadas encargadas de supervisar y efectuar el pertinente control de los accesos.
- 1.2.2.6. Todo pase para vehículo se controlará oportunamente antes de permitir a dicho vehículo acceder a zonas restringidas de seguridad, a fin de garantizar su validez y certificar la identidad del vehículo en cuestión.
- 1.2.2.7. Asimismo, el acceso a las zonas restringidas de seguridad deberá regirse por las disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión.

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

**▼B**

- 1.2.3.1. Tan solo se podrán expedir tarjetas de identificación como miembros de la tripulación empleados en una compañía aérea comunitaria y tarjetas de identificación como personal del aeropuerto a las personas con necesidades operativas que hayan superado un control de antecedentes personales con arreglo al punto 11.1.3.
- 1.2.3.2. Las tarjetas de identificación de los miembros de la tripulación y del personal del aeropuerto tendrán una validez no superior a 5 años.
- 1.2.3.3. Se retirará la tarjeta de identificación con carácter inmediato a toda persona que no supere el control de antecedentes personales.
- 1.2.3.4. La tarjeta de identificación deberá exhibirse en un lugar suficientemente visible, al menos mientras el titular se halle en zonas restringidas de seguridad.
- Toda persona que no exhiba pertinentemente su tarjeta en las zonas restringidas de seguridad distintas de aquellas en las que se encuentran los pasajeros será detenida por los responsables de la aplicación del punto 1.5.1, letra c), y si procede, denunciada.
- 1.2.3.5. La tarjeta de identificación será devuelta de inmediato a la entidad emisora:
- a) a instancia de la propia entidad emisora;
  - b) por extinción del contrato;
  - c) ante un cambio de empleador;
  - d) ante un cambio en la necesidad de acceder a zonas para las que se ha concedido la autorización;
  - e) por expiración de la tarjeta, o
  - f) por suspensión de la misma.
- 1.2.3.6. La entidad emisora deberá ser informada inmediatamente en caso de pérdida, robo o no devolución de la tarjeta de identificación.
- 1.2.3.7. La tarjeta electrónica será desactivada inmediatamente tras su devolución, expiración, suspensión o una vez recibida la notificación de pérdida, robo o no devolución de la misma.
- 1.2.3.8. Asimismo, las tarjetas de identificación de los miembros de la tripulación y del personal del aeropuerto deberán regirse por las disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión.
- 1.2.4. **Requisitos adicionales de las tarjetas de identificación de los tripulantes comunitarios**
- 1.2.4.1. La tarjeta de identificación de los tripulantes empleados en una compañía aérea comunitaria deberá mostrar:
- a) el nombre y fotografía del titular;
  - b) el nombre de la compañía aérea;
  - c) el término «crew», en el plazo máximo de 5 años tras la entrada en vigor del presente Reglamento, y
  - d) la fecha de caducidad, en el plazo máximo de 5 años tras la entrada en vigor del presente Reglamento.
- 1.2.5. **Requisitos adicionales de las tarjetas de identificación del personal del aeropuerto**
- 1.2.5.1. La tarjeta de identificación del personal del aeropuerto deberá mostrar:
- a) el nombre y fotografía del titular;
  - b) el nombre del empleador del titular, a menos que se haya programado electrónicamente;

**▼B**

- c) el nombre de la entidad emisora o del aeropuerto;
- d) las zonas para cuyo acceso se ha autorizado al titular, y
- e) la fecha de expiración, salvo haberse programado de forma electrónica.

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

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

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

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

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

- a) las zonas cuyo acceso se haya autorizado, y
- b) la fecha de expiración.

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

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

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

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

- a) a instancia de la propia entidad emisora;
- b) cuando deje de utilizarse dicho vehículo para acceder a las zonas de operaciones, o
- c) cuando expire dicho pase, salvo que este quede invalidado de forma automática.

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

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

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

**▼M9**

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

**▼ B**1.2.7. **Acceso escoltado**

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

- a) zonas en las que pueden encontrarse pasajeros;
- b) las inmediaciones de una aeronave en la que hayan llegado o vayan a salir, y
- c) zonas designadas para uso de tripulaciones ► **M9** , y ◀

**▼ M9**

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

**▼ B**

1.2.7.2. Con carácter excepcional, podrá eximirse de los requisitos del punto 1.2.5.1 y de las obligaciones en lo referente a los controles de antecedentes personales a toda persona constantemente escoltada y acompañada mientras se halle en zonas restringidas de seguridad. ► **M17** Podrá eximirse del requisito de ser escoltada a toda persona que exhiba una autorización y sea titular de una acreditación como personal del aeropuerto válida. ◀

1.2.7.3. Los escoltas deberán:

- a) estar en posesión de una tarjeta de identificación válida, tal y como se contempla en el punto 1.2.2.2, letras c), d) o e);
- b) estar autorizados para las funciones de escolta en las zonas restringidas de seguridad;
- c) acompañar en todo momento y sin perder de vista a la(s) persona(s) en cuestión, y
- d) garantizar razonablemente el cumplimiento del protocolo de seguridad por parte de la(s) persona(s) escoltada(s).

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

**▼ M17**

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

**▼ B**1.2.8. **Otras exenciones**

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

1.3. **CONTROL DE PERSONAS QUE NO SEAN PASAJEROS Y DE LOS OBJETOS TRANSPORTADOS****▼ M10**1.3.1. **Inspección de personas que no sean pasajeros y de los objetos transportados por esas personas**

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

- a) registro manual;
- b) arco detector de metales (WTMD);
- c) perros detectores de explosivos;

**▼ M10**

- d) equipo de detección de trazas de explosivos (ETD);
- e) escáner de seguridad que no utilice radiaciones ionizantes;

**▼ M12**

- f) equipo de detección de trazas de explosivos (ETD) en combinación con un detector de metales portátil (HHMD).

1.3.1.2. La inspección de personas que no sean pasajeros se regirá por lo dispuesto en los puntos 4.1.1.3 a 4.1.1.6 y 4.1.1.10 a 4.1.1.11.

**▼ M10**

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

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

- a) registro manual;
- b) equipo de rayos X;
- c) equipo de detección de explosivos (EDS);
- d) perros detectores de explosivos;
- e) equipo de detección de trazas de explosivos (ETD).

1.3.1.5. ► **M17** La inspección de los objetos transportados por personas distintas de los pasajeros se regirá por lo dispuesto en los puntos 4.1.2.4 a 4.1.2.7 y en el punto 4.1.2.11. ◀

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

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

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

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

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

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

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

**▼B**

- 1.3.2.3. Las exenciones y los procedimientos especiales de control deberán regirse, igualmente, por las disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión.
- 1.4. INSPECCIÓN DE VEHÍCULOS
- 1.4.1. **Vehículos que accedan a zonas críticas**
- 1.4.1.1. Se inspeccionará todo vehículo previamente al acceso a zonas críticas. Una vez finalizada la inspección, deberá protegerse de toda interferencia ilícita hasta acceder a las zonas críticas.
- 1.4.1.2. El conductor y los demás ocupantes deberán abandonar el vehículo cuando se realice la inspección. Asimismo se les instará a extraer todas sus pertenencias personales del vehículo de cara a realizar el control.
- 1.4.1.3. Deberán definirse metodologías que garanticen el carácter aleatorio de la selección de las zonas que han de inspeccionarse.
- 1.4.1.4. Asimismo, los vehículos que accedan a zonas críticas estarán sujetos a las disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión.
- 1.4.2. **Vehículos que accedan a zonas restringidas de seguridad que no sean zonas críticas**
- 1.4.2.1. El conductor y los demás ocupantes deberán abandonar el vehículo cuando se realice la inspección. Asimismo se les instará a extraer todas sus pertenencias personales del vehículo.
- 1.4.2.2. Deberán definirse metodologías que garanticen el carácter aleatorio de la selección tanto de los vehículos como de las zonas que han de inspeccionarse.
- 1.4.2.3. Asimismo, los vehículos que accedan a zonas restringidas de seguridad estarán sujetos a las disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión.
- 1.4.3. **Métodos de inspección**
- 1.4.3.1. El registro manual tendrá por objeto efectuar un control manual de las zonas y áreas seleccionadas, incluido su contenido, para garantizar suficientemente que no haya en ellas artículos prohibidos.
- 1.4.3.2. Únicamente podrán utilizarse los siguientes métodos como medios complementarios de inspección:
- e) perros detectores de explosivos, y
  - f) equipos de detección de rastros de explosivos (ETD).
- 1.4.3.3. Los métodos de inspección estarán sujetos, igualmente, a las disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión.
- 1.4.4. **Exenciones y procedimientos especiales de inspección**
- 1.4.4.1. La autoridad competente podrá determinar, por razones objetivas, qué vehículos estarán exentos de la inspección o qué otros estarán sujetos a procedimientos especiales de inspección, siempre que vayan escoltados por una persona autorizada a tal fin de conformidad con el punto 1.2.7.3.
- 1.4.4.2. Las exenciones y los procedimientos especiales de inspección deberán regirse, igualmente, por las disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión.
- 1.5. VIGILANCIA, PATRULLAS Y OTROS CONTROLES FÍSICOS
- 1.5.1. Se efectuarán servicios de vigilancia y patrulla con objeto de controlar:
- a) los límites entre el sector de tierra, la zona de operaciones, las zonas restringidas de seguridad, las zonas críticas y, cuando proceda, las zonas demarcadas;

**▼B**

- b) las áreas inherentes o adyacentes a la terminal de acceso público, incluidas las zonas de estacionamiento, pistas y carreteras de servicio;
- c) la exhibición y validez de las tarjetas de identificación del personal en zonas restringidas de seguridad en que no haya pasajeros presentes;
- d) la exhibición y validez de los pases para vehículos en zonas de operaciones, y
- e) el equipaje facturado, la carga, el correo, las provisiones de a bordo y el correo y material de la compañía aérea en espera de embarque en zonas críticas.

**▼M9**

- 1.5.2. La frecuencia y los medios con los que hayan de efectuarse los servicios de vigilancia y patrulla serán determinados sobre la base de una evaluación de riesgos y serán aprobados por la autoridad competente, teniendo en cuenta:
- a) las dimensiones del aeropuerto, incluidos el volumen y el tipo de las operaciones;
  - b) la estructura del aeropuerto, en particular la interrelación entre las distintas zonas aeroportuarias existentes, y
  - c) las posibilidades y limitaciones de los medios con los que tengan que efectuarse los servicios de vigilancia y patrulla.

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

**▼B**

- 1.5.3. Los servicios de vigilancia y patrulla no seguirán un patrón previsible. La validez de las tarjetas de identificación se someterá a un control aleatorio.
- 1.5.4. Se adoptarán las medidas oportunas tanto para impedir la trasgresión de los puntos de acceso como para resolver y subsanar, en caso de verificarse dicha trasgresión, la situación de incumplimiento y sus efectos.

## 2. ZONAS AEROPORTUARIAS DEMARCADAS

No se incluyen disposiciones al respecto en el presente Reglamento.

## 3. SEGURIDAD DE LAS AERONAVES

- 3.0. DISPOSICIONES GENERALES
- 3.0.1. Salvo disposición contraria, toda compañía aérea velará por la ejecución de las medidas establecidas en el presente capítulo en lo concerniente a su aeronave.
- 3.0.2. Los terceros países cuyas normas de seguridad aplicadas han sido reconocidas como equivalentes a las normas básicas comunes de seguridad de la aeronave figuran en el apéndice 3-B.
- 3.0.3. Las aeronaves no habrán de someterse a controles de seguridad. Sin embargo, se someterán a registros de seguridad, de conformidad con lo dispuesto en el punto 3.1.
- 3.0.4. El gestor del aeropuerto deberá informar a toda compañía aérea, a instancia de la propia interesada, acerca de si su aeronave se encuentra o no en una zona crítica. Si existen dudas, se considerará que dicha aeronave no se encuentra en una zona crítica.
- 3.0.5. Si un área determinada deja de considerarse zona crítica con motivo de un cambio en las condiciones de seguridad, el aeropuerto deberá informar a las empresas afectadas.
- 3.1. REGISTRO DE SEGURIDAD DE LAS AERONAVES
- 3.1.1. **Cuándo efectuar un registro de seguridad de la aeronave**

**▼ B**

- 3.1.1.1. Toda aeronave será objeto de un registro de seguridad siempre que existan motivos fundados para sospechar que personas no autorizadas han tenido acceso a la misma.
- 3.1.1.2. El registro de seguridad de la aeronave consistirá en la inspección de determinadas zonas de la aeronave, tal y como se establece en una decisión específica de la Comisión.

**▼ M17**

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

**▼ B**

- 3.1.1.4. Toda aeronave procedente de un Estado miembro en el que hizo escala tras llegar de un tercer país no incluido en el apéndice 3-B se considerará una aeronave procedente de un tercer país.
- 3.1.1.5. Asimismo, la determinación sobre cuándo efectuar un registro de seguridad deberá regirse por las disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión.

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

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

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

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

- número del vuelo,

**▼ M17**

\_\_\_\_\_

- procedencia del vuelo anterior.

\_\_\_\_\_

**▼ B**

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

- fecha y hora en que se completó el registro de seguridad de la aeronave, y
- nombre y firma de la persona encargada de realizar dicho registro.

**3.2. PROTECCIÓN DE LAS AERONAVES****3.2.1. Aspectos generales sobre la protección de las aeronaves**

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

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

**▼ M17**

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

**▼ B**

- c) habilitando los instrumentos electrónicos pertinentes que detecten automáticamente todo acceso no autorizado.
- 3.2.1.2. El punto 3.2.1.1 no será de aplicación a una aeronave estacionada en un hangar bloqueado o protegido contra todo acceso no autorizado.
- 3.2.2. **Protección adicional de las aeronaves con las puertas exteriores cerradas que no se encuentren en una zona crítica**
- 3.2.2.1. Asimismo, cuando las puertas exteriores permanezcan cerradas y la aeronave no se encuentre en una zona crítica, toda puerta exterior deberá estar:
- a) alejada de todo medio de acceso;
  - b) precintada;
  - c) bloqueada, o
  - d) vigilada.

**▼ M17**

- Lo dispuesto en la letra a) no será de aplicación a las puertas accesibles a las personas desde tierra.
- 3.2.2.2. Una vez retirados los medios de acceso a las puertas no accesibles a las personas desde tierra, deberán colocarse lo suficientemente lejos de la aeronave para impedir, razonablemente, el acceso.

**▼ B**

- 3.2.2.3. Una vez bloqueadas las puertas exteriores, tan solo podrán ser desbloqueadas por el personal con una necesidad operativa pertinente.
- 3.2.2.4. En aquellos casos en que se vigilen las puertas exteriores, dicho control deberá garantizar la inmediata detección de todo acceso no autorizado.
- 3.2.2.5. Asimismo, la protección de aeronaves con puertas exteriores cerradas que no se encuentren en zonas críticas deberá regirse por las disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión.

**APÉNDICE 3-A****REGISTRO DE SEGURIDAD DE LAS AERONAVES**

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

**▼ M17****APÉNDICE 3-B****SEGURIDAD DE LAS AERONAVES**

*RELACIÓN DE TERCEROS PAÍSES, ASÍ COMO PAÍSES DE ULTRAMAR Y TERRITORIOS CON RELACIONES ESPECIALES CON LA UNIÓN EN VIRTUD DEL TRATADO DE FUNCIONAMIENTO DE LA UNIÓN EUROPEA A LOS QUE NO ES DE APLICACIÓN EL TÍTULO SOBRE TRANSPORTES DE DICHO TRATADO, A LOS QUE SE RECONOCE LA APLICACIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD EQUIVALENTES A LAS NORMAS BÁSICAS COMUNES*

Por lo que respecta a la seguridad de las aeronaves, se reconoce la aplicación de normas de seguridad equivalentes a las normas básicas comunes a los siguientes terceros países, así como países de ultramar y territorios con relaciones especiales con la Unión en virtud del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a los que no es de aplicación el título sobre transportes de dicho Tratado:

**▼ M17****Estados Unidos de América**

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

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

**▼ B****4. PASAJEROS Y EQUIPAJE DE MANO****4.0. DISPOSICIONES GENERALES**

- 4.0.1. Salvo disposición contraria, la autoridad competente, el gestor del aeropuerto, la compañía aérea o la entidad responsable, con arreglo al programa nacional de seguridad para la aviación civil a que se refiere el artículo 10 del Reglamento (CE) nº 300/2008, velarán por la implantación de las medidas establecidas en el presente capítulo.
- 4.0.2. Los terceros países cuyas normas de seguridad aplicadas han sido reconocidas como equivalentes a las normas básicas comunes en materia de pasajeros y equipaje de mano se enumeran en el apéndice 4-B.
- 4.0.3. Los pasajeros y su equipaje de mano procedentes de un Estado miembro en el que hizo escala la aeronave tras llegar de un tercer país no incluido en el apéndice 4-B se considerarán pasajeros y equipaje de mano procedentes de un tercer país, salvo confirmarse que dichos pasajeros y equipaje se controlaron en el Estado miembro en cuestión.

**▼ M2**

- 4.0.4. A los efectos del presente anexo, se entenderá por:
- a) «líquidos, aerosoles y geles» (LAG), las pastas, lociones, mezclas de sustancias líquidas o sólidas y el contenido de envases a presión, tales como la pasta dentífrica, gel para el cabello, bebidas, sopas, jarabes, perfumes, espuma de afeitar y otros artículos de consistencia similar;
- b) «bolsas de seguridad a prueba de manipulaciones» (STEB), las bolsas que se ajusten a las directrices en materia de control de seguridad recomendadas por la Organización de Aviación Civil Internacional;

**▼ M14**

- c) por «equipos de sistemas de detección de explosivos líquidos (LEDS)» se entenderán equipos capaces de detectar materiales peligrosos conforme a las disposiciones del punto 12.7 del anexo de la Decisión C(2010) 774 de la Comisión.

**▼ B****4.1. CONTROL DE PASAJEROS Y DEL EQUIPAJE DE MANO****4.1.1. Control de pasajeros****▼ M8**

- 4.1.1.1. Antes de pasar el control, los pasajeros deberán quitarse abrigos y chaquetas, que pasarán por los escáneres como equipaje de mano. El agente de control podrá pedir al pasajero que se desprenda también de otros elementos, según proceda.
- 4.1.1.2. Se controlará a los pasajeros mediante:
- a) un registro manual;
- b) haciéndoles pasar por un arco detector de metales (WTMD);

**▼ M8**

- c) perros detectores de explosivos en combinación con la letra a);
- d) escáneres de seguridad que no utilicen radiaciones ionizantes, o

**▼ M12**

- e) equipo de detección de trazas de explosivos (ETD) en combinación con un detector de metales portátil (HHMD).

**▼ M8**

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

**▼ B**

- 4.1.1.3. En caso de efectuarse un registro manual, este tendrá por objeto garantizar suficientemente que el pasajero no transporta artículos prohibidos.
- 4.1.1.4. Cuando el arco detector de metales (WTMD) emita una señal de alarma, habrá que resolver la causa que la provocó.
- 4.1.1.5. Los detectores de metales portátiles (HHMD) podrán utilizarse, única y exclusivamente, como métodos de control complementarios. En ningún momento sustituirán la necesaria realización de un registro manual.
- 4.1.1.6. Cuando esté permitido el transporte de animales vivos en la cabina de la aeronave, se someterán a control bien como pasajeros o como equipaje de mano.
- 4.1.1.7. La autoridad competente podrá crear categorías de pasajeros que, por razones objetivas, estarán sujetas a procedimientos especiales de control o quedarán exentas de controles. Deberá informarse a la Comisión acerca de las categorías creadas.
- 4.1.1.8. Asimismo, el control de pasajeros deberá regirse por las disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión.

**▼ M3**

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

**▼ M8**

- 4.1.1.10. Cuando se utilice un escáner de seguridad con un examinador humano, tal como se define en el punto 12.11.1, párrafo segundo, para el control de pasajeros, se cumplirán las siguientes condiciones mínimas:
  - a) los escáneres de seguridad no almacenarán, retendrán, copiarán, imprimirán ni extraerán imágenes. No obstante, toda imagen generada durante el control podrá conservarse durante el tiempo necesario para que el examinador humano la analice, y se borrará en cuanto se autorice el paso al pasajero. Están prohibidos, y se impedirán, el acceso y el uso no autorizados de la imagen;
  - b) el examinador humano que analice la imagen se encontrará en un espacio separado, de modo que no pueda ver al pasajero controlado;
  - c) no se admitirá ningún otro dispositivo técnico que pueda almacenar, copiar o fotografiar imágenes, o grabarlas de cualquier otro modo, en el espacio separado en el que se esté analizando la imagen;
  - d) la imagen no se asociará a ningún otro dato sobre la persona controlada, cuya identidad se mantendrá en el anonimato;

**▼ M8**

- e) el pasajero podrá solicitar que la imagen de su cuerpo sea analizada por un examinador humano de sexo masculino o femenino, según su elección;
- f) la imagen se difuminará o se oscurecerá para impedir la identificación del rostro del pasajero.

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

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

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

**▼ M12**

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

**▼ B**4.1.2. **Control del equipaje de mano**

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

**▼ M14**

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

Antes de pasar la inspección, los LAG deberán sacarse del equipaje de mano para inspeccionarlos por separado de los demás artículos del equipaje de mano, a menos que el equipo utilizado para inspeccionar el equipaje de mano sea capaz de escanear múltiples envases LAG cerrados dentro del equipaje.

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

- a) todos los LAG en envases individuales de capacidad no superior a 100 mililitros o equivalente, introducidos en una bolsa de plástico transparente recerrable de capacidad no superior a 1 litro, en la que quepan con holgura estando la bolsa cerrada, y
- b) todos los demás LAG, incluidas las bolsas STEB que contengan LAG.

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

**▼ B**

- 4.1.2.3. El equipaje de mano será controlado por uno de los siguientes métodos:
  - a) un registro manual;
  - b) equipo de rayos X, o

**▼ B**

c) equipo de detección de explosivos (EDS)

**▼ M3**

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

**▼ B**

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

- 4.1.2.4. El registro manual del equipaje de mano consistirá en un control manual del equipaje, incluido su contenido, que garantice suficientemente la ausencia de artículos prohibidos.
- 4.1.2.5. En caso de utilizar un aparato de rayos X o EDS, el agente de control visionará cada imagen.
- 4.1.2.6. Cuando se utilicen aparatos de rayos X o EDS, deberá resolverse toda señal de alarma a satisfacción del agente de control con objeto de garantizar razonablemente que no se transportan artículos prohibidos en el compartimento de carga o a bordo de la aeronave.
- 4.1.2.7. En caso de utilizar aparatos de rayos X o EDS, cuando la densidad de un artículo dificulte el análisis del contenido del equipaje de mano por parte del agente de control habrá que extraer dicho artículo del equipaje. El equipaje se someterá a un nuevo control y el objeto se inspeccionará por separado como equipaje de mano.
- 4.1.2.8. Todo bulto controlado que contenga un aparato eléctrico de gran tamaño será controlado de nuevo una vez retirado el aparato en cuestión, el cual se escaneará por separado.
- 4.1.2.9. Los perros detectores de explosivos y los aparatos detectores de metales portátiles (ETD) podrán utilizarse, única y exclusivamente, como métodos de control complementarios.
- 4.1.2.10. La autoridad competente podrá crear categorías de equipaje de mano que, por razones objetivas, se sometan a procedimientos especiales de control o se eximan de control. Deberá informarse a la Comisión acerca de las categorías creadas.

**▼ M17**

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

Un supervisor será responsable del personal de seguridad que inspeccionen el equipaje de mano, a fin de optimizar la composición del equipo, la calidad del trabajo, la formación, el apoyo y la evaluación.

**▼ B**

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

**▼ M14**

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

- 4.1.3.1. Los LAG transportados por pasajeros podrán quedar exentos de inspección mediante equipos de LEDS al entrar en la zona restringida de seguridad cuando:

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

**▼ M14**

- b) se encuentren en una bolsa específica a prueba de manipulación (STEB) precintada y hayan sido adquiridos en la zona de operaciones del aeropuerto;
- c) se encuentren en una bolsa a prueba de manipulación (STEB) procedente de otro aeropuerto u otra aeronave de un transportista aéreo de la UE y se hayan introducido en una segunda bolsa STEB precintada antes de salir de la zona restringida de seguridad del aeropuerto;
- d) se hayan inspeccionado localmente con equipos de LEDS en el lado aire e introducido a continuación en una bolsa STEB específica precintada.

Las excepciones de los puntos c) y d) expirarán el 31 de diciembre de 2015.

- 4.1.3.2. Las bolsas STEB específicas indicadas en las letras b) a d) del punto 4.1.3.1 deberán:
  - a) ser claramente identificable como una STEB de ese aeropuerto;
  - b) llevar dentro el justificante de compra o de haber sido precintada de nuevo en ese aeropuerto en las tres horas anteriores;
  - c) ajustarse a las disposiciones adicionales que se establezcan en una Decisión específica de la Comisión.
- 4.1.3.3. La inspección de los LAG deberá atenerse también a las disposiciones adicionales que se establezcan en una Decisión específica de la Comisión.

**▼ B**

- 4.2. PROTECCIÓN DE LOS PASAJEROS Y DEL EQUIPAJE DE MANO
 

La protección de los pasajeros y del equipaje de mano deberá regirse por las disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión.
- 4.3. PASAJEROS POTENCIALMENTE CONFLICTIVOS
  - 4.3.1. La autoridad competente deberá informar por escrito con antelación a toda compañía aérea acerca del plan de embarque de un pasajero potencialmente conflictivo a bordo de su aeronave.
  - 4.3.2. Dicha notificación deberá incluir las precisiones siguientes:
    - a) identidad y sexo del pasajero;
    - b) razón del transporte;
    - c) nombre y función del/de los escolta(s), si procede;
    - d) evaluación de riesgos por parte de las autoridades competentes y razones para llevar o no escolta;
    - e) distribución prevista de los asientos, según corresponda, y
    - f) naturaleza de los documentos de viaje disponibles.

La compañía aérea deberá proporcionar esta información al comandante de la aeronave con anterioridad al embarque de los pasajeros.
  - 4.3.3. La autoridad competente velará por que el pasajero en cuestión viaje permanentemente vigilado y custodiado.
- 4.4. ARTÍCULOS PROHIBIDOS
  - 4.4.1. No se permitirá a los pasajeros transportar ni introducir en las zonas restringidas de seguridad o a bordo de una aeronave los artículos a que se refiere el apéndice 4-C.
  - 4.4.2. Se podrá contemplar una excepción al punto 4.4.1, a condición de que:
    - a) la autoridad competente permita el transporte del artículo;

**▼B**

- b) la compañía aérea haya sido informada sobre el pasajero y el artículo que transporta previamente al embarque de los pasajeros en la aeronave, y
- c) se cumplan las normas de seguridad aplicables.

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

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

**APÉNDICE 4-A****REQUISITOS DEL REGISTRO MANUAL**

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

**▼M17****APÉNDICE 4-B****PASAJEROS Y EQUIPAJE DE MANO**

*RELACIÓN DE TERCEROS PAÍSES, ASÍ COMO PAÍSES DE ULTRAMAR Y TERRITORIOS CON RELACIONES ESPECIALES CON LA UNIÓN EN VIRTUD DEL TRATADO DE FUNCIONAMIENTO DE LA UNIÓN EUROPEA A LOS QUE NO ES DE APLICACIÓN EL TÍTULO SOBRE TRANSPORTES DE DICHO TRATADO, A LOS QUE SE RECONOCE LA APLICACIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD EQUIVALENTES A LAS NORMAS BÁSICAS COMUNES*

Por lo que respecta a los pasajeros y el equipaje de mano, se reconoce la aplicación de normas de seguridad equivalentes a las normas básicas comunes a los siguientes terceros países, así como países de ultramar y territorios con relaciones especiales con la Unión en virtud del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a los que no es de aplicación el título sobre transportes de dicho Tratado:

**Estados Unidos de América**

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

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

**▼B****APÉNDICE 4-C****PASAJEROS Y EQUIPAJE DE MANO****LISTA DE ARTÍCULOS PROHIBIDOS**

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

- a) *Armas de fuego y otros dispositivos que descarguen proyectiles* : dispositivos que puedan utilizarse, o parezca que pueden utilizarse, para causar heridas graves mediante la descarga de un proyectil, entre los que se incluyen:
  - todo tipo de armas de fuego, tales como pistolas, revólveres, rifles o escopetas,
  - pistolas de juguete, reproducciones de armas de fuego y armas de fuego de imitación que puedan confundirse con armas reales,

**▼B**

- piezas procedentes de armas de fuego, excepto miras telescópicas,
  - armas de aire comprimido y CO<sub>2</sub>, tales como pistolas, escopetas de perdigones, rifles y pistolas de balines,
  - pistolas lanza-bengalas y pistolas «estárter» o de señalización,
  - arcos, ballestas y flechas,
  - arpones y fusiles de pesca, y
  - hondas y tirachinas.
- b) *Dispositivos para aturdir* : dispositivos destinados específicamente a aturdir o inmovilizar, entre los que se incluyen:
- dispositivos para provocar descargas, tales como pistolas para aturdir, pistolas eléctricas tipo «Taser» o bastones para aturdir,
  - aturdidores para animales y pistolas de matarife, y
  - productos químicos, gases y nebulizadores neutralizadores o incapacitantes, tales como macis, rociadores de sustancias picantes, aerosoles de pimienta, gases lacrimógenos, rociadores de ácido y aerosoles repelentes de animales.
- c) *Objetos de punta afilada o borde cortante* : objetos de punta afilada o un borde cortante que puedan utilizarse para causar heridas graves, incluidos:
- artículos concebidos para cortar, tales como hachas, hachuelas y hendidoras,
  - piquetas y picos para hielo,
  - navajas y cuchillas de afeitar,
  - cortadores de cajas,
  - cuchillos y navajas cuyas hojas superen los 6 cm de longitud,
  - tijeras cuyas hojas superen los 6 cm medidos a partir del eje,
  - equipos de artes marciales punzantes o cortantes, y
  - espadas y sables.
- d) *Herramientas de trabajo* : herramientas que puedan utilizarse bien para causar heridas graves o para amenazar la seguridad de la aeronave, entre las que se incluyen:
- palancas,
  - taladros y brocas, incluidos taladros eléctricos portátiles sin cable,
  - herramientas dotadas de una hoja o eje de más de 6 cm de longitud que puedan ser usadas como arma, tales como los destornilladores y formones,
  - sierras, incluidas sierras eléctricas portátiles sin cable,
  - sopletes, y
  - pistolas de proyectil fijo y pistolas grapadoras.
- e) *Instrumentos romos* : objetos que puedan utilizarse para causar heridas graves cuando se utilicen para golpear, incluidos:
- bates de béisbol y sóftbol,
  - palos y bastones, como porras y cachiporras, y
  - equipos para artes marciales.
- f) *Sustancias y dispositivos explosivos e incendiarios* : sustancias y dispositivos explosivos e incendiarios que puedan utilizarse, o parezca que pueden utilizarse, para causar heridas graves o para amenazar la seguridad de la aeronave, tales como:
- municiones,
  - fulminantes,

**▼ B**

- detonadores y espoletas,
- reproducciones o imitaciones de dispositivos explosivos,
- minas, granadas y otras cargas explosivas de uso militar,
- fuegos de artificio y otros artículos de pirotecnia,
- botes de humo y cartuchos generadores de humo, y
- dinamita, pólvora y explosivos plásticos.

**▼ M14****▼ B****5. EQUIPAJE DE BODEGA****5.0. DISPOSICIONES GENERALES**

- 5.0.1. Salvo disposición contraria, la autoridad competente, el gestor del aeropuerto, la compañía aérea o la entidad responsable con arreglo al programa nacional de seguridad para la aviación civil a que se refiere el artículo 10 del Reglamento (CE) n° 300/2008, velarán por la implantación de las medidas establecidas en el presente capítulo.
- 5.0.2. Los terceros países en los que las normas de seguridad aplicadas han sido reconocidas como equivalentes a las normas básicas comunes de seguridad por lo que respecta al equipaje de bodega figuran en el apéndice 5-A.
- 5.0.3. El equipaje de bodega procedente de un Estado miembro en el que hizo escala la aeronave tras llegar de un tercer país no incluido en el apéndice 5-A se considerará equipaje de bodega procedente de un tercer país, salvo confirmarse que dicho equipaje se controló en el Estado miembro en cuestión.
- 5.0.4. A efectos del presente capítulo, se entenderá por «equipaje seguro» todo equipaje facturado pendiente de embarque que haya pasado el control y que esté físicamente protegido para impedir la introducción de objetos.

**5.1. CONTROL DEL EQUIPAJE DE BODEGA**

- 5.1.1. Se utilizarán los métodos siguientes, ya sea de forma individual o conjunta, para controlar el equipaje de bodega:
- a) registro manual;
  - b) equipo de rayos X;
  - c) equipo de detección de explosivos (EDS), o
  - d) equipo de detección de rastros de explosivos (ETD)

**▼ M3**

- e) perros detectores de explosivos.

**▼ B**

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

- 5.1.2. El registro manual consistirá en un control manual exhaustivo del equipaje, incluido su contenido, con objeto de garantizar suficientemente la inexistencia de artículos prohibidos.
- 5.1.3. En caso de utilizar aparatos de rayos X o EDS, si la densidad de un artículo dificulta el análisis del contenido del equipaje de mano por parte del agente de control, habrá que controlar nuevamente dicho equipaje utilizando otros medios.
- 5.1.4. El control mediante un equipo de detección de rastros de explosivos (ETD) consistirá en un análisis de muestras tomadas dentro y fuera del bulto, así como de su contenido. Dicho contenido podrá someterse, asimismo, a un registro manual.

**▼B**

- 5.1.5. La autoridad competente podrá crear categorías de equipaje de bodega que, por razones objetivas, se someterán a procedimientos especiales de control o quedarán exentas de controles. Deberá informarse a la Comisión acerca de las categorías creadas.
- 5.1.6. Asimismo, el control del equipaje de bodega deberá regirse por las disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión.

**▼M17**

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

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

**▼B****5.2. PROTECCIÓN DEL EQUIPAJE DE BODEGA**

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

- a) que no introducen en el equipaje de bodega ninguno de los artículos prohibidos enumerados en el apéndice 5-B, o
- b) que no extraen del equipaje de bodega ninguno de los artículos prohibidos enumerados en el apéndice 4-C ni se introduce en las zonas restringidas de seguridad o a bordo de la aeronave.

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

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

**5.3. VINCULACIÓN DE PASAJERO Y EQUIPAJE****5.3.1. Identificación del equipaje de bodega**

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

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

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

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

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

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

**▼ B**

- 5.3.2.2. Una decisión específica de la Comisión establece disposiciones detalladas en lo que concierne a los factores ajenos al control de los pasajeros.
- 5.3.3. **Controles de seguridad adecuados del equipaje de bodega no acompañado**
- 5.3.3.1. Para controlar el equipaje de bodega no acompañado y no incluido en el punto 5.3.2 se utilizará uno de los métodos establecidos en el punto 5.1.1 y se aplicarán, según corresponda, las disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión.

**▼ M9**

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

**▼ B**

- 5.3.3.3. Una decisión específica de la Comisión establece disposiciones adicionales detalladas en lo referente a los controles de seguridad adecuados del equipaje de bodega no acompañado.
- 5.4. ARTÍCULOS PROHIBIDOS
- 5.4.1. No se permitirá a los pasajeros transportar en sus equipajes de bodega ninguno de los artículos enumerados en el apéndice 5-B.
- 5.4.2. Se podrá contemplar una excepción al punto 5.4.1, a condición de que:
- a) la autoridad competente aplique normas nacionales que permitan el transporte del artículo, y
  - b) se cumplan las normas de seguridad aplicables.
- 5.4.3. Los pasajeros deberán ser informados de los artículos prohibidos enumerados en el apéndice 5-B antes de completar su proceso de facturación.

**▼ M17****APÉNDICE 5-A****EQUIPAJE DE BODEGA**

*RELACIÓN DE TERCEROS PAÍSES, ASÍ COMO PAÍSES DE ULTRAMAR Y TERRITORIOS CON RELACIONES ESPECIALES CON LA UNIÓN EN VIRTUD DEL TRATADO DE FUNCIONAMIENTO DE LA UNIÓN EUROPEA A LOS QUE NO ES DE APLICACIÓN EL TÍTULO SOBRE TRANSPORTES DE DICHO TRATADO, A LOS QUE SE RECONOCE LA APLICACIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD EQUIVALENTES A LAS NORMAS BÁSICAS COMUNES*

Por lo que respecta al equipaje de bodega, se reconoce la aplicación de normas de seguridad equivalentes a las normas básicas comunes a los siguientes terceros países, así como países de ultramar y territorios con relaciones especiales con la Unión en virtud del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a los que no es de aplicación el título sobre transportes de dicho Tratado:

**Estados Unidos de América**

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

**▼M17**

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

**▼B****APÉNDICE 5-B****EQUIPAJE DE BODEGA****LISTA DE ARTÍCULOS PROHIBIDOS**

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

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

- municiones,
- fulminantes,
- detonadores y espoletas,
- minas, granadas y otras cargas explosivas de uso militar,
- fuegos de artificio y otros artículos de pirotecnia,
- botes de humo y cartuchos generadores de humo, y
- dinamita, pólvora y explosivos plásticos.

**6. CARGA Y CORREO****6.0. DISPOSICIONES GENERALES**

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

**▼M9**

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

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

**▼B****6.1. CONTROLES DE SEGURIDAD – DISPOSICIONES GENERALES**

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

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

**▼ B**

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

**▼ M6**

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

**▼ B**

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

6.2. **CONTROL**6.2.1. **Control**

- 6.2.1.1. Cuando se controlen la carga o el correo:

- a) se emplearán los medios o métodos que tengan mayor probabilidad de detectar artículos prohibidos, habida cuenta de la naturaleza del envío, y
- b) los medios o métodos utilizados deberán ser lo suficientemente fiables como para garantizar razonablemente que el envío no esconde ningún artículo prohibido.

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

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

**▼ M17**

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

**▼ B**6.2.2. **Exenciones del control**

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

6.3. **AGENTES ACREDITADOS**6.3.1. **Aprobación de agentes acreditados**

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

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

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

▼B

Un agente acreditado podrá subcontratar:

- a) cualquiera de los controles de seguridad a que se refiere el punto 6.3.2 a otro agente acreditado;
- b) cualquiera de los controles de seguridad mencionados en el punto 6.3.2 a otra entidad cuando los controles se realicen en la ubicación del agente acreditado o en un aeropuerto y estén englobados en el programa de seguridad del agente acreditado o del aeropuerto;
- c) cualquiera de los controles de seguridad mencionados en el punto 6.3.2 a otra entidad cuando los controles se realicen en un lugar que no sea la ubicación del propio agente acreditado o un aeropuerto y la entidad responsable haya sido acreditada o aprobada e inscrita en un registro de proveedores de dichos servicios por la autoridad competente, y
- d) la protección y transporte de envíos a un transportista que cumpla los requisitos contemplados en el punto 6.6.

6.3.1.2. La autoridad competente de cada Estado miembro definirá, en el marco del correspondiente programa nacional de seguridad para la aviación civil a que se refiere el artículo 10 del Reglamento (CE) n° 300/2008, las responsabilidades concernientes a la aplicación del siguiente procedimiento sobre la aprobación de agentes acreditados:

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

El solicitante presentará un programa de seguridad a la autoridad competente. Dicho programa describirá los métodos y procedimientos que ha de seguir el agente para implementar las disposiciones del Reglamento (CE) n° 300/2008 y sus correspondientes actos de desarrollo. El programa describirá igualmente la forma en que el propio agente efectuará el control del cumplimiento de tales métodos y procedimientos. Se considerará que el programa de seguridad de toda compañía aérea que describa los métodos y procedimientos que ha de seguir la compañía aérea para implementar las disposiciones del Reglamento (CE) n° 300/2008 y sus correspondientes actos de desarrollo cumple los requisitos del programa de seguridad de un agente acreditado.

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

La autoridad competente conservará la declaración firmada;

- b) la autoridad competente —o el ►**M11** validador de seguridad aérea de la UE ◀ que actúe en su nombre y representación— examinará el programa de seguridad y efectuará un control *in situ* de las ubicaciones especificadas a fin de valorar si el solicitante se ajusta a las disposiciones del Reglamento (CE) n° 300/2008 y a sus correspondientes actos de desarrollo.

La autoridad competente —o el ►**M11** validador de seguridad aérea de la UE ◀ que actúe en su nombre y representación— deberá tener en cuenta si el solicitante está o no en posesión del Certificado de Operador Económico Autorizado (Certificado OEA) a que se refiere el artículo 14 *bis*, apartado 1, letras b) o c), del Reglamento (CE) n° 1875/2006 de la Comisión <sup>(1)</sup>, por el que se modifica el Reglamento (CEE) n° 2454/93 <sup>(2)</sup>;

- c) si la autoridad competente considera satisfactoria la información aportada con arreglo a las letras a) y b), deberá garantizar que la introducción de los datos necesarios del agente en la ►**M17** Base de datos de la UE de seguridad de la cadena de suministro ◀ tenga lugar el día hábil siguiente, a más tardar. A la hora de introducir la información en la base de datos, la autoridad competente asignará un código de identificación alfanumérico único en el formato estándar a cada ubicación aprobada.

<sup>(1)</sup> DO L 360 de 19.12.2006, p. 64.

<sup>(2)</sup> DO L 253 de 11.10.1993, p. 1.

**▼B**

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

En los casos en que el programa de seguridad de una compañía aérea describa los métodos y procedimientos que ha de seguir la compañía en cuestión para implementar las disposiciones del Reglamento (CE) n° 300/2008 y sus correspondientes actos de desarrollo, puede considerarse que dicha compañía se ajusta a lo dispuesto en las letras a) y b) en lo concerniente a todas las ubicaciones especificadas en el programa. Se efectuará un control *in situ* de las ubicaciones especificadas en el programa de seguridad de la compañía aérea en los 2 años siguientes a la entrada en vigor del presente Reglamento.

Cuando un agente acreditado haya sido aprobado con arreglo a los Reglamentos (CE) n° 2320/2002 o (CE) n° 820/2008 de la Comisión, o bien conforme a la Decisión C(2008) 4333 de la Comisión, dicho agente podrá considerarse agente acreditado a efectos del Reglamento (CE) n° 300/2008 y de sus actos de desarrollo para todas aquellas ubicaciones en las que haya tenido lugar un control *in situ*;

- d) ningún agente acreditado se considerará aprobado como tal hasta que sus datos se introduzcan en la ►**M17** Base de datos de la UE de seguridad de la cadena de suministro ◀.

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

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

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

6.3.1.5. Si la autoridad competente deja de considerar satisfactorio el cumplimiento de las disposiciones del Reglamento (CE) n° 300/2008 y sus correspondientes actos de desarrollo por parte del agente acreditado, retirará a este su condición de tal en las ubicaciones especificadas.

Inmediatamente después de la suspensión de la autorización y en un plazo máximo de 24 horas, la autoridad competente se asegurará de que se introduzca el cambio en la situación del agente en la ►**M17** Base de datos de la UE de seguridad de la cadena de suministro ◀.

6.3.1.6. Sin perjuicio del derecho de cada Estado miembro a aplicar medidas más rigurosas en virtud del artículo 6 del Reglamento (CE) n° 300/2008, todo Estado miembro reconocerá a cualquier agente acreditado que haya sido aprobado conforme a lo dispuesto en el punto 6.3.

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

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

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

**▼B**

- 6.3.2.2. La persona que entregue los envíos al agente acreditado o compañía aérea presentará un documento de identidad, pasaporte, permiso de conducir u otro documento que incluya una fotografía suya y que haya sido expedido o reconocido por la autoridad nacional correspondiente. Dicho carné o documento se utilizará para establecer la identidad de la persona que entrega los envíos.
- 6.3.2.3. Si acepta envíos no sometidos previamente a todos los controles de seguridad exigidos, el agente acreditado deberá asegurarse de que sean controlados con arreglo a lo dispuesto en el punto 6.2.

**▼M17**

- 6.3.2.4. Una vez aplicados los controles de seguridad a que se refieren los puntos 6.3.2.1 a 6.3.2.3 del presente Reglamento y el punto 6.3 de la Decisión 2010/774/UE de la Comisión, el agente acreditado deberán garantizar:
- a) la limitación del acceso a estos envíos sin escolta a las personas autorizadas, y
  - b) la protección de estos envíos frente a actos de interferencia no autorizados hasta su entrega a otro agente acreditado o compañía aérea. Se entenderá que los envíos de carga y de correo situados en una zona crítica de una zona restringida de seguridad están protegidos de toda interferencia no autorizada. Los envíos de carga y de correo situados en un área que no sea una zona crítica de una zona restringida de seguridad deberán estar ubicados en un área de las instalaciones del agente acreditado sujeta al control de accesos y, cuando estén ubicados fuera de tal área,
    - estarán físicamente protegidos con objeto de impedir la introducción de artículos prohibidos, o
    - no se dejarán sin vigilancia y el acceso estará limitado al personal encargado de la protección y manipulación de la carga.

**▼B**

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

**▼M9**

- 6.3.2.6. La autoridad competente podrá inspeccionar dicha documentación en cualquier momento previo a la carga del envío en la aeronave y, posteriormente, durante el vuelo, o durante 24 horas, si este último período fuera superior, y deberá proporcionar la siguiente información:
- a) el código de identificación alfanumérico único del agente acreditado asignado por la autoridad competente;
  - b) un código de identificación único del envío, como el número del conocimiento aéreo (interno o de consolidado);
  - c) el contenido del envío, salvo los envíos enumerados en el punto 6.2.3, letras d) y e), de la Decisión C(2010) 774 final, de 13 de abril de 2010, de la Comisión <sup>(1)</sup>;
  - d) la declaración de seguridad del envío, en la que se indicará:
    - «SPX», es decir, el envío es seguro para aeronaves de pasajeros, de carga y de correo,

<sup>(1)</sup> No publicado aún.

**▼ M9**

- «SCO», es decir, el envío es seguro para aeronaves de carga y de correo exclusivamente, o
  - «SHR», es decir, el envío es seguro para aeronaves de pasajeros, de carga y de correo de acuerdo con los requisitos aplicables al alto riesgo;
- e) el motivo de emisión de la declaración de seguridad, indicando:
- «KC», es decir, envío recibido de un expedidor conocido, o
  - «AC», es decir, envío recibido de un expedidor cliente, o
  - los medios o métodos de control utilizados, o
  - los motivos de que el envío esté exento de control;
- f) el nombre del emisor de la declaración de seguridad –o un documento de identidad equivalente– y la fecha y hora de emisión, y
- g) el identificador único asignado por la autoridad competente, de todo agente acreditado que haya aceptado la declaración de seguridad relativa a un determinado envío emitida por otro agente acreditado.

**▼ M17**

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

**▼ M9**

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

- a) el agente acreditado que realizó el consolidado conserva la información exigida en virtud del punto 6.3.2.6, letras a) a g), correspondiente a cada uno de los envíos durante el vuelo o vuelos o durante 24 horas, si este plazo es superior, y
- b) la documentación que acompaña al consolidado incluye el identificador alfanumérico del agente acreditado que realizó el consolidado, un identificador único del consolidado y su declaración de seguridad.

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

**▼ B**

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

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

**▼ M17**

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

**▼B**

## 6.4. EXPEDIDORES CONOCIDOS

## 6.4.1. Aprobación de expedidores conocidos

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

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

6.4.1.2. La autoridad competente de cada Estado miembro definirá, en el marco de su programa nacional de seguridad para la aviación civil mencionado en el artículo 10 del Reglamento (CE) n° 300/2008, las responsabilidades correspondientes a la aplicación del siguiente procedimiento de aprobación de expedidores reconocidos:

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

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

b) la autoridad competente –o el ►**M11** validador de seguridad aérea de la UE ◀ que actúe en su nombre y representación– efectuará un control *in situ* de las ubicaciones especificadas a fin de valorar si el solicitante se ajusta a las disposiciones del Reglamento (CE) n° 300/2008 y a sus correspondientes actos de desarrollo.

Con objeto de valorar si el solicitante se ajusta a dichas disposiciones, la autoridad competente –o el ►**M11** 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», tal y como prevé el apéndice 6-C. Dicha lista de control incluye una declaración de compromiso que deberá estar firmada por el representante legal del solicitante o por el encargado de seguridad de la ubicación.

La autoridad competente –o el ►**M11** validador de seguridad aérea de la UE ◀ que actúe en su nombre y representación– deberá tener en cuenta si el solicitante está o no en posesión del Certificado OEA a que se refiere el artículo 14 *bis*, apartado 1, letras b) o c), del Reglamento (CE) n° 1875/2006 de la Comisión, por el que se modifica el Reglamento (CEE) n° 2454/93.

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

Bien la autoridad competente o el ►**M11** validador de seguridad aérea de la UE ◀ deberán conservar la declaración firmada y ponerla a disposición de la autoridad competente interesada a instancia de esta última;

c) si la autoridad competente considera satisfactoria la información aportada con arreglo a las letras a) y b), deberá asegurarse de que la introducción de los datos necesarios del agente en la ►**M17** Base de datos de la UE de seguridad de la cadena de suministro ◀ tenga lugar, a más tardar, el siguiente día hábil. A la hora de introducir la información en la base de datos, la autoridad competente asignará un código de identificación alfanumérico único en el formato estándar a cada ubicación aprobada.

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

**▼M13**

d) cuando un expedidor conocido haya sido aprobado antes del 29 de abril de 2010 para garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en el punto 6.4.2, podrá ser considerado expedidor conocido a efectos del Reglamento (CE) n° 300/2008 y de sus actos de desarrollo hasta el 28 de abril de 2013;

**▼B**

e) ningún expedidor conocido se considerará aprobado hasta que se hayan introducido sus datos en la ►**M17** Base de datos de la UE de seguridad de la cadena de suministro ◀.

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

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

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

6.4.1.5. Si la autoridad competente deja de considerar satisfactorio el cumplimiento de las disposiciones del Reglamento (CE) n° 300/2008 y sus correspondientes actos de desarrollo por parte del expedidor conocido, retirará a este su condición de tal en la ubicación especificada.

Inmediatamente después de la suspensión de la autorización y en un plazo máximo de 24 horas, la autoridad competente se asegurará de que se introduzca el cambio en la situación del expedidor en la ►**M17** Base de datos de la UE de seguridad de la cadena de suministro ◀.

6.4.1.6. Sin perjuicio del derecho de cada Estado miembro a aplicar medidas más rigurosas en virtud del artículo 6 del Reglamento (CE) n° 300/2008, todo Estado miembro reconocerá a cualquier expedidor conocido debidamente acreditado conforme a lo dispuesto en el punto 6.4.

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

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

6.4.2.1. Todo expedidor conocido deberá asegurarse de que:

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

**▼M17**

b) todo el personal que efectúe controles de seguridad haya sido seleccionado y haya recibido formación de conformidad con los requisitos del capítulo 11, y todo el personal con acceso a la carga aérea o el correo aéreo reconocibles a los que se hayan aplicado los controles de seguridad exigidos haya sido seleccionado y haya recibido formación de concienciación en materia de seguridad de conformidad con los requisitos del capítulo 11, y

**▼B**

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

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

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

6.5. **EXPEDIDORES CLIENTES**

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

**▼B**

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

- a) el agente acreditado deberá proporcionar a la entidad las «Instrucciones en materia de seguridad de la aviación para expedidores clientes» y la «Declaración de compromiso — Expedidor cliente», tal y como contempla el apéndice 6-D. La autoridad competente del Estado miembro en cuyo territorio se encuentre la ubicación facilitará estas instrucciones y declaración al agente acreditado;
- b) la entidad enviará una «Declaración de compromiso — Expedidor cliente» firmada al agente acreditado tal y como figura en el apéndice 6-D, salvo que dicha entidad esté en posesión del Certificado OEA a que se refiere el artículo 14 *bis*, apartado 1, letras b) o c), del Reglamento (CE) n° 1875/2006 de la Comisión, por el que se modifica el Reglamento (CEE) n° 2454/93.

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

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

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

- c) el agente acreditado procederá a la validación determinando los siguientes datos del futuro expedidor cliente:
  - datos de la empresa, incluido el domicilio social real,
  - naturaleza de la actividad empresarial,
  - datos de contacto, incluidos los de la(s) persona(s) responsable(s) de la seguridad,
  - número de IVA o número de registro de la empresa, y
  - número del Certificado OEA en caso de exención con arreglo al punto 6.5.2, letra b);
- d) si el agente acreditado considera satisfactoria la información facilitada en las letras b) y c), podrá designar a la entidad como expedidor cliente.

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

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

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

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

**▼B**

## 6.6. PROTECCIÓN DE LA CARGA Y DEL CORREO

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

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

**▼M9**

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

**▼B**

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

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

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

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

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

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

**▼M17**6.6.2. **Protección de la carga y del correo en los aeropuertos para ser embarcados en aeronaves****▼B**

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

**▼M17**

6.6.2.2. Los envíos de carga y de correo situados en un área que no sea una zona crítica de una zona restringida de seguridad deberán estar ubicados en un área de las instalaciones del agente acreditado sujeta al control de accesos o, cuando estén ubicados fuera de tal área, 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 al personal encargado de la protección y embarque de la carga y del correo en aeronaves.

**▼ M6**

## 6.7. CARGA Y CORREO DE ALTO RIESGO (HRCM)

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

**▼ M11**

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

6.8.1. **Designación de compañías aéreas**

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

- a) por la autoridad competente del Estado miembro que haya expedido el certificado de operador aéreo de la compañía aérea;
- b) en el caso de aquellas compañías aéreas que no sean titulares de un certificado de operador aéreo expedido por un Estado miembro, por la autoridad competente de un Estado miembro que figure en la lista establecida en el anexo del Reglamento (CE) n° 748/2009 de la Comisión <sup>(1)</sup>, modificado por el Reglamento (UE) n° 394/2011 <sup>(2)</sup>, sobre la lista de operadores de aeronaves que han realizado una actividad de aviación enumerada en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(3)</sup> el 1 de enero de 2006 o a partir de esta fecha;
- c) por la autoridad competente del Estado miembro en el que la compañía aérea tenga su base principal de operaciones dentro de la Unión o por cualquier otra autoridad competente de la Unión actuando de acuerdo con dicha autoridad, en el caso de las compañías aéreas que no sean titulares de un certificado de operador aéreo expedido por un Estado miembro ni estén incluidas en la lista del anexo del Reglamento (CE) n° 748/2009.

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

- a) el nombramiento de una persona que asuma en nombre de la compañía aérea la responsabilidad global de la aplicación de las disposiciones en materia de seguridad de la carga o el correo en relación con la operación de transporte de carga pertinente, y
- b) hasta el 30 de junio de 2014, la «Declaración de compromiso – ACC3» que se establece en el apéndice 6-H, que confirme la aplicación del programa de seguridad que cubra los puntos especificados en el apéndice 6-G; dicha declaración será firmada en nombre de la compañía aérea por su representante legal o por la persona responsable de la seguridad; la autoridad competente conservará el original o una copia de la misma hasta la fecha de expiración de la designación ACC3;
- c) a partir del 1 de julio de 2014, un informe de validación de seguridad aérea de la UE que confirme la aplicación de las medidas de seguridad.

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

<sup>(1)</sup> DO L 219 de 22.8.2009, p. 1.

<sup>(2)</sup> DO L 107 de 27.4.2011, p. 1.

<sup>(3)</sup> DO L 275 de 25.10.2003, p. 32.

**▼ M11**

6.8.1.4. La designación tendrá validez a partir de la fecha en la cual la autoridad competente introduzca los datos pertinentes de la compañía aérea ACC3 en la ►**M17** base de datos de la UE de seguridad de la cadena de suministro ◀ y durante un período máximo de cinco años.

6.8.1.5. Toda compañía aérea ACC3 que figure en la ►**M17** base de datos de la UE de seguridad de la cadena de suministro ◀ de la Unión será reconocida en todos los Estados miembros para todas las operaciones que tengan lugar con destino a la Unión a partir del aeropuerto del tercer país de que se trate.

**6.8.2. Validación de seguridad aérea de la UE de compañías ACC3**

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

- a) un análisis del programa de seguridad de la compañía aérea que garantice su adecuación y exhaustividad en relación con todos los puntos definidos en el apéndice 6-G, y
- b) una verificación de la aplicación de las medidas de seguridad aéreas en cuanto a las operaciones de transporte de carga pertinentes mediante la lista de control prevista en el apéndice 6-C3.

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

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

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

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

- a) esta opción es solicitada por una compañía aérea que realiza varias operaciones de transporte de carga pertinentes;
- b) la autoridad competente ha verificado que la compañía aérea aplica un programa interno de aseguramiento de la calidad equivalente a la validación de seguridad aérea de la UE;
- c) el número representativo de aeropuertos será de al menos tres o bien el 5 %, si este valor fuese mayor, y todos los aeropuertos situados en un lugar de origen considerado de alto riesgo;
- d) la autoridad competente ha acordado un plan de trabajo según el cual deban realizarse validaciones de seguridad aérea de la UE cada uno de los años de validez de la designación en otros aeropuertos para los cuales la compañía aérea obtenga la designación ACC3 o hasta que todos los aeropuertos sean validados. Como mínimo el número de validaciones anuales será el mismo que el número de validaciones previsto en la letra c); el plan de trabajo describirá las razones que hayan motivado la elección de los aeropuertos adicionales;
- e) todas las designaciones ACC3 dejarán de tener efecto el mismo día;

▼ **M11**

- f) en caso de que una de las validaciones de seguridad aérea de la UE acordadas en el plan de trabajo demuestre que se incumplen uno o varios de los objetivos enumerados en la lista de control prevista en el apéndice 6-C3, la autoridad competente responsable de la designación exigirá que se demuestre la aplicación de medidas que corrijan la deficiencia detectada en ese aeropuerto y, en función de la gravedad de tal deficiencia, exigirá:
- la validación de seguridad aérea de la UE de todos los aeropuertos para los que se requiere la designación ACC3 de conformidad con el punto 6.8.2.2.1, dentro del plazo que establezca la autoridad competente, o
  - el doble de validaciones de seguridad aérea de la UE establecidas en la letra d) en cada uno de los años de validez restantes de las designaciones ACC3.

▼ **M17**

La autoridad competente podrá aceptar el informe de validación de seguridad aérea de la UE de una entidad de un tercer país para su designación como compañía ACC3 en los casos en que dicha entidad 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 compañía ACC3, y el informe de validación de seguridad aérea de la UE cubra todas esas actividades.

▼ **M11**

- 6.8.2.3. En caso de no poder llevarse a cabo la validación de seguridad aérea de la UE por razones objetivas ajenas a la responsabilidad de la compañía aérea, la autoridad competente puede designar a la compañía aérea como ACC3 durante un período limitado, que finalizará como máximo el 30 de junio de 2016. Cuando el período de validez de esta designación sea superior a tres meses, la autoridad competente habrá verificado que la compañía aérea aplica un programa interno de aseguramiento de la calidad equivalente a la validación de seguridad aérea de la UE.
- 6.8.2.4. En caso de que la validación de la compañía designada como ACC3 se lleve a cabo con anterioridad al 1 de julio de 2014 y dicha validación no confirme la aplicación de los requisitos previstos en la segunda frase del punto 6.8.3.2, la compañía aérea ACC3 proporcionará a la autoridad competente pruebas de la aplicación de tales requisitos a más tardar el 1 de julio de 2014. Para ello deberá actualizar la parte correspondiente del programa de seguridad y podrá realizarse una verificación de seguimiento *in situ*.
- 6.8.2.5. 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 este informe a la autoridad competente y proporcionará una copia a la compañía aérea validada.
- 6.8.3. **Controles de seguridad aplicables a la carga y el correo procedentes de un tercer país**
- 6.8.3.1. Las compañías ACC3 deberán garantizar que cualquier carga o correo que transporten para su transferencia a un aeropuerto de la Unión, su tránsito por él o su descarga en el mismo se someta a una inspección, salvo que:
- a) un agente acreditado que haya superado la validación de seguridad aérea de la UE haya sometido el envío a los controles de seguridad requeridos y el envío haya quedado protegido de interferencias no autorizadas desde el momento en que se aplicaron dichos controles hasta el de su embarque, o
  - b) un expedidor conocido que haya superado la validación de seguridad aérea de la UE haya sometido el envío a los controles de seguridad requeridos y el envío haya quedado protegido de interferencias no autorizadas desde el momento en que se aplicaron dichos controles hasta el de su embarque, o

**▼ M11**

- c) un expedidor cliente haya sometido el envío a los controles de seguridad requeridos, bajo la responsabilidad de un agente acreditado que haya superado la validación de seguridad aérea de la UE, y el envío, además de haber quedado protegido de toda interferencia no autorizada desde el momento en que se aplicaron dichos controles hasta el de su embarque, no se transporte en un avión de pasajeros, o
- d) el envío quede exento de controles en virtud del punto 6.1.1, letra d), del Reglamento (UE) n° 185/2010 y protegido de toda interferencia no autorizada entre el momento en que haya recibido el estatuto de carga aérea reconocible o de correo aéreo reconocible y el momento en que se embarque.

**▼ M17**

6.8.3.2. Hasta el 30 de junio de 2014, los requisitos de inspección deberán respetar como mínimo las normas de la OACI. A partir de esa fecha, toda carga o correo que se transporte a la Unión deberá ser inspeccionado por alguno de los medios o métodos indicados en el punto 6.2.1 de la Decisión 2010/774/UE y en la medida que sea necesaria para garantizar de forma razonable que no contenga ningún artículo prohibido.

**▼ M11**

6.8.3.3. La compañía aérea ACC3 garantizará:

- a) en lo referente a la transferencia y el tránsito de carga o correo, que se ha llevado a cabo la inspección según lo previsto en el punto 6.8.3.2 o se han aplicado los controles de seguridad en el punto de origen o en otro punto de la cadena de suministro y que los envíos se han protegido de toda interferencia no autorizada desde el momento de aplicación de dichos controles de seguridad hasta el momento de su embarque;
- b) en lo referente a la carga y el correo de alto riesgo, que la propia compañía o una entidad que haya superado la validación de seguridad aérea de la UE ha llevado a cabo la inspección según lo previsto en el punto 6.7 en el punto de origen o en otro punto de la cadena de suministro y que los envíos llevan el etiquetado «SHR» y se han protegido de toda interferencia no autorizada desde el momento de aplicación de dichos controles de seguridad hasta el momento de su embarque.

6.8.3.4. El identificador alfanumérico único de la compañía aérea ACC3 y la declaración de seguridad del envío contemplada en el punto 6.3.2.6, letra d), y expedida por un agente acreditado que ha superado la validación de seguridad aérea de la UE deberán incluirse en la documentación que acompañe el envío, como un conocimiento aéreo o un documento postal equivalente o como declaración separada y en formato electrónico o en papel.

6.8.3.5. De no existir el agente acreditado al que se refiere el punto 6.8.4, podrá expedir la declaración de seguridad la compañía aérea ACC3 o una compañía aérea procedente de un tercer país enumerado en el apéndice 6Fii.

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

6.8.4.1. Para convertirse en 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 y se incluirán en la base de datos de la compañía aérea o las compañías aéreas ACC3 a la cual o a las cuales entreguen directamente carga o correo para su transporte a la Unión:

- a) el programa de seguridad de la compañía aérea ACC3 definirá información pormenorizada relativa a los controles de seguridad aplicados 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 aérea ACC3 validará los controles de seguridad aplicados por dichas entidades, o

▼ **M11**

- b) las entidades del tercer país someterán las actividades de asistencia en tierra de la carga correspondiente a la validación de seguridad aérea de la UE a intervalos no superiores a cinco años y proporcionarán a la compañía aérea o las compañías aéreas ACC3 copia del informe de validación.

6.8.4.2. Cuando la validación de seguridad aérea de la UE, de conformidad con el punto 6.8.4.1, letra b), concluya que la entidad:

- a) cumple satisfactoriamente los objetivos previstos en la correspondiente lista de control, el informe de validación determinará que la entidad es designada como expedidor conocido o agente acreditado que ha superado la validación de seguridad aérea de la UE; el validador proporcionará a la entidad validada el informe de validación original;
- b) no cumple los objetivos previstos en la correspondiente lista de control, la entidad no está autorizada a manipular carga que vaya a ser transportada a la UE; en tal caso, la entidad recibirá una copia de la lista de control completada en la que se determinarán las deficiencias detectadas.

6.8.4.3. La compañía aérea ACC3 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 6.8.4.1 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 sociedad;
- e) cuando exista, y a más tardar a 1 de julio de 2014, el informe de validación.

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. **Incumplimiento y suspensión de la designación ACC3**

##### 6.8.5.1. Incumplimiento

1. En caso de que la Comisión o una autoridad competente detecte en el funcionamiento de una compañía aérea ACC3 una deficiencia grave que considere que 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 ACC3 afectada y pedirle que presente sus observaciones y adopte las medidas oportunas para rectificar la deficiencia grave;
  - b) informar de inmediato a la Comisión y a los demás Estados miembros.
2. En caso de que la autoridad competente no obtenga una rectificación de la deficiencia detectada, la Comisión podrá, tras consultar al comité de reglamentación de seguridad de la aviación civil, determinar que la compañía aérea no puede mantener la designación ACC3, ya sea para una ruta específica o para todas las procedentes de terceros países con destino a la Unión. En ese caso, los datos de la compañía aérea ACC3 se eliminarán de la ► **M17** base de datos de la UE de seguridad de la cadena de suministro ◀.

**▼ M11**

3. Ninguna compañía aérea a la que se haya retirado el estatuto de ACC3 en virtud del punto 6.8.5.1 podrá reintroducirse ni incluirse en la ► **M17** base de datos de la UE de seguridad de la cadena de suministro ◀ de la Unión hasta que una validación de seguridad aérea de la UE haya confirmado que la deficiencia grave ha quedado corregida y que el Comité de seguridad de aviación civil haya sido informado de ello por la autoridad competente.

## 6.8.5.2. Suspensión

La autoridad competente que haya designado a la compañía aérea como ACC3 será responsable de eliminar a dicha compañía de la ► **M17** Base de datos de la UE de seguridad de la cadena de suministro ◀:

- a) a solicitud de la compañía aérea o de acuerdo con esta, o
- b) cuando la compañía aérea ACC3 no realice las operaciones de transporte de carga pertinentes y no responda ante una solicitud de alegación de observaciones u obstruya de cualquier otro modo la evaluación de riesgos para la aviación.

**▼ B****APÉNDICE 6-A****DECLARACIÓN DE COMPROMISO – AGENTE ACREDITADO**

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

Declaro que:

- a mi leal saber y entender, la información que figura en el programa de seguridad de la empresa es auténtica y exacta,
  - las prácticas y procedimientos establecidos en el presente programa de seguridad se aplicarán y mantendrán en todas las ubicaciones que abarque el programa,
  - se ajustará y adaptará este programa de seguridad para adaptarlo a todo futuro cambio pertinente en la normativa comunitaria, salvo que [nombre de la empresa] informe a [nombre de la autoridad competente] de que no pretende seguir operando en calidad de agente acreditado,
  - [nombre de la empresa] informará por escrito a [nombre de la autoridad competente] acerca de:
    - a) cambios menores en su programa de seguridad, tales como el nombre de la empresa, la persona responsable de la seguridad o los datos de contacto o todo cambio en la persona con acceso a la ► **M17** Base de datos de la UE de seguridad de la cadena de suministro ◀, comunicándolos con rapidez y, en todo caso, en el plazo máximo de 10 días hábiles, y
    - b) cambios significativos planificados, tales como nuevos procedimientos de control, obras que puedan incidir en el cumplimiento de la normativa comunitaria pertinente o cambio de ubicación/dirección, al menos 15 días hábiles antes de que tenga lugar su comienzo/el cambio previsto,
  - para garantizar el cumplimiento de la normativa comunitaria pertinente, [nombre de la empresa] cooperará plenamente en toda inspección, según corresponda, y facilitará el acceso a todos los documentos, a instancia de los inspectores,
  - [nombre de la empresa] informará a [nombre de la autoridad competente] de toda vulneración grave de la seguridad y de toda circunstancia sospechosa que pueda incidir en la seguridad de la carga o correo aéreos, en particular de todo intento de ocultación de artículos prohibidos en los envíos,
- ▼ **M9**
- [nombre de la empresa] se asegurará de que todo el personal pertinente reciba una formación de conformidad con el capítulo 11 del anexo del Reglamento (UE) nº 185/2010 y tenga conocimiento de sus responsabilidades en materia de seguridad con arreglo al programa de seguridad de la empresa, y

**▼B**

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

- c) deja de operar;
- d) deja de efectuar operaciones con carga/correo aéreos, o
- e) no puede seguir cumpliendo las disposiciones de la normativa comunitaria pertinente.

Acepto la plena responsabilidad sobre mi declaración.

Nombre:

Cargo desempeñado en la empresa:

Fecha:

Firma:

**▼M17****APÉNDICE 6-B****GUÍA PARA EXPEDIDORES CONOCIDOS**

Esta guía le ayudará a evaluar sus prácticas en materia de seguridad respecto de las prescripciones para expedidores conocidos que figuran en el Reglamento (CE) nº 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil, y sus correspondientes actos de desarrollo. Esto debería ponerle en disposición de afirmar que cumple los requisitos necesarios antes de programar una visita oficial de validación *in situ*.

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

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

*Introducción*

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

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

▼ **M17***Organización y responsabilidades*

Se le pedirán también los **datos de su organización** (nombre, número de IVA, número de registro en la Cámara de Comercio o número de registro de la sociedad, según corresponda), **dirección de la ubicación que se pretende validar** y domicilio social de la organización (si difiere del de la ubicación). Será necesario indicar la fecha de la visita de validación precedente y el último identificador único alfanumérico (si procede), así como el tipo de actividad comercial, el número aproximado de empleados en la ubicación, el **nombre y cargo del responsable de la seguridad de la carga y/o correo aéreos y sus datos de contacto**.

*Procedimiento de selección de personal*

Deberá aportar la información relativa a los procedimientos de selección de todo el personal (permanente, temporal o contratado por agencias, conductores) con acceso a la carga y/o correo aéreos reconocibles. El procedimiento de selección incluirá un **examen de precontratación o un control de antecedentes personales** con arreglo al punto 11.1 del anexo del Reglamento (UE) n° 185/2010. La visita de validación *in situ* consistirá en una entrevista con la persona responsable de la selección del personal, quien habrá de presentar pruebas documentales (por ejemplo: formularios en blanco) que acrediten los procedimientos de la compañía. Este procedimiento de selección se aplicará al personal contratado a partir del 29 de abril de 2010.

*Procedimiento de formación del personal de seguridad*

Deberá demostrar que **todo el personal** (permanente, temporal o contratado por agencias, conductores) **con acceso a la carga y/o correo aéreos ha recibido formación adecuada de concienciación en materia de seguridad**. Dicha formación se ajustará a lo dispuesto en el punto 11.2.7 del anexo del Reglamento (UE) n° 185/2010. Se archivarán los expedientes personales de formación. **Asimismo, deberá demostrar que todo el personal pertinente que efectúe controles de seguridad ha recibido formación o formación de actualización de conformidad con el capítulo 11 del anexo del Reglamento (UE) n° 185/2010.**

*Seguridad física*

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

*Producción (si procede)*

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

*Embalaje (cuando proceda)*

Tendrá que probar que el acceso a la zona de embalaje está controlado y que el proceso de embalaje está supervisado. Si el producto es reconocible como carga y/o correo aéreos a lo largo del proceso de embalaje, tendrá que aportar datos acerca de **las medidas adoptadas para proteger la carga y/o correo aéreos de toda interferencia no autorizada o intento de manipulación en esta fase.**

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

▼ **M17**

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

*Almacenamiento* (según corresponda)

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

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

*Expedición* (en su caso)

Tendrá que probar que el acceso a la zona de expediciones está controlado. Si el producto es reconocible como carga y/o correo aéreos a lo largo del proceso de expedición, tendrá que aportar datos acerca de las **medidas adoptadas en aras de proteger la carga y/o correo aéreos de toda interferencia no autorizada o intento de manipulación en esta fase.**

*Transporte*

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

Si utiliza un sistema de transporte propio, deberá demostrar que sus conductores han recibido la formación oportuna al nivel exigido. **Si su compañía se sirve de contratistas externos, deberá asegurarse de que a) su compañía precinte o embale la carga y/o correo aéreos a fin de garantizar que todo intento de manipulación quede de manifiesto, y b) la declaración del transportista contemplada en el apéndice 6-E del anexo del Reglamento (UE) nº 185/2010 lleve la firma de este último.**

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

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

*Responsabilidades del expedidor*

**Tendrá que declarar que se someterá a cualquier inspección realizada sin previo aviso por parte de los inspectores de la autoridad competente para controlar el cumplimiento de las disposiciones pertinentes.**

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

**▼ M17**

- a) la responsabilidad global en materia de seguridad recaiga sobre cualquier otra persona distinta de la indicada;
- b) se produzcan cambios en las instalaciones o en los procedimientos que puedan incidir, de forma significativa, en las condiciones de seguridad, o
- c) su compañía cese en sus actividades, deje de transportar carga y/o correo aéreos o no pueda seguir cumpliendo las disposiciones de la normativa de la UE pertinente.

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

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

**NOTAS EXPLICATIVAS****Dispositivos explosivos e incendiarios**

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

**Envíos de distinta procedencia**

Un expedidor conocido puede transmitir los envíos que no haya originado personalmente a un agente acreditado, siempre que:

- a) se separen de los envíos que sí haya originado, y
- b) la procedencia se indique claramente en el envío o en la documentación adjunta.

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

**APÉNDICE 6-C****LISTA DE CONTROL DE VALIDACIÓN PARA EXPEDIDORES CONOCIDOS****Cómo rellenar el formulario:**

Al rellenar este formulario, recuerde que:

- Los campos señalados con un asterisco (\*) son OBLIGATORIOS.
- Si la respuesta a cualquier pregunta en **negrita** es **NO**, la evaluación **DEBERÁ** considerarse **NO SUPERADA**. Dicho criterio no será aplicable cuando la pregunta no sea procedente.
- La evaluación global se considerará **SUPERADA** únicamente tras firmar el expedidor en la última página de la declaración de compromiso.
- La autoridad competente conservará o tendrá acceso a la declaración de compromiso original hasta que la validación expire. Asimismo, el expedidor deberá recibir una copia de dicha declaración.

▼ **M17**

## PARTE 1

**Organización y responsabilidades**

1.1. Fecha de validación*	
Utilice el siguiente formato para indicar la fecha: por ejemplo 01/10/2010.	
dd/mm/aaaa	
1.2. Fecha de la validación precedente e identificador único, en su caso	
dd/mm/aaaa	
UNI	
1.3. Denominación de la organización pendiente de validación*	
Nombre Nº IVA/Nº de registro en la Cámara de Comercio/Nº de registro de la sociedad (según corresponda)	
1.4. Dirección de la ubicación que se pretende validar*	
Número/Unidad/Edificio	
Calle	
Población	
Código postal	
País	
1.5. Domicilio social de la organización (si difiere de la ubicación que se pretende validar, a condición de que se encuentre en el mismo país)	
Número/Unidad/Edificio	
Calle	
Población	
Código postal	
País	
1.6. Naturaleza de la(s) actividad(es) comercial(es) – Tipos de carga procesados	
1.7. Indique si el solicitante es responsable de alguno de los siguientes procesos:	
a) Producción b) Embalaje c) Almacenamiento d) Expedición e) Otros (especifique)	
1.8. Número aproximado de empleados en la ubicación	
1.9. Nombre y cargo del responsable de la seguridad de la carga y/o correo aéreos	
Nombre	
Cargo	
1.10. Teléfono de contacto	
Nº tel.	
1.11. Dirección de correo electrónico*	
Correo electrónico	

▼ M17

## PARTE 2

## Carga y/o correo aéreos reconocibles («Identificabilidad»)

**Objetivo:** Determinar el punto (o lugar) en que la carga y el correo aéreos devienen reconocibles como tales. Se entiende por «identificabilidad» la capacidad de valorar cuándo y dónde devienen reconocibles la carga y el correo aéreos como tales.

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

Describa:

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

## PARTE 3

## Selección y formación del personal

**Objetivo:** Garantizar que todo el personal (permanente, temporal o contratado por agencias, conductores) con acceso a la carga y/o correo aéreos reconocibles ha sido sometido a un examen de precontratación y/o un control de antecedentes personales, además de haber recibido formación de conformidad con el punto 11.2.7 del anexo del Reglamento (UE) nº 185/2010. Asimismo, garantizar que todo el personal que efectúe controles de seguridad de los suministros ha recibido formación de conformidad con el capítulo 11 del anexo del Reglamento (UE) nº 185/2010.

*Para determinar si las preguntas 3.1 y 3.2 deben o no aparecer en **negrita** (en cuyo caso un **NO** como respuesta acarrea una evaluación no superada), se tendrá en cuenta la legislación nacional del Estado en que se encuentre la ubicación. Sin embargo, al menos una de estas dos preguntas aparecerá en **negrita**, por lo que también se contemplará la posibilidad de no exigir ulteriormente un examen de precontratación si se ha realizado previamente un control de antecedentes personales. El encargado o persona responsable de efectuar controles de seguridad tendrá que haber superado necesariamente un control de antecedentes personales.*

**3.1. Indique si existe un procedimiento de selección para todo el personal con acceso a la carga y/o correo aéreos que incluya un examen de precontratación con arreglo al punto 11.1.4 del anexo del Reglamento (UE) nº 185/2010:** Criterio aplicable al personal seleccionado a partir de [la fecha de aplicación del Reglamento (CE) nº 300/2008].

SÍ o NO	
En caso afirmativo, especifique cuál(es):	

**3.2. Indique si dicho procedimiento de selección engloba un control de antecedentes personales, incluida una verificación de los antecedentes penales, con arreglo al punto 11.1.3 del anexo del Reglamento (UE) nº 185/2010:** Criterio aplicable al personal seleccionado a partir del [fecha de aplicación del Reglamento (CE) nº 300/2008].

SÍ o NO	
En caso afirmativo, especifique cuál(es):	

**3.3. Indique si el nombramiento de la persona designada para la realización y supervisión de la implantación de controles de seguridad en la ubicación requiere un control de antecedentes personales, incluida una verificación de los antecedentes penales con arreglo al punto 11.1.3 del anexo del Reglamento (UE) nº 185/2010:**

SÍ o NO	
En caso afirmativo, describa:	

▼ **M17**

**3.4. Indique si el personal con acceso a la carga y/o correo aéreos reconocibles recibe formación de concienciación en materia de seguridad de conformidad con el punto 11.2.7 del anexo del Reglamento (UE) nº 185/2010 antes de autorizársele el acceso a dicha carga y/o correo. Indique si el personal que efectúa controles de seguridad de los suministros recibe formación de conformidad con el capítulo 11 del anexo del Reglamento (UE) nº 185/2010.**

<b>SÍ o NO</b>	
En caso afirmativo, describa:	

**3.5. Indique si el personal (mencionado anteriormente) cursa módulos de repaso con la periodicidad establecida para este tipo de formación:**

<b>SÍ o NO</b>	
----------------	--

**3.6. Evaluación: ¿Son suficientes las medidas adoptadas para garantizar que todo el personal con acceso a la carga y/o correo aéreos reconocibles y el personal que efectúa controles de seguridad ha sido seleccionado y ha recibido formación de conformidad con el capítulo 11 del anexo del Reglamento (UE) nº 185/2010?**

<b>SÍ o NO</b>	
En caso negativo, exponga los motivos:	

## PARTE 4

**Seguridad física**

**Objetivo: Determinar si existe en la ubicación un nivel de seguridad (física) suficiente para proteger la carga y/o correo aéreos reconocibles contra interferencias no autorizadas.**

4.1. Indique si la ubicación está protegida físicamente con una valla o cercado:

SÍ o NO	
---------	--

4.2. Indique si todos los puntos de acceso a la ubicación están sujetos al control pertinente:

SÍ o NO	
---------	--

4.3. En caso afirmativo, indique el tipo de puntos de acceso:

Vigilado (con dotación de personal)	
Manual	
Automática	
Electrónicos	
Otros (especifique)	

4.4. ¿Se trata de un edificio de sólida construcción?

SÍ o NO	
---------	--

4.5. ¿Dispone el edificio de un sistema de alarma eficaz?

SÍ o NO	
---------	--

4.6. ¿Dispone el edificio de un circuito cerrado de TV (CCTV) eficaz?

SÍ o NO	
---------	--

4.7. En caso afirmativo, ¿quedan grabadas imágenes registradas por el CCTV?

SÍ o NO	
---------	--

4.8. Indique si todas las puertas, ventanas u otros puntos de acceso a la carga y/o correo aéreos reconocibles ofrecen garantías de seguridad o están sujetos al control de accesos:

SÍ o NO	
---------	--

▼ **M17**

4.9. En caso negativo, exponga los motivos:

**4.10. Evaluación: Indique si las medidas adoptadas por la organización son suficientes para impedir todo acceso no autorizado a aquellas partes de la ubicación en que se procesan o almacenan carga y/o correo aéreos reconocibles:**

SÍ o NO	
En caso negativo, exponga los motivos:	

## PARTE 5

**Producción**

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

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

5.1. ¿Se controla el acceso a la zona de producción?

SÍ o NO	
---------	--

5.2. En caso afirmativo, especifique cómo:

5.3. ¿Se supervisa el proceso de producción?

SÍ o NO	
---------	--

5.4. En caso afirmativo, especifique cómo:

5.5. ¿Se efectúan controles para impedir toda posible manipulación en la fase de producción?

SÍ o NO	
---------	--

En caso afirmativo, descríbalos:

**5.6. Evaluación: Indique si las medidas adoptadas por la organización son suficientes para proteger la carga y/o correo aéreos reconocibles de toda interferencia no autorizada o intento de manipulación durante la producción:**

SÍ o NO	
---------	--

En caso negativo, exponga los motivos:

## PARTE 6

**Embalaje**

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

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

6.1. ¿Se supervisa el proceso de embalaje?

SÍ o NO	
---------	--

6.2. En caso afirmativo, especifique cómo:

6.3. Describa el acabado exterior del embalaje:

a) ¿Es lo suficientemente sólido el acabado exterior del embalaje?

SÍ o NO	
---------	--

▼ **M17**

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

## PARTE 7

**Almacenamiento**

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

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

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

## PARTE 8

**Expedición**

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

▼ **M17**

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

8.1. ¿Se controla el acceso a la zona de expedición?

SÍ o NO

8.2. En caso afirmativo, especifique cómo:

8.3. ¿Quién tiene acceso a la zona de expedición?

¿Empleados?

SÍ o NO

¿Conductores?

SÍ o NO

¿Visitantes?

SÍ o NO

¿Contratistas?

SÍ o NO

**8.4. Evaluación: Indique si la protección existente es suficiente para proteger la carga y/o correo aéreos de toda interferencia no autorizada o intento de manipulación en la zona de expedición:**

SÍ o NO

**En caso negativo, exponga los motivos:**

#### PARTE 8A

##### Envíos de distinta procedencia

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

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

**8A.1. ¿Acepta su compañía envíos de carga destinados al transporte por vía aérea procedentes de otras compañías?**

SÍ o NO

8A.2. En caso afirmativo, indique cómo se separan de la carga de su propia compañía y cómo se identifican ante el agente acreditado/transportista:

#### PARTE 9

##### Transporte

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

9.1. ¿Cómo se le hace entrega al agente acreditado de la carga y/o correo aéreos transportados?

a) ¿Por parte o por cuenta de otro agente acreditado?

SÍ o NO

b) ¿Transportado(s) por el propio expedidor?

SÍ o NO

▼ **M17**

c) ¿Se sirve el expedidor de un contratista?	
SÍ o NO	
9.2. En caso de que el expedidor se sirva de un contratista, indique si:	
— se precinta(n) o embala(n) la carga y/o correo aéreos antes del transporte a fin de garantizar que todo intento de manipulación quede de manifiesto, y	
— el transportista ha firmado la declaración pertinente:	
SÍ o NO	
Responda a las siguientes preguntas únicamente si respondió afirmativamente a la 9.1. b) o 9.1. c).	
9.3. ¿Ofrece el compartimento de carga del vehículo de transporte garantías de seguridad?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, especifique cómo:	
9.4.a) Si el compartimento de carga del vehículo de transporte ofrece garantías de seguridad, indique si se utilizan precintos numerados:	
SÍ o NO	
9.4.b) En caso de utilizar precintos numerados, indique si se controla el acceso a los precintos y si se registran los números correspondientes al emitirlos:	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, especifique cómo:	
9.5. Si el compartimento de carga del vehículo de transporte no ofrece garantías de seguridad, indique si se pueden detectar los casos de manipulación en la carga y/o correo aéreos:	
SÍ o NO	
9.6. En caso afirmativo, describa los medios utilizados para que quede patente cualquier intento de manipulación:	
9.7. En caso negativo, indique cómo se garantizan las condiciones de seguridad:	
9.8. Evaluación: Indique si las medidas adoptadas son suficientes como para proteger la carga y el correo aéreos de toda interferencia no autorizada durante su transporte:	
SÍ o NO	
En caso negativo, exponga los motivos:	

**Declaración de compromiso****Declaro que:**

- Acepto someterme a cualquier inspección sin previo aviso por parte de los inspectores de la autoridad competente que controlen el cumplimiento de las disposiciones pertinentes. Si el inspector detecta graves errores de seguridad, ello podría traducirse en la suspensión de mi condición como expedidor conocido.
- Facilitaré rápidamente a [nombre de la autoridad competente] los datos pertinentes y, en todo caso, en un plazo máximo de diez días laborables, cuando:
  - la responsabilidad global en materia de seguridad recaiga sobre cualquier otra persona distinta de la indicada bajo el punto 1.9,
  - se produzcan cambios en las instalaciones o en los procedimientos que puedan incidir, de forma significativa, en las condiciones de seguridad, y

▼ **M17**

- mi compañía cese en sus actividades, deje de transportar carga y/o correo aéreos o no pueda seguir cumpliendo las disposiciones de la normativa de la UE pertinente.
- Acepto las normas de seguridad oportunas hasta que tenga lugar la próxima visita de validación *in situ* y/o inspección.
- Acepto la plena responsabilidad sobre mi declaración.

---

**Firmado:**


---

**Cargo desempeñado en la compañía:**


---

**Evaluación (y notificación)**


---

**Superada/No superada**


---

Si no ha superado la evaluación global, enumere a continuación las zonas en que el expedidor no se ajusta a las normas de seguridad exigibles o presenta una vulnerabilidad. Asimismo, indique los ajustes necesarios para alcanzar los niveles de seguridad exigibles y superar, por tanto, la evaluación.

---

**Firmado:**


---

**(Nombre y apellidos del validador): ....**


---

▼ **M15****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 ACC3 (*Compañía aérea que transporta carga o correo aéreos a la Unión Europea a partir de un aeropuerto de un tercer país*) tratando de obtener 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 se cerciorará de que se han aplicado los controles de seguridad, incluida la inspección, si procede, a los envíos con destino a la Unión Europea 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 un ACC3 o a otro RA3.

Los requisitos previos para transportar carga o correo aéreos en la Unión <sup>(1)</sup> o Islandia, Noruega y Suiza se establecen en el Reglamento (UE) n° 185/2010.

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 <sup>(2)</sup> 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 6.8.4.1, letra b), del anexo del Reglamento (UE) n° 185/2010. En los casos especificados en el punto 6.8.4.1, letra a), de dicho anexo, el validador de seguridad aérea de la UE empleará la lista de control ACC3.

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

<sup>(2)</sup> En la presente lista de control de validación, se entenderá que la carga aérea, el correo aéreo y las aeronaves con destino a la UE o al EEE serán aquellos cuyo destino sea la UE, Islandia, Noruega y Suiza.

▼ **M15**

Si el validador de la seguridad aérea de la UE llega a la conclusión de que la entidad ha cumplido satisfactoriamente los objetivos previstos en la lista de control, se entregará un informe de validación a la entidad validada. El informe de validación certificará que la entidad es designada agente acreditado de un tercer país que ha superado la validación de seguridad aérea de la UE (RA3). El RA3 podrá recurrir al informe en sus relaciones comerciales con cualquier ACC3. El informe de validación incluirá al menos todas las partes siguientes:

- a) la lista de control completada [apéndice 6-C2 del anexo del Reglamento (UE) n° 185/2010] firmada por el validador de seguridad aérea de la UE y, si procede, con observaciones de la entidad validada;
- b) la declaración de compromiso [apéndice 6-H2 del anexo del Reglamento (UE) n° 185/2010] firmada por la entidad validada;
- c) una declaración de independencia [apéndice 11-A del anexo del Reglamento (UE) n° 185/2010] 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 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 Reglamento (UE) n° 185/2010. En cuanto a las partes que no puedan valorarse conforme a los requisitos previstos en el Reglamento (UE) n° 185/2010, 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).

Si el validador validación de la seguridad aérea de la UE llega a la conclusión de que la entidad no ha cumplido satisfactoriamente los objetivos previstos en la lista de control, se le entregará una copia de la lista de control completada en la que se determinarán las deficiencias detectadas.

**Cómo rellenar el formulario:**

- 1) Deben completarse todas las partes de la lista de control. 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

**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, si procede	
dd/mm/aaaa	
Número de registro RA3 anterior, en su caso	
Certificado OEA/estatuto C-TPAT/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	

▼ **M15**

## 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 de la ubicación 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"> <li>a) solo carga aérea</li> <li>b) transporte aéreo y otros modos de transporte</li> <li>c) transitario con instalaciones de carga</li> <li>d) transitario sin instalaciones de carga</li> <li>e) agente de tierra</li> <li>f) otros</li> </ul>	
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

## 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

[número]	
----------	--

▼ **M15**

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 ha superado la validación de seguridad aérea de la UE**

Objetivo: No podrá transportarse a la UE y 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 indica 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 protege hasta que se traslada a un ACC3 o a otro RA3. Los controles de seguridad consistirán en uno de los elementos siguientes:

- una inspección física, que será lo suficientemente fiable como para ofrecer garantías razonables de que el envío no esconde ningún artículo prohibido;
- 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 aplicados por otro RA3, KC3 o AC3 designado por el RA3.

Referencia: Punto 6.8.3

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 adecuada del Estado de la entidad? En caso afirmativo, describase el proceso	

2.3. ¿Cubre el programa de seguridad de modo suficiente los elementos mencionados en la lista de control (partes 3 a 9)?

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	
---------	--

▼ **M15**

En caso negativo, expónganse los motivos	
2.5. ¿Ha establecido la entidad un proceso que garantice que la carga o el correo aéreo se somete a los controles de seguridad oportunos antes de su traslado a un ACC3 o a otro RA3?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, describese el proceso	
2.6. ¿Dispone la entidad de un sistema de gestión (instrumentos, instrucciones, etc.) para garantizar que se realizan los controles de seguridad requeridos?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, describese el sistema de gestión y explíquese si ha sido aprobado, controlado o facilitado por la autoridad adecuada u otra entidad	
En caso negativo, explíquese cómo garantiza la entidad que los controles de seguridad se aplican del modo requerido	
2.7. Conclusiones y observaciones generales sobre la fiabilidad, el valor y la consistencia del proceso	
Observaciones de la entidad	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	

## PARTE 3

**Selección y formación del personal**

Objetivo: Para garantizar que se aplican 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 (ya sean trabajadores fijos, temporales, interinos, conductores, etc.) con libre acceso directo 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 y/o de antecedentes personales 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 continua 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:

- Un control de antecedentes personales es una verificación de la identidad de una persona y de su experiencia previa e incluye, cuando la legislación así lo permite, una verificación de antecedentes penales. Este control forma parte del proceso por el cual se evalúa la idoneidad de un individuo para aplicar un control de seguridad y/o para disponer de libre acceso a una zona restringida de seguridad (conforme define el 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).

## ▼ M15

3.1. ¿Existe un procedimiento que garantice que todo el personal con acceso libre directo a la carga o el correo aéreos seguros se somete a exámenes de precontratación que evalúan los antecedentes personales y la cualificación?

SÍ o NO	
En caso afirmativo, indíquese el número de años anteriores tomado en consideración en el examen de precontratación y qué entidad lo lleva a cabo	

3.2. Indíquese si ese procedimiento incluye:

<input type="checkbox"/> Comprobación de antecedentes personales <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	
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

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 las instalaciones 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:

<input type="checkbox"/> Comprobación de antecedentes personales <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	
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

3.5. ¿Recibe el personal con acceso libre directo 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	

3.6. ¿Recibe el personal que acepta, controla y/o protege la carga o el correo aéreos formación específica para el puesto?

SÍ o NO	
En caso afirmativo, describanse los aspectos que cubre la formación y la duración de los cursos formativos	

3.7. ¿Recibe el personal mencionado en los puntos 3.5 y 3.6 formación continua?

SÍ o NO	
En caso afirmativo, describanse los aspectos que cubre la formación continua y la frecuencia con que se imparte	

3.8. Conclusión: indíquese si las medidas relativas a la selección y formación de personal garantizan que todas las personas con acceso a la carga o al 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, expónganse los motivos	
Observaciones de la entidad	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	

▼ **M15**

## 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 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.

Un RA3 podrá 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 6.8.4.1 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 sociedad;
- e) si existe, el informe de validación.

Referencia: Puntos 6.8.3.1 y 6.8.4.3

*Nota:* Un RA3 solo podrá aceptar carga de un AC3 como carga segura si dicho RA3 ha designado a ese expedidor como AC3 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. ¿Ha creado y mantiene la entidad una base de datos con información sobre cada RA3, KC3 y AC3 de los que acepta directamente carga o correo aéreos a fin de entregarlo a un ACC3 para su transporte a la Unión?

SÍ o NO	
En caso afirmativo, especifíquese la información incluida en dicha base de datos	
En caso negativo, indíquese cómo sabe la entidad si la carga procede de otro RA3, KC3 o AC3	

4.3. ¿Designa la entidad a expedidores como AC3?

SÍ o NO	
En caso afirmativo, describanse el procedimiento y las salvaguardias exigidas por la entidad al expedidor	

4.4. ¿Determina la entidad, cuando acepta un envío, si tiene como destino un aeropuerto de la UE o el EEE?

SÍ o NO — facilite una explicación	
------------------------------------	--

4.5. En caso afirmativo, ¿somete la entidad toda la carga o el correo aéreos a los mismos controles de seguridad cuando el destino es un aeropuerto de la UE o el EEE?

SÍ o NO	
En caso afirmativo, describase el procedimiento	

▼ **M15**

- 4.6. ¿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? Describase el procedimiento	

- 4.7. ¿Determina la entidad validada, cuando acepta un envío seguro, si este se ha protegido de toda manipulación y/o de interferencias no autorizadas?

SÍ o NO	
En caso afirmativo, facilítese una descripción (precintos, cierres, inspección, etc.)	

- 4.8. ¿Se exige a la persona que realiza la entrega que presente un documento de identidad oficial que incluya una fotografía suya?

SÍ o NO	
---------	--

- 4.9. ¿Existe un procedimiento para detectar los envíos que requieren una inspección?

SÍ o NO	
En caso afirmativo, ¿cómo?	

- 4.10. 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 el EEE proceden de una cadena de suministro segura o si deben someterse a una inspección?

SÍ o NO	
En caso negativo, expónganse 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 proceda de una cadena de suministro segura, deberá someter esos envíos a una inspección adecuada antes de poder entregarlos a un 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.

*Nota:* Aunque el punto 6.8.3.2 permite aplicar como mínimo las normas de la OACI a efectos del punto 6.8.3.1 hasta el 30 de junio de 2014, la validación de seguridad aérea de la UE tiene en cuenta los requisitos en materia de control de la UE, incluso si la validación se realiza antes del 1 de julio de 2014.

▼ **M15**

Referencia: Punto 6.8.3

5.1. ¿Es realizada la inspección, en nombre de la entidad, por otra entidad?

SÍ o NO	
<p>En caso afirmativo, especifíquese y detállese la naturaleza de tales entidades:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Empresa privada de inspección</li> <li>— Empresa regulada por el Estado</li> </ul> <p>Instalaciones u organismo de inspección del Estado</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Otros</li> </ul> <p>Especifíquese la naturaleza del acuerdo/contrato entre la entidad validada y la entidad que realiza la inspección por su cuenta</p>	

5.2. ¿Qué métodos de inspección se aplican a la carga y al correo aéreos?

Especifíquese todos los métodos utilizados, detallando en cada caso el equipo empleado para inspeccionar la carga y el correo aéreos (por ejemplo, fabricante, tipo, versión de <i>software</i> , norma, número de serie, etc.)	
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

5.3. ¿Están contemplados el equipo o el método (por ejemplo, uso de perros entrenados para la detección de explosivos) en la lista de conformidad más reciente de la Unión Europea, la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) o la Administración de Seguridad en el Transporte (TSA)?

SÍ o NO	
En caso afirmativo, facilítense detalles	
En caso negativo, facilítense detalles sobre la homologación del equipo de inspección y la fecha correspondiente, así como toda indicación de que cumple las normas de la Unión aplicables a esos equipos	

5.4. ¿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, describese el proceso	

5.5. ¿Se tiene en consideración la naturaleza del envío durante el proceso de inspección?

SÍ o NO	
En caso afirmativo, describese 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	

5.6. ¿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 con rayos X), el propio operador activa la alarma.]

SÍ o NO	
En caso afirmativo, describese 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, describese lo que ocurre con el envío	

▼ **M15**

5.7. ¿Existen envíos exentos de la inspección de seguridad?	
SÍ o NO	
5.8. ¿Existe alguna exención no conforme con la lista de la Unión?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, facilítense detalles	
5.9. ¿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 esa supervisión	
5.10. ¿Se aplican un régimen de análisis y/o un control de calidad determinados?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, describase	
5.11. Conclusión: ¿Se inspeccionan la carga o el correo aéreos por alguno de los medios o métodos indicados en el punto 6.2.1 de la Decisión 2010/774/UE, 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 (HRCM)**

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 informar al RA3 del 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

*Nota:* La carga y el correo de alto riesgo autorizado para el transporte a la UE o al EEE llevará la declaración 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.

▼ **M15**

6.1. ¿Sabe el personal responsable de la aplicación 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, describase	

6.2. ¿Tiene implantados procedimientos la entidad para identificar la carga y el correo de alto riesgo?

SÍ o NO	
En caso afirmativo, describanse	

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 seguridad de envío «SHR» en la documentación que acompaña el envío?

SÍ o NO	
En caso afirmativo, describase cómo se expide la declaración 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 y/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 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 o su traslado a un 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 por ejemplo mediante medios físicos (barreras, salas cerradas, etc.), humanos (patrullas, personal formado, etc.) y tecnológicos (cámaras de televisión en circuito cerrado, sistemas de alarma antiintrusión, etc.).

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.

▼ **M15**

Referencia: Punto 6.8.3.1

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	
<p>En caso afirmativo, especifíquese y detállese la naturaleza de tales entidades:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Empresa privada de inspección</li> <li>— Empresa regulada por el Estado</li> <li>— Instalaciones u organismo de inspección del Estado</li> <li>— Otros</li> </ul>	

7.2. ¿Se aplican controles de seguridad y medidas de protección que eviten la manipulación durante el proceso de inspección?

SÍ o NO	
<p>En caso afirmativo, describanse</p> <p>Especifíquese qué tipos de protección se han implantado:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Física (valla, cercado, edificio de construcción sólida, etc.)</li> <li>— Humana (patrullas, etc.)</li> <li>— Tecnológica (circuito cerrado de televisión, sistema de alarma, etc.)</li> </ul> <p>Y explíquese cómo están organizados</p>	

7.3. ¿Solo pueden acceder a la carga o al correo aéreo seguros personas autorizadas?

SÍ o NO	
<p>En caso afirmativo, describase</p> <p>Especifíquese cómo se controlan todos los puntos de acceso (incluidas puertas y ventanas) de la carga y el correo aéreo reconocibles y seguros</p>	

7.4. ¿Se aplican procedimientos que garanticen que la carga o el correo aéreo 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	
<p>En caso afirmativo, describanse las medidas de protección (físicas, humanas, tecnológicas, etc.)</p> <p>Especifíquese, asimismo, si el edificio es de construcción sólida y qué tipos de materiales se han empleado, en su caso</p>	
En caso negativo, expónganse los motivos	

7.5. 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 entidad	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	

▼ **M15****PARTE 8****Documentación**

Objetivo: La declaración de seguridad de un envío deberá incluirse en la documentación que lo acompañe como conocimiento aéreo, o documento postal equivalente, o como declaración separada y en formato electrónico o en papel. La declaración de seguridad será expedida por el RA3.

Referencia: Puntos 6.3.2.6, letra d), y 6.8.3.4

*Nota:* Podrán indicarse las siguientes declaraciones de seguridad:

- «SPX», es decir, el envío es seguro para las aeronaves de pasajeros, de carga y de correo, o
- «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 las aeronaves de pasajeros, de carga y de correo de acuerdo con los requisitos aplicables al alto riesgo.

8.1. ¿Especifica la entidad en la documentación que adjunta (por ejemplo, en el conocimiento aéreo) la declaración de seguridad de la carga y cómo se obtuvo dicha declaración?

SÍ o NO	
En caso negativo, explíquese	

8.2. Conclusión: ¿Ofrece el proceso de documentación garantías suficientes de que la carga o el correo va acompañado de la documentación adecuada, que especifique la declaración de seguridad correcta?

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 su traslado a un ACC3 o a otro RA3. Este punto incluye la protección durante el transporte a la aeronave o al 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 un ACC3 o a otro RA3 como carga o correo seguros.

Durante el transporte a una aeronave, a un 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 un ACC3 o de otro RA3.

Referencia: Punto 6.8.3

9.1. ¿Cómo se le hace entrega al ACC3 o a otro RA3 de la carga y del correo aéreos?

a) ¿Transporte propio de la entidad validada?	
SÍ o NO	

▼ **M15**

b) ¿Transporte de otro RA3 o ACC3?	
SÍ o NO	
c) ¿Contratista empleado por la entidad validada?	
SÍ o NO	
9.2. ¿Están la carga y el correo aéreos embalados a prueba de manipulaciones?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, especifíquese cómo	
9.3. ¿Está el vehículo sellado o precintado antes del transporte?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, especifíquese cómo	
9.4. En caso de utilizar precintos numerados, indíquese 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 y correo aéreos seguros?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, describase qué tipo de controles de seguridad (examen de precontratación, control de los antecedentes, etc.) y qué tipo de formación (concienciación en temas de seguridad, etc.)	
9.7. Conclusión: Indíquese si las medidas adoptadas son suficientes para proteger la carga y el correo aéreos de toda interferencia no autorizada durante su transporte	
SÍ o NO	
En caso negativo, expónganse los motivos	
Observaciones de la entidad	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	

## PARTE 10

**Cumplimiento**

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



▼ **M11****APÉNDICE 6-C3**

## LISTA DE CONTROL DE VALIDACIÓN PARA COMPAÑÍAS ACC3

Para transportar carga o correo aéreos a la Unión Europea (UE) <sup>(1)</sup> o Islandia, Noruega y Suiza, es requisito previo 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 (UE) n° 185/2010, modificado por el Reglamento de Ejecución (UE) n° 859/2011 de la Comisión <sup>(2)</sup>.

En principio <sup>(3)</sup>, 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. 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* del cumplimiento de 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 <sup>(4)</sup> 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,
- la declaración de compromiso (apéndice 6-H1 del anexo del Reglamento (UE) n° 185/2010) firmada por la entidad validada, y
- una declaración de independencia (apéndice 11-A del anexo del Reglamento (UE) n° 185/2010) 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 Reglamento (UE) n° 185/2010. En cuanto a las partes restantes, se aplicarán como normas de referencia las normas y los métodos recomendados (SARPs) del anexo 17 al 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).

<sup>(1)</sup> Estados miembros de la Unión Europea: Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, 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.

<sup>(2)</sup> DO L 220 de 26.8.2011, p. 9. Punto 6.8.1.1 del Reglamento (UE) n° 185/2010: «Toda compañía aérea que, partiendo de un aeropuerto de un tercer país que no figure en la lista del apéndice 6-F, transporte carga o correo para su transferencia, tránsito o descarga en cualquier aeropuerto incluido en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n° 300/2008 será designada como “Compañía de transporte de carga o correo aéreo que efectúa operaciones con destino a la Unión a partir de un aeropuerto de un tercer país” (ACC3)».

<sup>(3)</sup> Este requisito no es de aplicación a la carga aérea ni al correo aéreo que se transporta a partir de un pequeño grupo de países exentos del régimen ACC3.

<sup>(4)</sup> En la presente lista de control de validación, se entenderá que la carga aérea, el correo aéreo y las aeronaves con destino a la UE o al EEE serán aquellos cuyo destino sea la UE, Islandia, Noruega y Suiza.

▼ **M11****Cómo rellenar el formulario:**

- Deben completarse todas las partes de la lista de control. 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	
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	

▼ **M11**

## 1.7 Nombre y cargo del responsable de la seguridad de la carga o el correo aéreo 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 aéreo que se transporten a la UE y 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 realice una inspección de los mismos o se apliquen 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 de 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 la aplicación de los oportunos controles de seguridad a todo envío de carga y correo aéreo 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

▼ **M11**

- 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 aplicados por agentes acreditados o expedidores conocidos que hayan superado la validación de seguridad aérea de la UE o por un expedidor cliente de un agente acreditado que haya superado la validación de seguridad aérea de la UE.

Referencia: punto 6.8.3

- 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 el EEE?

SÍ o NO	
En caso afirmativo, describase el proceso	

- 2.2 ¿Los controles de seguridad son aplicados por la compañía aérea o por otra entidad que actúe en nombre de la compañía aérea y esté sujeta al programa de seguridad de esta?

En caso afirmativo, detállese	
En caso negativo, ¿qué entidades no sujetas al programa de seguridad de la compañía aérea aplican controles de seguridad a la carga o el correo aéreos que esta compañía aérea transporta a la UE o el EEE?	
Especifíquese la naturaleza de tales entidades y detállese — Empresa privada de asistencia en tierra de la carga — Empresa regulada por el Estado — Instalaciones u organismo de control del Estado — Otras	

- 2.3 ¿Mediante qué documentos e instrucciones garantiza la compañía aérea que los controles de seguridad se aplican de la manera oportuna?

--	--

- 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, detállese	

- 2.5 ¿Se ha implantado un programa de agente acreditado o expedidor conocido aplicable a la carga y 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, describanse los elementos que conforman el programa y cómo se ha implantado	
-------------------------------------------------------------------------------------------------	--

- 2.6 Conclusiones y observaciones generales sobre la fiabilidad, el valor y la consistencia del proceso

Observaciones de la compañía aérea	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	

▼ **M11**

## 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 oportunas y suficientes para la seguridad de la carga y el correo aéreos transportados a la UE.

El programa de seguridad y la documentación asociada de la compañía aérea determinarán los controles de seguridad aplicados 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 sobre el terreno, a fin de ayudarle a que se familiarice con el lugar que va a inspeccionar.

Referencia: punto 6.8.2.1 y apéndice 6-G

*Nota:* Se incluirán debidamente los siguientes puntos enumerados en el apéndice 6-G del anexo al Reglamento (UE) n° 185/2010:

- a) una descripción de las medidas aplicables a la carga y el correo aéreos;
- b) los procedimientos de aceptación;
- c) el régimen y los criterios aplicables a los agentes acreditados;
- d) el régimen y los criterios aplicables a los expedidores conocidos;
- e) el régimen y los criterios aplicables a los expedidores clientes;
- f) las normas aplicables a los controles y las inspecciones físicas;
- g) el lugar de realización de los controles y las inspecciones físicas;
- h) los datos del equipo de inspección;
- i) los datos del operador o del proveedor de servicios;
- j) la lista de exenciones de los controles de seguridad y de las inspecciones físicas;
- k) el 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 el EEE en una fase previa? En caso afirmativo, ¿cuándo, para obtener la designación ACC3? ¿Y para otros fines?	
3.2 ¿Cubre el programa de seguridad de modo suficiente los elementos de la lista anterior?	
SÍ o NO	
En caso negativo, descríbase por qué, pormenorizando los motivos	
3.3 ¿Resultan las medidas de seguridad aérea descritas en el programa de seguridad oportunas y suficientes para garantizar la seguridad de la carga o el correo aéreos con destino a la UE o el EEE conforme a los requisitos aplicables?	
SÍ o NO	
En caso negativo, descríbase por qué, pormenorizando los motivos	
3.4 Conclusión: ¿es el programa de seguridad concluyente, consistente y completo?	
SÍ o NO	
En caso negativo, expónganse los motivos	

▼ **M11**

Observaciones de la compañía aérea	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	

## PARTE 4

**Selección y formación del personal**

Objetivo: La compañía aérea ACC3 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 posee todas las competencias necesarias para realizar su trabajo y recibe la formación adecuada.

Para cumplir este objetivo, la compañía aérea ACC3 seguirá un procedimiento que garantice que todos los miembros del personal (ya sean trabajadores fijos, temporales, interinos, conductores, etc.) con libre acceso directo a la carga o el correo aéreo 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 y/o de antecedentes personales 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 continua en materia de seguridad para conocer sus responsabilidades al respecto de conformidad con los requisitos de las autoridades locales del aeropuerto validado.

▼ **M17**


---

▼ **M11**

Nota:

- Una comprobación de antecedentes personales es una verificación de la identidad de una persona y de su experiencia previa e incluye, cuando la legislación así lo permite, una verificación de antecedentes penales. Este control forma parte del proceso por el cual se evalúa la idoneidad de un individuo para aplicar un control de seguridad y/o para disponer de libre acceso a una zona restringida de seguridad (conforme define el 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 lagunas 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 libre directo 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 tomados en consideración en el examen de precontratación y qué entidad lo lleva a cabo	

4.2 ¿Incluye ese procedimiento lo siguiente?

<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comprobación de antecedentes personales</li> <li>— Examen de precontratación</li> <li>— Verificación de antecedentes penales</li> <li>— Entrevistas</li> <li>— Otros (detállense)</li> </ul>	
Explíquense los elementos e indíquese qué entidad los lleva a cabo y, si procede, el período anterior tenido en cuenta	

▼ **M11**

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 las instalaciones 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 ¿Incluye ese procedimiento lo siguiente?

<ul style="list-style-type: none"> <li>— Comprobación de antecedentes personales</li> <li>— Examen de precontratación</li> <li>— Verificación de antecedentes penales</li> <li>— Entrevistas</li> <li>— Otros (detállense)</li> </ul> <p>Explíquense los elementos, indíquese qué entidad los lleva a cabo y, si procede, indíquese el período anterior tenido en cuenta</p>	
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

4.5 Indique si el personal con acceso libre directo a la carga o el correo aéreo seguro recibe formación en materia de seguridad antes de autorizarse el acceso a la carga o el correo seguro

SÍ o NO	
En caso afirmativo, describanse los aspectos que cubre la formación y cuánto dura	

4.6 ¿Recibe el personal que acepta, controla y/o protege la carga o el correo aéreo formación específica para el puesto?

SÍ o NO	
En caso afirmativo, describanse los aspectos que cubre la formación y la duración de los cursos	

4.7 ¿Recibe el personal mencionado en los puntos 4.5 y 4.6 formación continua?

SÍ o NO	
En caso afirmativo, describanse los aspectos que cubre la formación continua y la frecuencia con que se imparte	

4.8 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 seguro 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, expónganse los motivos	
Observaciones de la compañía aérea	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	

▼ **M11**

## 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 la declaración de seguridad asignada al mismo mediante los controles previos.

Dicho procedimiento incluirá los elementos siguientes:

- 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 (parte 6) o un expedidor cliente de dicho agente acreditado,
- verificación de que el envío presenta toda la información de seguridad necesaria (conocimiento aéreo e información relativa a la declaración de seguridad, ya sean en papel o en formato electrónico) correspondiente a los envíos de carga y correo aéreos entregados,
- verificación de que el envío no presenta indicios de manipulación, y
- verificación de si el envío debe tratarse como carga y correo de alto riesgo (HRCM).

▼ **M17**

Referencia: punto 6.8.3

▼ **M11**

Nota:

- Un agente acreditado o un expedidor conocido es una entidad que manipula carga que ha superado satisfactoriamente la validación realizada por un validador de seguridad aérea de la UE o cuyas medidas de seguridad se han incluido en el programa de seguridad de una compañía aérea ACC3 que ha superado la validación de la UE (en este caso, la compañía aérea ACC3 comparte la responsabilidad de las medidas de seguridad).
- Un expedidor cliente es una entidad que manipula carga por cuenta propia bajo la responsabilidad de un agente acreditado que ha superado la validación de seguridad aérea de la UE. Dicho agente acreditado es plenamente responsable de los controles de seguridad aplicados por el expedidor cliente.
- La persona designada es la persona encargada de entregar la carga o el correo aéreos a la compañía aérea. La persona que entregue los envíos a la compañía aérea presentará un documento de identidad, pasaporte, permiso de conducir u otro documento que incluya una fotografía suya y que haya sido expedido o esté reconocido por la autoridad nacional correspondiente.

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 validado o reconocido conforme a la normativa de la Unión sobre carga aérea e incluido en la base de datos de la compañía aérea?

SÍ o NO	
En caso afirmativo, describase el procedimiento	

5.2 Cuando acepta un envío de forma directa, ¿determina la compañía aérea si este tiene como destino un aeropuerto de la UE o el EEE?

Sí o NO-explíquese	
--------------------	--

5.3 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 el EEE?

SÍ o NO	
En caso afirmativo, describase el procedimiento	

▼ **M11**

5.4 Cuando acepta un envío de forma directa, ¿determina la compañía aérea si debe tener la consideración de carga y correo de alto riesgo (HRCM) (incluye los envíos que se entregan por vías de transporte que no sean la vía aérea)?

SÍ o NO	
En caso afirmativo, especifíquese cómo	
Describase el procedimiento	

5.5 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, describase (precintos, cierres, etc.)	

5.6 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, especifíquese cómo lo determina	
En caso negativo, ¿qué controles se aplican para garantizar la seguridad de la carga y el correo con destino a la UE o el EEE?	

5.7 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, especifíquese cómo lo determina	
En caso negativo, ¿qué controles se aplican para garantizar la seguridad de la carga y el correo con destino a la UE o el EEE?	

5.8 ¿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	
---------	--

5.9 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, por el contrario, deben someterse a una inspección?

SÍ o NO	
En caso negativo, expónganse los motivos	
Observaciones de la compañía aérea	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	

▼ **M11**

## PARTE 6

**Base de datos**

Objetivo: En aquellos casos en los cuales la compañía aérea ACC3 no esté obligada a llevar a cabo inspección al 100 % de la carga o el correo aéreos con destino a la UE o el EEE, la compañía aérea ACC3 se asegurará de que la carga o el correo proceden de un agente acreditado o un expedidor conocido que haya superado la validación de seguridad aérea de la UE o de un expedidor cliente de un agente acreditado.

Para controlar el registro de auditoría de seguridad pertinente, la compañía aérea ACC3 dispondrá de 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,
- en su caso, el número de registro de la empresa.

Al recibir carga o correo aéreos, la compañía aérea ACC3 debe consultar en la base de datos si la entidad consta en ella. En caso de que la entidad no esté en la base de datos, la carga o el correo que entregue deberán someterse a una inspección antes de su embarque.

Referencia: puntos 6.8.4.1 y 6.8.4.3

- 6.1 ¿Dispone la compañía aérea de una base de datos que especifique de forma oportuna los datos referidos anteriormente de las siguientes entidades?
- Agentes acreditados que hayan superado la validación de seguridad aérea de la UE.
  - Expedidores conocidos que hayan superado la validación de seguridad aérea de la UE.
  - Expedidores clientes de un agente acreditado (de forma voluntaria).

SÍ o NO	
En caso afirmativo, describase la base de datos	
En caso negativo, explíquese el motivo	

- 6.2 ¿Dispone el personal que acepta la carga y el correo aéreos de fácil acceso a la base de datos?

SÍ o NO	
En caso afirmativo, describase el proceso	

- 6.3 ¿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	

- 6.4 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 el EEE?

SÍ o NO	
En caso negativo, expónganse los motivos	
Observaciones de la compañía aérea	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	

▼ **M11**

## 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 no se ha protegido de interferencias no autorizadas desde el momento en que se aplicaron 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 el 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 y en la medida que sea necesaria para garantizar de forma razonable que no contienen 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 UE. 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 realizado 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 un adecuado control.

*Nota:* Aunque, conforme al punto 6.8.3.2, las compañías aéreas ACC3 deben aplicar como mínimo las normas de la OACI a efectos del punto 6.8.3.1 hasta el 30 de junio de 2014, la validación de seguridad aérea de la UE tiene en cuenta los requisitos en materia de control de la UE, incluso si la validación se realiza antes del 1 de julio de 2014.

▼ **M17**

Referencia: puntos 6.8.3.1, 6.8.3.2, 6.8.3.3, así como puntos 6.2.1 y 6.7

▼ **M11**

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, detállese</p> <p>Si procede, facilítense datos de la entidad o entidades contempladas en el programa de seguridad de la compañía aérea:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Nombre</li> <li>— Dirección específica de la ubicación</li> <li>— En su caso, estatuto de operador económico autorizado</li> </ul>	
<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 aéreos que dicha compañía aérea transporta a la UE o el EEE?</p> <p>Especifíquese la naturaleza de tales entidades y detállese</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Empresa privada de asistencia en tierra de la carga</li> <li>— Empresa regulada por el Estado</li> <li>— Instalaciones u organismo de inspección del Estado</li> <li>— Otras</li> </ul>	

7.2 ¿Qué métodos de inspección se aplican a la carga y el correo aéreos?

<p>Especifíquense, detallando el equipo empleado para inspeccionar la carga y el correo aéreos (fabricante, tipo, versión de <i>software</i>, norma, número de serie, etc.) en relación con todos los métodos utilizados</p>	
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

▼ **M11**

7.3 ¿Está contemplado el equipo o el método (por ejemplo, uso de perros entrenados para la detección de explosivos) en la lista de conformidad más reciente de la Unión Europea, la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) o la Administración de Seguridad en el Transporte (TSA)?

SÍ o NO	
En caso afirmativo, detállese	
En caso negativo, proporciónense detalles sobre la homologación del equipo de inspección y la fecha del mismo, así como toda indicación de que cumple las normas de la Unión aplicables a estos equipos	

7.4 ¿Se utiliza el equipo de conformidad con el concepto de operaciones (CONOPS) del fabricante? ¿El equipo se somete a pruebas y se mantiene con regularidad?

SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbase el proceso	

7.5 ¿Se tiene en consideración la naturaleza del envío durante el proceso de inspección?

SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbase cómo se garantiza que el método de inspección seleccionado es lo suficientemente fiable como para ofrecer garantías razonables de que el envío no esconde ningún artículo prohibido	

7.6 ¿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	

7.7 ¿Hay envíos exentos de la inspección de seguridad?

SÍ o NO	
---------	--

7.8 ¿Hay alguna exención no conforme con la lista de la Unión?

SÍ o NO	
En caso afirmativo, detállese	

7.9 ¿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	

▼ **M11**

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

SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbase	

7.11 Conclusión: ¿se inspeccionan la carga o el correo aéreas por alguno de los medios o métodos indicados en el punto 6.2.1 de la Decisión 2010/774/UE y 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 (HRCM)**

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 el 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 el 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 el 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 medios de transporte.

Referencia: puntos 6.7 y 6.8.3.4

*Nota:* La carga y el correo de alto riesgo autorizado para el transporte a la UE o el EEE llevará la declaración de seguridad «SHR», que quiere decir 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 aplicación de los controles de seguridad qué carga y qué correo aéreas 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, descríbanse	

▼ **M11**

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 seguridad de envío «SHR» en la documentación que acompaña el envío?

SÍ o NO	
En caso afirmativo, describese cómo se expide la declaración de seguridad y en qué documento	

8.5 Conclusión: ¿resulta apropiado el proceso implantado por la compañía aérea 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 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 y/o el correo aéreos con destino a la UE o el 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.

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

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

Referencia: punto 6.8.3

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, detállese	
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 el EEE?	
Especifíquese la naturaleza de tales entidades y detállese	
— Empresa privada de asistencia en tierra de la carga	
— Empresa regulada por el Estado	
— Instalaciones u organismo de inspección del Estado	
— Otras	

▼ **M11**

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, descríbase	

9.3 ¿Se siguen procesos que garanticen que la carga o el correo aéreo con destino a la UE o el 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, describanse las medidas de protección	
En caso negativo, expónganse 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:

- 1) la declaración de seguridad del envío se incluya en la documentación que lo acompañe como conocimiento aéreo, o documento postal equivalente, o como declaración separada y en formato electrónico o en papel, y
- 2) su identificador alfanumérico único figure en la documentación que acompaña los envíos transportados, ya sea en formato electrónico o en papel.

Referencia: puntos 6.3.2.6, letra d), 6.8.3.4 y 6.8.3.5

*Nota:* Podrán indicarse las siguientes declaraciones de seguridad:

- «SPX», es decir, el envío es seguro para las aeronaves de pasajeros, de carga y de correo, o
- «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 las aeronaves de pasajeros, de carga y de correo de acuerdo con los requisitos aplicables al alto riesgo.

De no existir un agente acreditado, podrá expedir la declaración de seguridad la compañía aérea ACC3 o una compañía aérea procedente de un tercer país exento del régimen ACC3.

10.1 ¿Se acompañan los envíos de documentación que confirme la aplicación de los controles de seguridad previos y actuales?

SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbase el contenido de la documentación	

▼ **M11**

En caso negativo, explíquese 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, explíquese el motivo	
10.3 ¿Especifica la documentación la declaración de seguridad de la carga y cómo se obtuvo dicha declaración?	
SÍ o NO	
10.4 Conclusión: ¿ofrece el proceso de documentación garantías suficientes de que la carga o el correo va acompañado de la documentación adecuada, que especifique la correcta declaración de seguridad?	
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**▼ **M17**

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 aéreo 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.

▼ **M11**

En estas conclusiones debe distinguir entre cuatro posibles casos principales:

- 1) el programa de seguridad de la compañía aérea es conforme al apéndice 6-G previsto en el anexo al Reglamento (UE) n° 185/2010 y la verificación *in situ* confirma el cumplimiento del objetivo de la lista de control, o
- 2) el programa de seguridad de la compañía aérea es conforme al apéndice 6-G previsto en el anexo al Reglamento (UE) n° 185/2010, pero la verificación *in situ* no confirma el cumplimiento del objetivo de la lista de control, o
- 3) el programa de seguridad de la compañía aérea no es conforme al apéndice 6-G previsto en el anexo al Reglamento (UE) n° 185/2010, 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 previsto en el anexo al Reglamento (UE) n° 185/2010 y la verificación *in situ* no confirma el cumplimiento del objetivo de la lista de control.

11. 1 Conclusión general: Indíquese 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:

▼ **M11**

## ANEXO

**Lista de personas y entidades inspeccionadas y entrevistadas**

Indíquese el nombre de la entidad, el nombre de la persona de contacto y la fecha de la inspección o entrevista.

▼ **M15**

## 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 ACC3 (*Compañía aérea que transporta carga o correo aéreos a la Unión Europea a partir de un aeropuerto de un tercer país*) tratando de obtener 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 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 un ACC3 o a un agente acreditado de un tercer país que ha superado la validación de seguridad aérea de la UE (RA3).

Los prerequisites para transportar carga o correo aéreos a la Unión (UE) o Islandia, Noruega y Suiza se establecen en el Reglamento (UE) n° 185/2010, modificado por el Reglamento de Ejecución (UE) n° 859/2011 y por el Reglamento de Ejecución (UE) n° 1082/2012 de la Comisión <sup>(1)</sup>.

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 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 6.8.4.1, letra b), del anexo del Reglamento (UE) n° 185/2010. En los casos especificados en el punto 6.8.4.1, letra a), de dicho anexo, el validador de seguridad aérea de la UE empleará la lista de control ACC3.

Si el validador de la seguridad aérea de la UE llega a la conclusión de que la entidad ha cumplido satisfactoriamente los objetivos de la lista de control, se entregará un informe de validación a la entidad validada. El informe de validación determinará que la entidad es designada como expedidor conocido de un tercer país que ha superado la validación de seguridad aérea de la UE (KC3). El KC3 podrá recurrir al informe en sus relaciones comerciales con cualquier ACC3 y con cualquier RA3. El informe de validación incluirá al menos todas las partes siguientes:

- a) la lista de control completada [apéndice 6-C4 del anexo del Reglamento (UE) n° 185/2010] firmada por el validador de seguridad aérea de la UE y, si procede, con observaciones de la entidad validada;
- b) la declaración de compromiso [apéndice 6-H3 del anexo del Reglamento (UE) n° 185/2010] firmada por la entidad validada, y
- c) una declaración de independencia [apéndice 11-A del anexo del Reglamento (UE) n° 185/2010] 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.

En cuanto a las partes que no puedan valorarse conforme a los requisitos previstos en el Reglamento (UE) n° 185/2010, 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).

<sup>(1)</sup> DO L 324 de 22.11.2012, p. 25.

**▼ M15**

Si la validación de la seguridad aérea de la UE llega a la conclusión de que la entidad no ha cumplido satisfactoriamente los objetivos previstos en la lista de control, se le entregará una copia de la lista de control completada en la que se determinarán las deficiencias detectadas.

**Cómo rellenar el formulario:**

- 1) Deben completarse todas las partes de la lista de control. 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 01.10.2012 a 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/estatuto C-TPAT/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 de la ubicación que se pretende validar)	
Número/Unidad/Edificio	
Calle	
Población	
Código postal	
Estado (si procede)	
País	
Apartado de correos, si procede	

▼ **M15**

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	
[número]	
1.9. Nombre y cargo del responsable de la seguridad de la carga o el correo aéreo 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 ha superado la validación de seguridad aérea de la UE**

Objetivo: No podrá transportarse a la UE y al EEE carga y correo aéreo que no hayan sido objeto de controles de seguridad. La carga y el correo entregados por un KC3 a un 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 protege hasta que se traslada a un ACC3 o a un RA3. Los controles de seguridad consistirán en medidas que ofrezcan garantías razonables de que el envío no esconde ningún artículo prohibido.

Referencia: Punto 6.8.3

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 y/o aprobado el programa de seguridad por la autoridad adecuada del Estado en el que la entidad está ubicada? En caso afirmativo, describese el proceso	
2.3. ¿Cubre el programa de seguridad de modo suficiente los elementos mencionados en la lista de control (partes 4 a 11)?	
SÍ o NO	
En caso negativo, describese por qué pormenorizando los motivos	

▼ **M15**

2.4. ¿Es el programa de seguridad concluyente, consistente y completo?	
SÍ o NO	
En caso negativo, expónganse los motivos	
2.5. ¿Ha establecido la entidad un proceso que garantice que la carga o el correo aéreos con destino a la UE o al EEE se somete a los controles de seguridad oportunos antes de su traslado a un ACC3 o a un RA3?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, describase el proceso	
2.6. ¿Dispone la entidad de un sistema de gestión (instrumentos, instrucciones, etc.) 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 adecuada u otra entidad	
En caso negativo, explíquese cómo garantiza la entidad que los controles de seguridad se aplican del modo requerido	
2.7. Conclusiones y observaciones generales sobre la fiabilidad, el valor y la consistencia del proceso	
Observaciones de la entidad	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	

## PARTE 3

**Carga y/o correo aéreos reconocibles («Identificabilidad»)**

Objetivo: Determinar el punto (o lugar) en que la carga y el correo aéreos devienen reconocibles como tales. Se entiende por «identificabilidad» la capacidad de valorar cuándo y dónde devienen reconocibles la carga y el correo aéreos como tales.

3.1. Determinar cuándo y cómo un envío cualquiera de carga o correo aéreos con destino a la UE o al EEE deviene reconocible como tal mediante una inspección de las zonas de producción, embalaje, almacenamiento, selección y expedición, entre otras zonas relevantes.	
Describase	
Observaciones de la entidad	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	

*Nota:* Facilitar información exhaustiva sobre la protección de la carga o el correo aéreos reconocibles de interferencias no autorizadas o intentos de manipulación en las partes 6 a 9.

## PARTE 4

**Selección y formación del personal**

Objetivo: Para garantizar que se aplican los controles de seguridad requeridos, el KC3 asignará las tareas de seguridad de la carga o el correo aéreos a personal competente y responsable. El personal con acceso a la carga aérea reconocible posee todas las competencias necesarias para realizar su trabajo y recibe la formación adecuada.

Para cumplir este objetivo, el KC3 adoptará procedimientos que garanticen que todos los miembros del personal (ya sean trabajadores fijos, temporales, interinos, conductores, etc.) con libre acceso directo a la carga o el correo aéreos a los cuales estén aplicándose o se hayan aplicado controles de seguridad:

- a) se han sometido a un control inicial y a posteriores controles de precontratación y/o de antecedentes personales de conformidad, como mínimo, con los requisitos de las autoridades locales de la instalación KC3 validada, y

▼ **M15**

- 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:

- Un control de antecedentes personales es una verificación de la identidad de una persona y de su experiencia previa e incluye, cuando la legislación así lo permite, una verificación de antecedentes penales. Este control forma parte del proceso por el cual se evalúa la idoneidad de un individuo para aplicar un control de seguridad y/o para disponer de libre acceso a una zona restringida de seguridad (conforme define el 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

- 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"/> Comprobación de antecedentes personales <input type="checkbox"/> Examen de precontratación <input type="checkbox"/> Verificación de antecedentes penales <input type="checkbox"/> Entrevistas <input type="checkbox"/> Otros (detállense) 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 las instalaciones 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:

<input type="checkbox"/> Comprobación de antecedentes personales <input type="checkbox"/> Examen de precontratación <input type="checkbox"/> Verificación de antecedentes penales <input type="checkbox"/> Entrevistas <input type="checkbox"/> Otros (detállense) Explíquense los elementos, indíquese qué entidad los lleva a cabo y, si procede, indíquese el período anterior tenido en cuenta	
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

▼ **M15**

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

SÍ o NO	
En caso afirmativo, describanse los aspectos que cubre la formación y cuánto dura	

4.6. ¿Recibe el personal mencionado en el punto 4.5 formación continua?

SÍ o NO	
En caso afirmativo, describanse los aspectos que cubre la formación continua y la frecuencia con que se imparte	

4.7. Conclusión: ¿Garantizan las medidas relativas a la selección y formación de personal que todas las personas con acceso a la carga o el correo aéreos reconocibles con destino a la UE o al EEE se contratan adecuadamente y reciben la formación oportuna para asegurar un conocimiento suficiente de sus responsabilidades en materia de seguridad?

SÍ o NO	
En caso negativo, expónganse 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 y 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 un ACC3 o a un RA3 como carga o correo seguros.

La entidad deberá demostrar cómo su centro de actividad o sus instalaciones están protegidos 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 al control de accesos.

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

5.1. ¿Están todos los puntos de acceso a carga o correo aéreos reconocibles sujetos al control de accesos y el acceso limitado a las personas autorizadas?

SÍ o NO	
En caso afirmativo, especifíquese cómo se controla el acceso. Explíquese y describase. Son posibles varias respuestas	
<input type="checkbox"/> Personal de seguridad <input type="checkbox"/> Otro tipo de personal <input type="checkbox"/> Controles manuales si se autoriza la entrada de personas a la zona <input type="checkbox"/> Sistemas electrónicos de control de acceso <input type="checkbox"/> Otro (especifíquese)	

▼ **M15**

<p>En caso afirmativo, ¿cómo se garantiza que una persona tiene autorización para entrar en la zona? Explíquese y describese. Son posibles varias respuestas</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Utilización de una tarjeta de identificación de la empresa</li> <li>— Utilización de otro tipo de tarjeta de identificación, como un pasaporte o un permiso de conducción</li> <li>— Lista de personas autorizadas para uso del personal (de seguridad)</li> <li>— Autorización electrónica, por ejemplo por medio de un chip</li> <li>— Distribución de llaves o de códigos de acceso restringida al personal autorizado</li> <li>— Otros (especifíquese)</li> </ul>	
<p>5.2. ¿Están protegidos todos los puntos de acceso a carga o 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</p>	
<p>SÍ o NO</p>	
<p>En caso afirmativo, indíquese cómo están protegidos estos puntos. Explíquese y describese. Son posibles varias respuestas</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Presencia de personal de seguridad</li> <li>— Sistemas electrónicos de control de acceso que solo permite acceder a las personas una a una</li> <li>— Barreras, por ejemplo cierres o candados</li> <li>— Sistema de televisión en circuito cerrado</li> <li>— Sistema de detección de intrusos</li> </ul>	
<p>5.3. ¿Existen medidas adicionales para mejorar la seguridad general de las instalaciones?</p>	
<p>SÍ o NO</p>	
<p>En caso afirmativo, explíquense y describense</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Vallas o cercados</li> <li><input type="checkbox"/> Sistema de televisión en circuito cerrado</li> <li><input type="checkbox"/> Sistema de detección de intrusos</li> <li><input type="checkbox"/> Vigilancia y patrullas</li> <li><input type="checkbox"/> Otros (especifíquese)</li> </ul>	
<p>5.4. ¿Se trata de un edificio de construcción sólida?</p>	
<p>SÍ o NO</p>	
<p>5.5. Conclusión: ¿Son suficientes las medidas adoptadas por la entidad para impedir todo acceso no autorizado a aquellas partes de la ubicación en que se procesan o almacenan carga o correo aéreos reconocibles con destino a la UE o al EEE?</p>	
<p>SÍ o NO</p>	
<p>En caso negativo, expónganse los motivos</p>	
<p>Observaciones de la entidad</p>	
<p>Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE</p>	

▼ **M15****PARTE 6****Producción**

Objetivo: El KC3 tendrá implantados procedimientos para garantizar que la carga y 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 un 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, describase	

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, expónganse 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 y 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 un 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 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. Todos los productos acabados deben ser controlados antes del embalaje.

▼ **M15**

*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, describase	
7.4. Describa el acabado exterior del embalaje:	
a) ¿Es el acabado exterior del embalaje consistente?	
SÍ o NO	
Describase	
b) ¿Deja patente el acabado exterior del embalaje cualquier intento de manipulación?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, describase el proceso empleado para dejar patente cualquier intento de manipulación, por ejemplo, mediante precintos numerados, etiquetas especiales o cinta adhesiva de seguridad, etc.	
En caso negativo, describanse 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, expónganse 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 y 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 un 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.

▼ **M15**

*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 si pasan por un control para detectar posibles manipulaciones?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, describase	
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, expónganse 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 aérea y/o el correo aéreo 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 un 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 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 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"/> Los empleados de la entidad <input type="checkbox"/> Los conductores <input type="checkbox"/> Los visitantes <input type="checkbox"/> Los contratistas <input type="checkbox"/> Otros (especifíquese)	

▼ **M15**

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, describase	
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, expónganse 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 y el correo que no procedan de él mismo no sean expedidos a un 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 un 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 controlados 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, indíquese cómo se separan esos envíos de la carga o correo de su propia compañía y cómo se identifican ante el agente acreditado/transportista	
Observaciones de la entidad	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	

## PARTE 11

**Transporte**

Objetivo: El KC3 tendrá implantados procedimientos para garantizar que la carga y 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 un 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 un ACC3 o RA3.

▼ **M15**

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.

11.1. ¿Cómo se le hace entrega al ACC3 o RA3 de la carga y del correo aéreos?	
a) ¿Transporte propio de la entidad validada?	
SÍ o NO	
b) ¿Transporte de un ACC3 o RA3?	
SÍ o NO	
c) ¿Contratista empleado por la entidad validada?	
SÍ o NO	
11.2. ¿Están la carga y el correo aéreos embalados a prueba de manipulaciones?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, especifíquese cómo	
11.3. ¿Está el vehículo sellado o precintado antes del transporte?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, especifíquese cómo	
11.4. En caso de utilizar precintos numerados, indíquese si se controla el acceso a los precintos y si se registran los números correspondientes	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, especifíquese cómo	
11.5. Si procede, ¿firma el transportista de que se trate la declaración del transportista?	
SÍ o NO	
11.6. 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 y correo aéreos seguros?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, describase qué tipo de controles de seguridad (examen de precontratación, control de los antecedentes, etc.) y qué tipo de formación (concienciación en temas de seguridad, etc.)	
11.7. Conclusión: Indíquese si las medidas adoptadas son suficientes para proteger la carga y el correo aéreos de toda interferencia no autorizada durante su transporte	
SÍ o NO	
En caso negativo, expónganse los motivos	
Observaciones de la entidad	
Observaciones del validador de seguridad aérea de la UE	

## PARTE 12

**Cumplimiento**

Objetivo: Tras evaluar las once partes anteriores de esta lista de control, el validador de seguridad aérea de la UE debe concluir si su verificación *in situ* confirma la aplicación 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.





## APÉNDICE 6-D

### INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD AÉREA PARA

#### *EXPEDIDORES CLIENTES*

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

#### **Instalaciones**

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

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

#### **Personal**

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

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

#### **Mandatarios responsables**

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

#### **Integridad del/de los envío(s)**

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

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

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

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

#### **Transporte**

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

Si el expedidor cliente se sirve de un contratista:

- a) los envíos deberán precintarse previamente a su transporte, y
- b) la declaración del transportista que figura en el apéndice 6-E será suscrita por el transportista que realice el transporte por cuenta del expedidor cliente.

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

#### **Irregularidades**

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

**▼ B****Envíos de distinta procedencia**

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

- a) se separen de los envíos que sí procedan de él mismo, y
- b) la procedencia se indique claramente en el envío o en la documentación adjunta.

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

**Inspecciones sin previo aviso**

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

**Artículos prohibidos**

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

**Declaración de compromiso**

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

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

**DECLARACIÓN DE COMPROMISO — EXPEDIDOR CLIENTE**

De conformidad con el Reglamento (CE) n° 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2008, sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y sus correspondientes actos de desarrollo,

Declaro que:

- [nombre de la empresa] se ajusta a las presentes «Instrucciones en materia de seguridad de la aviación para expedidores clientes»,
- [nombre de la empresa] garantiza que el personal con acceso a la carga o correo aéreos ha sido informado sobre dichas instrucciones,
- [nombre de la empresa] garantiza la seguridad de la carga o correo aéreos hasta su entrega al agente acreditado,
- [nombre de la empresa] acepta que los envíos se sometan a controles de seguridad, incluidas inspecciones, y
- [nombre de la empresa] acepta que la autoridad competente del Estado miembro en el que está situado efectúe inspecciones sin previo aviso en sus instalaciones con objeto de establecer si [nombre de la empresa] cumple las presentes instrucciones.

Acepto la plena responsabilidad sobre mi declaración.

Nombre:

Cargo desempeñado en la empresa:

Fecha:

Firma:

**▼ M9****APÉNDICE 6-E****DECLARACIÓN DEL TRANSPORTISTA**

De conformidad con el Reglamento (CE) n° 300/2008 sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y sus correspondientes normas de desarrollo,

**▼ M9**

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

- todo el personal que transporte carga o correo aéreos haya recibido formación de sensibilización en materia de seguridad de conformidad con el punto 11.2.7 del anexo del Reglamento (UE) n° 185/2010,
- se compruebe la integridad de todo el personal contratado que tenga acceso a la carga o correo aéreos. Dicha comprobación deberá incluir, al menos, la verificación de la identidad (mediante una tarjeta de identidad, permiso de conducir o pasaporte con fotografía, en su caso) y el examen del currículum vitae o las referencias aportadas,
- los compartimentos de carga de los vehículos estén cerrados o precintados; los vehículos cubiertos con lonas o cortinas laterales se aten de manera segura utilizando cuerdas o cables de cerradura TIR y las zonas de carga de los camiones plataforma permanezcan vigiladas durante el transporte de la carga aérea,
- se registre el compartimento de carga inmediatamente antes del embarque y se cuide de que se mantenga la integridad de dicho registro hasta que finalice el embarque,
- todo conductor lleve un documento de identidad, pasaporte, permiso de conducir u otro documento equivalente que contenga una fotografía suya, documento expedido o reconocido por las autoridades nacionales correspondientes,
- los conductores no efectúen paradas no programadas desde la recogida hasta la entrega. Si fuera inevitable, el conductor controlará la seguridad de la carga y la integridad de los cierres o precintos a su vuelta. En caso de observarse cualquier rastro de interferencia, el conductor lo notificará a su supervisor, y no se entregarán la carga o correo aéreos sin la correspondiente notificación a la llegada,
- no se subcontrate a terceros el transporte, a menos que estos también hayan celebrado un acuerdo con el transportista [nombre anteriormente citado del agente acreditado/expedidor conocido/expedidor cliente, o de la autoridad competente que haya aprobado o acreditado al transportista], y
- no se subcontrate a terceros la prestación de otros servicios (por ejemplo: almacenamiento), hecha salvedad de un agente acreditado u organismo certificado o aprobado y registrado como proveedor de dichos servicios por parte de la autoridad competente.

Acepto la plena responsabilidad sobre mi declaración.

Nombre:

Cargo desempeñado en la empresa:

Nombre y dirección de la empresa:

Fecha:

Firma:

▼ **M11****APÉNDICE 6-F**

## CARGA Y CORREO

## 6-Fi

*RELACIÓN DE TERCEROS PAÍSES, ASÍ COMO PAÍSES DE ULTRAMAR Y TERRITORIOS CON RELACIONES ESPECIALES CON LA UNIÓN EN VIRTUD DEL TRATADO DE FUNCIONAMIENTO DE LA UNIÓN EUROPEA A LOS QUE NO ES DE APLICACIÓN EL TÍTULO SOBRE TRANSPORTES DE DICHO TRATADO, A LOS QUE SE RECONOCE LA APLICACIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD EQUIVALENTES A LAS NORMAS BÁSICAS COMUNES*

## 6-Fii

*RELACIÓN DE TERCEROS PAÍSES, ASÍ COMO PAÍSES DE ULTRAMAR Y TERRITORIOS CON RELACIONES ESPECIALES CON LA UNIÓN EN VIRTUD DEL TRATADO DE FUNCIONAMIENTO DE LA UNIÓN EUROPEA A LOS QUE NO ES DE APLICACIÓN EL TÍTULO SOBRE TRANSPORTES DE DICHO TRATADO, A LOS QUE NO SE EXIGE LA DESIGNACIÓN ACC3*

Los terceros países, así como los países y territorios con relaciones especiales con la Unión en virtud del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea o del Tratado de la Unión Europea, a los que no se exige la designación ACC3 se enumeran en una Decisión aparte de la Comisión.

▼ **M17**

## 6-Fiii

*ACTIVIDADES DE VALIDACIÓN DE TERCEROS PAÍSES, ASÍ COMO PAÍSES DE ULTRAMAR Y TERRITORIOS CON RELACIONES ESPECIALES CON LA UNIÓN EN VIRTUD DEL TRATADO DE FUNCIONAMIENTO DE LA UNIÓN EUROPEA A LOS QUE NO ES DE APLICACIÓN EL TÍTULO SOBRE TRANSPORTES DE DICHO TRATADO, A LOS QUE SE RECONOCE UNA VALIDACIÓN EQUIVALENTE A LA VALIDACIÓN DE SEGURIDAD DE LA UE*

▼ **M6****APÉNDICE 6-G**DISPOSICIONES APLICABLES A LA CARGA Y AL CORREO  
PROCEDENTES DE TERCEROS PAÍSES

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

- a) una descripción de las medidas aplicables a la carga y al correo aéreos;
- b) el procedimiento de aceptación;
- c) el régimen y los criterios aplicables a los agentes acreditados;
- d) el régimen y los criterios aplicables a los expedidores conocidos;
- e) el régimen y los criterios aplicables a los expedidores clientes;
- f) las normas para los controles y los exámenes físicos;
- g) el lugar de los controles y de los exámenes físicos;
- h) los datos del equipo de control;
- i) los datos del operador o del proveedor de servicios;
- j) la lista de exenciones de los controles de seguridad y de los exámenes físicos;
- k) el tratamiento dado a la carga y al correo aéreos de alto riesgo.

▼ **M6****APÉNDICE 6-H**

## DECLARACIÓN DE COMPROMISO — ACC3

Declaro que:

- hasta donde llega mi conocimiento, la información contenida en el programa de seguridad de la compañía respecto de los envíos transportados a la Unión Europea procedentes de terceros países es verdadera y exacta,
- las prácticas y procedimientos establecidos en el programa de seguridad respecto de los envíos transportados a la Unión Europea a partir de terceros países se aplicarán y mantendrán en todos los lugares cubiertos por el programa,
- el programa de seguridad se ajustará y modificará para adaptarse a todos los cambios que se introduzcan en la normativa de la Unión Europea con objeto de establecer requisitos aplicables a la carga/correo aéreo que se transporte a ésta a partir de terceros países, salvo que [nombre de la compañía aérea] informe a [nombre de la autoridad competente] de su decisión de dejar de transportar a la Unión envíos procedentes de terceros países,
- en un plazo máximo de diez días [nombre de la compañía aérea] informará por escrito a [nombre de la autoridad competente] de cualquier cambio que se introduzca en las secciones pertinentes de su programa de seguridad,
- la compañía ha designado a [nombre de la persona responsable] para que asuma en su nombre la responsabilidad global por las medidas de seguridad aplicadas a las operaciones de carga/correo aéreo efectuadas en [nombre de los aeropuertos de terceros países],
- a partir del 1 de julio de 2014, [nombre de la compañía aérea] establecerá y mantendrá disponible para su inspección una base de datos con los agentes acreditados, expedidores conocidos y expedidores clientes de terceros países,
- [nombre de la compañía aérea] prestará toda su colaboración en todas las inspecciones que sean necesarias y, a petición de los inspectores, facilitará el acceso a la base de datos arriba mencionada así como a toda la documentación pertinente,
- [nombre de la compañía aérea] informará a [nombre de la autoridad competente] de cualquier atentado grave contra la seguridad y de cualquier circunstancia que se sospeche pueda afectar a la seguridad de la carga/correo aéreo en un tercer país (en especial cualquier intento de ocultar en los envíos artículos prohibidos),
- [nombre de la compañía aérea] notificará a [nombre de la autoridad competente] si:
  - a) pone fin a sus actividades o cambia de nombre;
  - b) abandona el transporte de carga/correo aéreo;
  - c) deja de poder cumplir los requisitos que impone la normativa de la Unión Europea para el transporte a ésta de carga/correo aéreo procedente de terceros países.

Asumo toda la responsabilidad de esta declaración.

Nombre y apellidos:

Cargo en la compañía:

Fecha:

Firma:

▼ **M11****APÉNDICE 6-H1****DECLARACIÓN DE COMPROMISO — COMPAÑÍA AÉREA ACC3 QUE HA 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 el EEE <sup>(1)</sup> en lo referente a las normas de seguridad enumeradas en la lista de control o referidas en la misma <sup>(2)</sup>.

[Nombre de la compañía aérea] solo puede ser designada como «Compañía de transporte de carga o correo aéreos que efectúa operaciones con destino a la Unión a partir de un aeropuerto de un tercer país» (ACC3) una vez que se ha enviado un informe de validación de la UE a la autoridad competente de un Estado miembro de la UE o de Islandia, Noruega o Suiza, y que el informe ha sido aceptado por dicha autoridad competente a tal efecto, y una vez que los datos de la compañía aérea ACC3 se han introducido en la ► **M17** base de datos de la UE de seguridad de la cadena de suministro ◀.

Si el informe determina un incumplimiento de las medidas de seguridad referidas en él, ello podría conllevar la retirada de la designación de [nombre de la compañía aérea] como ACC3 previamente obtenida para este aeropuerto, por lo que [nombre de la compañía aérea] no podrá transportar carga o correo aéreos con destino a la UE ni el EEE desde este aeropuerto.

El informe tiene un período de validez de cinco años que vencerá a más tardar el.

En nombre de [nombre de la compañía aérea] declaro que:

- [nombre de la compañía aérea] aceptará las actuaciones de seguimiento oportunas a efectos de supervisar las normas confirmadas por el informe,
- toda modificación de las operaciones de [nombre de la compañía aérea] que no requiera una revalidación integral se hará constar en el informe original, para lo cual se añadirá la nueva información de modo que la información anterior permanezca visible; podrá tratarse de las modificaciones siguientes:
  - 1) se asigna la responsabilidad global de la seguridad a una persona distinta de la indicada en el punto 1.7 del apéndice 6-C3 del Reglamento (UE) n° 185/2010;
  - 2) cualquier otro cambio en las instalaciones o en los procedimientos que pueda incidir de forma significativa en las condiciones de seguridad,
- [nombre de la compañía aérea] informará a la autoridad que la designó como ACC3 si [nombre de la compañía aérea] 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,
- [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].

Asumo toda la responsabilidad de esta declaración en nombre de [nombre de la compañía aérea].

Nombre:

Cargo desempeñado en la empresa:

Fecha:

Firma:

<sup>(1)</sup> Aeropuertos situados en Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, 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, así como Islandia, Noruega y Suiza.

<sup>(2)</sup> Reglamento (UE) n° 185/2010, modificado por el Reglamento de Ejecución (UE) n° 859/2011.

▼ **M15****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 del RA3] 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 del RA3] solo podrá ser designado como «agente acreditado de un tercer país que ha superado la validación de seguridad aérea de la UE» (RA3) una vez que haya superado satisfactoriamente una validación de seguridad aérea de la UE («APTO») expedida por un validador de seguridad aérea de la UE y se incluya en la base de datos de la UE de agentes acreditados y expedidores conocidos.

Si el informe determina un incumplimiento de las medidas de seguridad referidas en él, ello podría conllevar la retirada de la designación de [nombre del RA3] como RA3 previamente obtenida para esa instalación, por lo que [nombre del RA3] no podrá entregar carga o correo aéreos seguros con destino a la UE o al EEE a un ACC3 o a otro RA3.

El informe tiene un período de validez de cinco años, por lo que vencerá a más tardar el ...

En nombre de [nombre del RA3] declaro que:

- a) [nombre del RA3] aceptará las actuaciones de seguimiento oportunas a efectos de supervisar las normas confirmadas por el informe.
- b) Toda modificación de las operaciones de [nombre del RA3] que no requiera una revalidación integral se hará constar en el informe original, para lo cual se añadirá la nueva información de modo que la información anterior permanezca visible. Podrá tratarse de las modificaciones siguientes:
  - 1) se asigna la responsabilidad global de la seguridad a una persona distinta de la indicada en el punto 1.8 del apéndice 6-C2 del Reglamento (UE) nº 185/2010;
  - 2) cualquier otro cambio en las instalaciones o en los procedimientos que pueda incidir de forma significativa en las condiciones de seguridad.
- c) [nombre del RA3] informará al ACC3 y al RA3 al que entrega carga o correo aéreos seguros si [nombre del RA3] 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.
- d) [nombre del RA3] 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 del RA3].

Asumo toda la responsabilidad de esta declaración en nombre de [nombre del RA3].

Nombre:

Cargo desempeñado en la empresa:

Fecha:

Firma:

▼ **M15****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 del KC3] 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 <sup>(1)</sup> en lo referente a las normas de seguridad enumeradas en la lista de control o referidas en la misma <sup>(2)</sup>.

[Nombre del KC3] solo podrá ser designado como «expedidor conocido de un tercer país que ha superado la validación de seguridad aérea de la UE» (KC3) una vez que haya superado satisfactoriamente una validación de seguridad aérea de la UE («APTO») expedida por un validador de seguridad aérea de la UE y se incluya en la base de datos de la UE de agentes acreditados y expedidores conocidos.

Si el informe determina un incumplimiento de las medidas de seguridad referidas en él, ello podría conllevar la retirada de la designación de [nombre del KC3] como KC3 previamente obtenida para esa instalación, por lo que [nombre del KC3] no podrá entregar carga o correo aéreos seguros con destino a la UE o al EEE a un ACC3 o a un agente acreditado de un tercer país que haya superado la validación de seguridad aérea de la UE (RA3).

El informe tiene un período de validez de cinco años, por lo que vencerá a más tardar el ...

En nombre de [nombre del KC3] declaro que:

- a) [nombre del KC3] aceptará las actuaciones de seguimiento oportunas a efectos de supervisar las normas confirmadas por el informe.
- b) Toda modificación de las operaciones de [nombre del KC3] que no requiera una revalidación integral se hará constar en el informe original, para lo cual se añadirá la nueva información de modo que la información anterior permanezca visible. Podrá tratarse de las modificaciones siguientes:
  - 1) se asigna la responsabilidad global de la seguridad a una persona distinta de la indicada en el punto 1.9 del apéndice 6-C4 del Reglamento (UE) n° 185/2010;
  - 2) cualquier otro cambio en las instalaciones o en los procedimientos que pueda incidir de forma significativa en las condiciones de seguridad.
- c) [nombre del KC3] informará al ACC3 y al RA3 al que entrega carga o correo aéreos seguros si [nombre del KC3] 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.
- d) [nombre del KC3] 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 del KC3].

Asumo toda la responsabilidad de esta declaración en nombre de [nombre del KC3].

Nombre:

Cargo desempeñado en la empresa:

Fecha:

Firma:

<sup>(1)</sup> Aeropuertos situados en Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovenia, Eslovaquia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumanía y Suecia, así como Islandia, Noruega y Suiza.

<sup>(2)</sup> Reglamento (UE) n° 185/2010, modificado por el Reglamento de Ejecución (UE) n° 859/2011 y por el Reglamento (UE) n° 1082/2012.

**▼M6****APÉNDICE 6-I**

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

**APÉNDICE 6-J**

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

**▼B****7. CORREO Y MATERIAL DE LA COMPAÑÍA AÉREA****7.0. DISPOSICIONES GENERALES**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**8. PROVISIONES DE A BORDO****8.0. DISPOSICIONES GENERALES**

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

**▼ B**

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

- a) equipaje de mano;
- b) objetos transportados por personas distintas de los pasajeros, y
- c) correo y material de la compañía aérea.

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

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

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

**▼ M9**

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

**▼ B**

8.1. CONTROLES DE SEGURIDAD

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

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

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

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

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

8.1.2. **Control**

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

**▼B**

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

8.1.3. **Aprobación de proveedores acreditados**

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

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

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

- 8.1.3.2. La autoridad competente de cada Estado miembro definirá, en el marco del correspondiente programa nacional de seguridad para la aviación civil a que se refiere el artículo 10 del Reglamento (CE) n° 300/2008, las responsabilidades relativas a la aplicación del siguiente procedimiento de aprobación de los proveedores acreditados:

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

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

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

La autoridad competente correspondiente conservará la declaración firmada;

- b) la autoridad competente —o el ►**M11** validador de seguridad aérea de la UE ◀ que actúe en su nombre y representación— examinará el programa de seguridad y efectuará un control *in situ* de las ubicaciones especificadas, a fin de valorar si el solicitante se ajusta a lo dispuesto en el punto 8.1.5;

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

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

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

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

- 8.1.3.5. Sin perjuicio del derecho de cada Estado miembro a aplicar medidas más rigurosas en virtud del artículo 6 del Reglamento (CE) n° 300/2008, todos los Estados miembros reconocerán a todo proveedor acreditado que haya sido aprobado conforme al punto 8.1.3.

**▼ B**8.1.4. **Designación de proveedores conocidos**

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

**▼ M9**

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

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

**▼ B**

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

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

**▼ M9**8.1.5. **Controles de seguridad que aplicará toda compañía aérea, proveedor acreditado o proveedor conocido**

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

- a) designar a un responsable o encargado de seguridad de la empresa;
- b) garantizar que las personas que tienen acceso a las provisiones de a bordo reciban formación en materia de seguridad de conformidad con el punto 11.2.7 antes de autorizarles el acceso a dichas provisiones;
- c) impedir el acceso no autorizado a sus instalaciones y a sus provisiones de a bordo;
- d) garantizar razonablemente que no se esconden artículos prohibidos en las provisiones de a bordo, e
- e) instalar dispositivos de cierre que dejen patente cualquier manipulación en todos los vehículos o contenedores que transporten provisiones de a bordo, o protegerlos físicamente.

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

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

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

**▼ B**8.2. **PROTECCIÓN DE LAS PROVISIONES DE A BORDO**

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

**▼ M1**8.3. **DISPOSICIONES DE SEGURIDAD ADICIONALES PARA LAS PROVISIONES DE A BORDO DE LÍQUIDOS, AEROSOL Y GELES Y DE BOLSAS A PRUEBA DE MANIPULACIONES**

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

**▼ M1**

2. Desde su entrada en cualquiera de esas zonas y hasta su venta final en las aeronaves, los líquidos, aerosoles y geles y las bolsas a prueba de manipulaciones estarán protegidos de toda interferencia no autorizada.
3. En una decisión específica se establecen disposiciones detalladas que completan las presentes disposiciones.

**▼ B****APÉNDICE 8-A**

## DECLARACIÓN DE COMPROMISO

*PROVEEDOR ACREDITADO DE PROVISIONES DE A BORDO*

De conformidad con el Reglamento (CE) n° 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2008, sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y sus correspondientes actos de desarrollo,

Declaro que:

- a mi leal saber y entender, la información que figura en el programa de seguridad de la empresa es auténtica y exacta,
- las prácticas y procedimientos establecidos en el presente programa de seguridad se implantarán y mantendrán en todas las ubicaciones que abarque el programa,
- este programa de seguridad se ajustará y adaptará para adaptarlo a todo futuro cambio pertinente en la normativa comunitaria, salvo que [nombre de la empresa] informe a [nombre de la autoridad competente] de que no pretende seguir entregando provisiones de a bordo directamente a la aeronave (y, en consecuencia, que no pretende seguir operando en calidad de proveedor acreditado),
- [nombre de la empresa] informará por escrito a [nombre de la autoridad competente] acerca de:
  - a) cambios menores en su programa de seguridad, tales como el nombre de la empresa, el responsable o encargado de seguridad o los datos de contacto, rápidamente y, en todo caso, en el plazo máximo de 10 días hábiles, y
  - b) cambios significativos planificados, tales como nuevos procedimientos de control, obras importantes que pueden incidir en el cumplimiento de la normativa comunitaria pertinente o cambio de ubicación/dirección, al menos 15 días hábiles antes de que tenga lugar su comienzo/cambio previsto,
- para garantizar el cumplimiento de la normativa comunitaria pertinente, [nombre de la empresa] cooperará plenamente en toda inspección, según corresponda, y facilitará el acceso a todos los documentos, a instancia de los inspectores,
- [nombre de la empresa] informará a [nombre de la autoridad competente] de toda vulneración grave de la seguridad y de toda circunstancia sospechosa que pueda incidir en la seguridad de las provisiones de a bordo, en particular de todo intento de ocultar artículos prohibidos en dichas provisiones,

**▼ M9**

- [nombre de la empresa] se asegurará de que todo el personal pertinente reciba una formación de conformidad con el capítulo 11 del Reglamento (CE) n° 185/2010 y tenga conocimiento de sus responsabilidades en materia de seguridad con arreglo al programa de seguridad de la empresa, y

**▼ B**

- [nombre de la empresa] informará a [nombre de la autoridad competente] acerca de si:
  - a) deja de operar;
  - b) deja de efectuar entregas de provisiones de a bordo directamente a la aeronave, o
  - c) no puede seguir cumpliendo las disposiciones de la normativa comunitaria pertinente.

Acepto la plena responsabilidad sobre mi declaración.

Nombre:

Cargo desempeñado en la empresa:

Fecha:

Firma:

**▼ M9****APÉNDICE 8-B****DECLARACIÓN DE COMPROMISO***PROVEEDOR CONOCIDO DE PROVISIONES DE A BORDO*

De conformidad con el Reglamento (CE) n° 300/2008 sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y sus correspondientes normas de desarrollo,

Declaro que:

— [nombre de la empresa]

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

**▼ M17**

b) deberá garantizar que las personas que tienen acceso a las provisiones de a bordo reciban formación de concienciación en materia de seguridad de conformidad con el punto 11.2.7 del anexo del Reglamento (UE) n° 185/2010 antes de autorizarles el acceso a dichas provisiones. Además, deberá garantizar que las personas que inspeccionen las provisiones de a bordo reciban formación de conformidad con el punto 11.2.3.3 del anexo del Reglamento (UE) n° 185/2010 y que las personas que apliquen otros controles de seguridad respecto a las provisiones de a bordo reciban formación de conformidad con el punto 11.2.3.10 del anexo del Reglamento (UE) n° 185/2010;

**▼ M9**

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

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

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

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

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

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

— [nombre de la empresa] se asegurará de que todo el personal oportuno reciba una formación de acuerdo con el capítulo 11 del anexo del Reglamento (CE) n° 185/2010 y tenga conocimiento de sus responsabilidades en materia de seguridad, y

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

a) cese en sus actividades, o

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

Acepto la plena responsabilidad sobre mi declaración.

Representante legal

Nombre:

Fecha:

Firma:

**▼ B****9. SUMINISTROS DE AEROPUERTO**

## 9.0. DISPOSICIONES GENERALES

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

9.0.2. A los efectos del presente capítulo:

**▼ M17**

a) se considerarán «suministros de aeropuerto» aquellos suministros que vayan a ser vendidos, utilizados o facilitados para todo fin o actividad en la zona restringida de seguridad de los aeropuertos, que no sean «objetos transportados por personas distintas de los pasajeros»,

**▼ B**

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

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

**▼ M9**

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

**▼ B**

## 9.1. CONTROLES DE SEGURIDAD

9.1.1. **Controles de seguridad — Disposiciones generales****▼ M9**

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

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

**▼ M17**

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

**▼ B**

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

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

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

9.1.2. **Control**

**▼ B**

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

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

9.1.3. **Designación de proveedores conocidos**

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

**▼ M9**

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

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

**▼ B**

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

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

**▼ M9**

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

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

- a) designar a un responsable o encargado de seguridad de la empresa;
- b) garantizar que las personas que tienen acceso a los suministros de aeropuerto reciban formación general en materia de seguridad de acuerdo con el punto 11.2.7 antes de autorizarles el acceso a dichos suministros;
- c) impedir el acceso no autorizado a sus instalaciones y a los suministros de aeropuerto;
- d) garantizar razonablemente que no se esconden artículos prohibidos en los suministros de aeropuerto, e
- e) instalar dispositivos de cierre antimanipulación en todos los vehículos o contenedores que transporten suministros de aeropuerto, o protegerlos físicamente.

**▼ M9**

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

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

**▼ B**

## 9.2. PROTECCIÓN DE LOS SUMINISTROS DE AEROPUERTO

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

**▼ M1**

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

1. Los suministros de bolsas a prueba de manipulaciones se entregarán en envases a prueba de manipulaciones en una zona de operaciones, una vez pasado el puesto de control de las tarjetas de embarque, o en una zona restringida de seguridad.
2. Desde su entrada en cualquiera de esas zonas y hasta su venta final en los puntos de venta, los líquidos, aerosoles y geles y las bolsas a prueba de manipulaciones estarán protegidos de toda interferencia no autorizada.
3. En una decisión específica se establecen disposiciones detalladas que completan las presentes disposiciones.

**▼ M9****APÉNDICE 9-A****DECLARACIÓN DE COMPROMISO***PROVEEDOR CONOCIDO DE SUMINISTROS DE AEROPUERTO*

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

Declaro que:

— [nombre de la empresa] deberá

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

**▼ M17**

- b) garantizar que las personas que tienen acceso a los suministros de aeropuerto reciban formación de concienciación en materia de seguridad de conformidad con el punto 11.2.7 del anexo del Reglamento (UE) nº 185/2010 antes de autorizarles el acceso a dichos suministros. Además, deberá garantizar que las personas que inspeccionen los suministros de aeropuerto reciban formación de conformidad con el punto 11.2.3.3 del anexo del Reglamento (UE) nº 185/2010 y que las personas que apliquen otros controles de seguridad respecto a los suministros de aeropuerto reciban formación de conformidad con el punto 11.2.3.10 del anexo del Reglamento (UE) nº 185/2010;

**▼ M9**

- c) impedir el acceso no autorizado a sus instalaciones y a los suministros de aeropuerto;
- d) garantizar razonablemente que no se esconden artículos prohibidos en los suministros de aeropuerto, e
- e) instalar dispositivos de cierre antimanipulación en todos los vehículos o contenedores que transporten suministros de aeropuerto, o protegerlos físicamente (esta letra no será aplicable durante el transporte en la zona de operaciones).

**▼ M9**

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

- para garantizar el cumplimiento, [nombre de la empresa] cooperará plenamente en toda inspección, según corresponda, y facilitará el acceso a todos los documentos, a instancia de los inspectores,
- [nombre de la empresa] informará a [nombre del gestor del aeropuerto] acerca de toda vulneración grave de la seguridad y de toda circunstancia sospechosa que pueda incidir en la seguridad de los suministros de aeropuerto, en particular, de todo intento de ocultar artículos prohibidos en dichos suministros,
- [nombre de la empresa] se asegurará de que todo el personal pertinente reciba una formación de acuerdo con el capítulo 11 del anexo del Reglamento (CE) nº 185/2010 y tenga conocimiento de sus responsabilidades en materia de seguridad, y
- [nombre de la empresa] informará a [nombre del gestor del aeropuerto] en caso de que:
  - a) cese en sus actividades, o
  - b) no pueda seguir cumpliendo las disposiciones de la normativa pertinente de la UE.

Acepto la plena responsabilidad sobre mi declaración.

Representante legal

Nombre:

Fecha:

Firma:

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

No se incluyen disposiciones al respecto en el presente Reglamento.

**11. SELECCIÓN Y FORMACIÓN DEL PERSONAL****11.0. DISPOSICIONES GENERALES**

- 11.0.1. Toda autoridad competente, gestor aeroportuario, compañía aérea o entidad de personal que aplique –o sea responsable de la aplicación de– las medidas establecidas con arreglo al programa nacional de seguridad para la aviación civil a que se refiere el artículo 10 del Reglamento (CE) nº 300/2008, deberá garantizar que dicho personal cumple las normas establecidas en el presente capítulo.
- 11.0.2. A efectos del presente capítulo, se entenderá por «certificación» toda evaluación formal y confirmación por parte o por cuenta de la autoridad competente que indique que la persona en cuestión ha superado el período formativo pertinente y que posee las competencias necesarias para desempeñar las funciones y tareas encomendadas de forma satisfactoria.
- 11.0.3. A efectos del presente capítulo, se entenderá por «Estado de residencia» todo país en que haya residido la persona en cuestión de forma continuada durante 6 meses o más, mientras que se entenderá por «laguna» en el expediente académico o laboral todo vacío informativo de más de 28 días.
- 11.0.4. Las competencias adquiridas por el personal con anterioridad al proceso de selección podrán tenerse en cuenta a la hora de evaluar toda necesidad formativa con arreglo al presente apartado.

**▼ M11**

**▼ B**

- 11.1. SELECCIÓN
- 11.1.1. El personal seleccionado para efectuar –o responsable de la realización de– inspecciones, controles de acceso o cualquier otro registro de seguridad en una zona restringida de seguridad, tendrá que haber superado previamente un control de antecedentes personales.
- 11.1.2. El personal seleccionado para efectuar –o responsable de la realización de– inspecciones, controles de acceso o cualquier otro registro de seguridad en cualquier área que no constituya una zona restringida de seguridad, tendrá que haber superado previamente un control de antecedentes personales o un examen de precontratación. Salvo que el presente Reglamento especifique lo contrario, la autoridad competente determinará si es necesario superar previamente un control de antecedentes personales o un examen de precontratación con arreglo a las normas nacionales aplicables.
- 11.1.3. De conformidad con la normativa comunitaria y la legislación nacional, todo control de antecedentes personales deberá, al menos:
- establecer la identidad de la persona sobre la base de los documentos justificativos oportunos;
  - referir los posibles antecedentes penales en todos los Estados de residencia durante al menos los 5 años precedentes, y
  - referir la formación y experiencia profesional, así como las posibles «lagunas» existentes durante al menos los 5 años precedentes.
- 11.1.4. De conformidad con la normativa comunitaria y la legislación nacional, todo examen de precontratación deberá:
- establecer la identidad de la persona sobre la base de los documentos justificativos oportunos;
  - referir la formación y experiencia laboral y las posibles «lagunas» durante al menos los 5 años precedentes, y
  - exigir que la persona en cuestión firme una declaración de antecedentes penales en todos los Estados de residencia durante al menos los 5 años precedentes.

**▼ M17**

- 11.1.5. La verificación de antecedentes personales o exámenes de precontratación deberán completarse antes de que la persona reciba formación en materia de seguridad que implique el acceso a información restringida. Las verificaciones de antecedentes personales se repetirán a intervalos regulares no superiores a cinco años.

**▼ B**

- 11.1.6. El proceso de selección con arreglo a los puntos 11.1.1 y 11.1.2 deberá comprender, al menos, una solicitud por escrito y una fase de entrevista para realizar una evaluación inicial de habilidades y aptitudes.
- 11.1.7. El personal seleccionado para efectuar controles de seguridad deberá poseer las habilidades y aptitudes físicas y psíquicas necesarias para desempeñar las tareas encomendadas con eficacia, y ser informado de la naturaleza de dichos requisitos al comienzo del proceso de selección.
- Dichas habilidades y aptitudes serán evaluadas durante el proceso de selección y antes de la conclusión de todo período de prueba.
- 11.1.8. Se conservarán los informes de selección, incluidos los resultados de las pruebas de evaluación, de todas aquellas personas seleccionadas con arreglo a los puntos 11.1.1 y 11.1.2 durante, al menos, la duración de sus respectivos contratos.
- 11.2. FORMACIÓN
- 11.2.1. **Obligaciones formativas generales**
- 11.2.1.1. El personal tendrá que haber superado el período formativo pertinente antes de ser autorizado a efectuar controles de seguridad sin supervisión.

**▼B**

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

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

- a) un instructor imparta los cursos de formación exigidos conforme al Reglamento (CE) nº 300/2008 y a sus actos de desarrollo, o
- b) se imparta un curso de formación por ordenador con objeto de cumplir las disposiciones del Reglamento (CE) nº 300/2008 y sus actos de desarrollo.

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

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

11.2.2. **Formación básica**

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

- a) conocimiento de actos de interferencia ilícita previos contra la aviación civil, actos terroristas y amenazas reales;
- b) conocimiento del marco jurídico para la seguridad aérea;
- c) conocimiento de los objetivos y la organización de la seguridad aérea, incluidas las obligaciones y responsabilidades de las personas que efectúan controles de seguridad;
- d) conocimiento de los procedimientos de control de accesos;
- e) conocimiento de los sistemas de tarjetas de identificación utilizados en los aeropuertos;
- f) conocimiento de los procedimientos de detención de personas y de las circunstancias en que las personas deben ser detenidas o denunciadas;
- g) conocimiento de los procedimientos de denuncia;
- h) capacidad para identificar artículos prohibidos;
- i) capacidad para actuar adecuadamente ante incidencias de seguridad;
- j) conocimiento de cómo pueden incidir el comportamiento y reacciones humanas en el desempeño de la seguridad, y
- k) capacidad para comunicar con claridad y confianza.

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

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

- a) entendimiento de la configuración de los puntos de control y del proceso de control;
- b) conocimiento de los métodos utilizados para ocultar artículos prohibidos;
- c) capacidad para actuar adecuadamente en caso de detectar artículos prohibidos;
- d) conocimiento de las capacidades y limitaciones del equipo de seguridad o métodos de control utilizados,

**▼B**

- e) conocimiento de los procedimientos aplicables en caso de emergencia,
    - y, si las tareas encomendadas a la persona lo requieran:
  - f) habilidades interpersonales, en particular para saber cómo afrontar las diferencias culturales y tratar con los pasajeros potencialmente conflictivos;
  - g) conocimiento de las técnicas de registro manual;
  - h) capacidad para llevar a cabo registros manuales de una forma lo suficientemente fiable como para garantizar la detección de artículos prohibidos escondidos;
  - i) conocimiento de las exenciones de controles y procedimientos de seguridad especiales;
  - j) capacidad para hacer funcionar el equipo de seguridad utilizado;
  - k) competencia para interpretar correctamente las imágenes generadas por el equipo de seguridad, y
  - l) conocimiento de los requisitos de protección del equipaje de bodega.
- 11.2.3.2. La formación de las personas que controlen la carga y el correo deberá conducir a la adquisición de las siguientes competencias:
- a) conocimiento de actos de interferencia ilícita previos contra la aviación civil, actos terroristas y amenazas reales;
  - b) conocimiento de las disposiciones legales pertinentes;
  - c) conocimiento de los objetivos y de la organización de la seguridad aérea, incluidas las obligaciones y responsabilidades de las personas que efectúan controles de seguridad en la cadena de suministro;
  - d) capacidad para identificar artículos prohibidos;
  - e) capacidad para actuar adecuadamente en caso de detectar artículos prohibidos;
  - f) conocimiento de las capacidades y limitaciones del equipo de seguridad y métodos de control utilizados;
  - g) conocimiento de los métodos utilizados para ocultar artículos prohibidos;
  - h) conocimiento de los procedimientos aplicables en caso de emergencia;
  - i) conocimiento de los requisitos de protección de la carga y del correo,
    - y, si lo requieren las tareas encomendadas a la persona:
  - j) conocimiento de los procedimientos de control de la carga y del correo, incluidas las exenciones de dichos controles, y de los procedimientos de seguridad especiales;
  - k) conocimiento de los métodos de control adecuados para distintos tipos de carga y correo;
  - l) conocimiento de las técnicas de registro manual;
  - m) capacidad para llevar a cabo registros manuales de una forma lo suficientemente fiable como para garantizar la detección de artículos prohibidos escondidos;
  - n) capacidad para hacer funcionar el equipo de seguridad utilizado;
  - o) competencia para interpretar correctamente las imágenes generadas por el equipo de seguridad, y
  - p) conocimiento de los requisitos de transporte.
- 11.2.3.3. La formación de las personas que controlen el correo y material de la compañía aérea, las provisiones de a bordo y los suministros de aeropuerto, deberá conducir a la adquisición de las siguientes competencias:
- a) conocimiento de actos de interferencia ilícita previos contra la aviación civil, actos terroristas y amenazas reales;

**▼B**

- b) conocimiento de las disposiciones legales pertinentes;
  - c) conocimiento de los objetivos y de la organización de la seguridad aérea, incluidas las obligaciones y responsabilidades de las personas que efectúan controles de seguridad en la cadena de suministro;
  - d) capacidad para identificar artículos prohibidos;
  - e) capacidad para actuar adecuadamente en caso de detectar artículos prohibidos;
  - f) conocimiento de los métodos utilizados para ocultar artículos prohibidos;
  - g) conocimiento de los procedimientos aplicables en caso de emergencia;
  - h) conocimiento de las capacidades y limitaciones del equipo de seguridad o métodos de control utilizados,
    - y, si lo requieren las tareas encomendadas a la persona:
      - i) conocimiento de las técnicas de registro manual;
      - j) capacidad para llevar a cabo registros manuales de una forma lo suficientemente fiable como para garantizar la detección de artículos prohibidos escondidos;
      - k) capacidad para hacer funcionar el equipo de seguridad utilizado;
      - l) competencia para interpretar correctamente las imágenes generadas por el equipo de seguridad, y
  - m) conocimiento de los requisitos de transporte.
- 11.2.3.4. La formación específica de las personas que efectúen inspecciones de vehículos deberá conducir a la adquisición de las siguientes competencias:
- a) conocimiento de los requisitos legales por los que deben regirse las inspecciones de vehículos, incluidas las exenciones de dichas inspecciones, y los procedimientos de seguridad especiales;
  - b) capacidad para actuar adecuadamente en caso de detectar artículos prohibidos;
  - c) conocimiento de los métodos utilizados para ocultar artículos prohibidos;
  - d) conocimiento de los procedimientos aplicables en caso de emergencia;
  - e) conocimiento de las técnicas de inspección de vehículos, y
  - f) capacidad para llevar a cabo inspecciones de vehículos de una forma lo suficientemente fiable como para garantizar la detección de artículos prohibidos escondidos.
- 11.2.3.5. La formación específica de las personas que efectúen controles de acceso aeroportuario, así como de las encargadas de los servicios de vigilancia y patrulla, deberá conducir a la adquisición de las siguientes competencias:
- a) conocimiento de los requisitos legales por los que debe regirse el control de accesos, incluidas las exenciones de dicho control y los procedimientos de seguridad especiales;
  - b) conocimiento de los sistemas de control de acceso utilizados en los aeropuertos;
  - c) conocimiento de las autorizaciones, incluidas las tarjetas de identificación y pases para vehículos, que den acceso a las zonas de operaciones y capacidad para identificarlas;
  - d) conocimiento de los procedimientos de patrulla y detención de personas, así como de las circunstancias en que las personas deberían ser detenidas o denunciadas;

**▼B**

- e) capacidad para actuar adecuadamente en caso de detectar artículos prohibidos;
  - f) conocimiento de los procedimientos aplicables en caso de emergencia, y
  - g) habilidades interpersonales, en particular para saber cómo afrontar las diferencias culturales y tratar con los pasajeros potencialmente conflictivos.
- 11.2.3.6. La formación de las personas que efectúen registros de seguridad de las aeronaves deberá conducir a la adquisición de las siguientes competencias:
- a) conocimiento de los requisitos legales por los que se rigen los registros de seguridad de las aeronaves;
  - b) conocimiento de la configuración del/de los tipo(s) de aeronave que ha(n) de someterse a registros de seguridad;
  - c) capacidad para identificar artículos prohibidos;
  - d) capacidad para actuar adecuadamente en caso de detectar artículos prohibidos;
  - e) conocimiento de los métodos utilizados para ocultar artículos prohibidos, y
  - f) capacidad para realizar registros de seguridad de la aeronave de una forma lo suficientemente fiable como para garantizar la detección de artículos prohibidos escondidos.
- 11.2.3.7. La formación de las personas encargadas de la protección de las aeronaves deberá conducir a la adquisición de las siguientes competencias:
- a) conocimiento sobre cómo proteger e impedir todo acceso no autorizado a la aeronave;

**▼M17**

- b) conocimiento de los procedimientos para precintar la aeronave, si procede respecto a la persona que recibe la formación;

**▼B**

- c) conocimiento de los sistemas de tarjetas de identificación utilizados en los aeropuertos;
  - d) conocimiento de los procedimientos de detención de personas y de las circunstancias en que las personas deberían ser detenidas o denunciadas, y
  - e) conocimiento de los procedimientos aplicables en caso de emergencia.
- 11.2.3.8. La formación de las personas encargadas de la vinculación de pasajero y equipaje deberá conducir a la adquisición de las siguientes competencias:
- a) conocimiento de actos de interferencia ilícita previos contra la aviación civil, actos terroristas y amenazas reales;
  - b) conocimiento de las disposiciones legales pertinentes;
  - c) conocimiento de los objetivos y de la organización de la seguridad aérea, incluidas las obligaciones y responsabilidades de las personas que efectúan controles de seguridad;
  - d) capacidad para actuar adecuadamente en caso de detectar artículos prohibidos;
  - e) conocimiento de los procedimientos aplicables en caso de emergencia;
  - f) conocimiento de los requisitos y métodos de vinculación de pasajero y equipaje, y
  - g) conocimiento de los requisitos de protección relativos al material de la compañía aérea utilizado para el procesamiento de pasajeros y equipaje.

**▼ B**

- 11.2.3.9. ► **M17** La formación de las personas que sometan la carga y el correo a controles de seguridad distintos de la inspección deberá conducir a la adquisición de las siguientes competencias: ◀
- a) conocimiento de actos de interferencia ilícita previos contra la aviación civil, actos terroristas y amenazas reales;
  - b) conocimiento de las disposiciones legales pertinentes;
  - c) conocimiento de los objetivos y de la organización de la seguridad aérea, incluidas las obligaciones y responsabilidades de las personas que efectúan controles de seguridad en la cadena de suministro;
  - d) conocimiento de los procedimientos de detención de personas y de las circunstancias en que las personas deberían ser detenidas o denunciadas;
  - e) conocimiento de los procedimientos de denuncia;
  - f) capacidad para identificar artículos prohibidos;
  - g) capacidad para actuar adecuadamente en caso de detectar artículos prohibidos;
  - h) conocimiento de los métodos utilizados para ocultar artículos prohibidos;
  - i) conocimiento de los requisitos de protección de la carga y del correo, y
  - j) conocimiento de los requisitos de transporte, si procede.
- 11.2.3.10. La formación de las personas que sometan el correo y material de la compañía aérea, las provisiones de a bordo y los suministros de aeropuerto a controles de seguridad distintos del escaneado, deberá contribuir a la adquisición de las siguientes competencias:
- a) conocimiento de actos de interferencia ilícita previos contra la aviación civil, actos terroristas y amenazas reales;
  - b) conocimiento de las disposiciones legales pertinentes;
  - c) conocimiento de los objetivos y de la organización de la seguridad aérea, incluidas las obligaciones y responsabilidades de las personas que efectúan controles de seguridad;
  - d) conocimiento de los procedimientos de detención de personas y de las circunstancias en que las personas deberían ser detenidas o denunciadas;
  - e) conocimiento de los procedimientos de notificación;
  - f) capacidad para identificar artículos prohibidos;
  - g) capacidad para actuar adecuadamente en caso de detectar artículos prohibidos;
  - h) conocimiento de los métodos utilizados para ocultar artículos prohibidos;
  - i) conocimiento de los requisitos de protección relativos al correo y material de la compañía aérea, a las provisiones de a bordo y a los suministros de aeropuerto, en su caso, y
  - j) conocimiento de los requisitos de transporte, si procede.

**▼B****11.2.4. Formación específica para personas que supervisen directamente a quienes efectúan controles de seguridad (supervisores)**

La formación específica de los supervisores deberá aportar, además de las aptitudes necesarias a las personas supervisadas, las siguientes competencias:

- a) conocimiento de las disposiciones legales pertinentes y de cómo adecuarse a las mismas;
- b) conocimiento de las funciones de supervisión;
- c) conocimiento de los procedimientos de control interno de la calidad;
- d) capacidad para actuar adecuadamente en caso de detectar artículos prohibidos;
- e) conocimiento de los procedimientos aplicables en caso de emergencia;
- f) capacidad de tutoría, de motivación y formación en el puesto de trabajo,  
y, si lo requieren las tareas encomendadas a la persona:
- g) conocimientos sobre gestión de conflictos, y
- h) conocimiento de las capacidades y limitaciones del equipo de seguridad o métodos de control utilizados.

**11.2.5. Formación específica para personas con la responsabilidad general de garantizar, a escala nacional o local, la conformidad de un determinado programa de seguridad y de su ejecución con las disposiciones legales vigentes (gestores de seguridad)**

La formación específica de los gestores de seguridad deberá conducir a la adquisición de las siguientes competencias:

- a) conocimiento de las disposiciones legales pertinentes y de cómo adecuarse a las mismas;
- b) conocimiento de los procedimientos internos, nacionales, comunitarios e internacionales de control de la calidad;
- c) capacidad de motivación de los colaboradores, y
- d) conocimiento de las capacidades y limitaciones del equipo de seguridad o métodos de control utilizados.

**11.2.6. Formación de personas, a excepción de los pasajeros, que requieran libre acceso a las zonas restringidas de seguridad**

11.2.6.1. Aquellas personas, excepto los pasajeros, que necesiten tener libre acceso a las zonas restringidas de seguridad y que no se mencionen en los puntos 11.2.3 a 11.2.5 y 11.5, deberán recibir formación en materia de seguridad para que se les pueda conceder la autorización que les permita acceder libremente a las zonas restringidas de seguridad. ► **MI7** Por razones objetivas, la autoridad competente podrá eximir de este requisito de formación a las personas cuyo acceso se limite a las zonas de la terminal accesibles a los pasajeros. ◀

11.2.6.2. La formación en materia de seguridad deberá conducir a las siguientes competencias:

- a) conocimiento de actos de interferencia ilícita previos contra la aviación civil, actos terroristas y amenazas reales;
- b) conocimiento de las disposiciones legales pertinentes;
- c) conocimiento de los objetivos y de la organización de la seguridad aérea, incluidas las obligaciones y responsabilidades de las personas que efectúan controles de seguridad;

**▼ B**

- d) entendimiento de la configuración de los puntos de control y los procesos de control;
  - e) conocimiento de los procedimientos de control de accesos y de escaneado pertinentes;
  - f) conocimiento de las tarjetas de identificación interna utilizadas en los aeropuertos;
  - g) conocimiento de los procedimientos de notificación, y
  - h) capacidad para actuar adecuadamente en caso de incidencias de seguridad.
- 11.2.6.3. Toda persona que reciba formación en materia de seguridad deberá demostrar conocer y comprender todos aquellos conceptos a que se refiere el punto 11.2.6.2 para poder recibir la autorización que le permita acceder libremente a las zonas restringidas de seguridad.

**▼ M9****11.2.7. Formación de personas que requieran una sensibilización en materia de seguridad general**

La formación de sensibilización en materia de seguridad general deberá conducir a la adquisición de las siguientes competencias:

- a) conocimiento de actos de interferencia ilícita previos contra la aviación civil, actos terroristas y amenazas actuales;
- b) conocimiento de las disposiciones legales pertinentes;
- c) conocimiento de los objetivos y la organización de la seguridad aérea en su entorno laboral, incluidas las obligaciones y responsabilidades de las personas que efectúan controles de seguridad;
- d) conocimiento de los procedimientos de denuncia, y
- e) capacidad para actuar adecuadamente ante incidencias de seguridad.

Toda persona que reciba formación de sensibilización en materia de seguridad general deberá demostrar conocer y comprender todos aquellos conceptos a que se refiere el presente punto antes de asumir sus funciones.

**▼ M8****11.3. CERTIFICACIÓN O APROBACIÓN**

- 11.3.1. Todas aquellas personas que desempeñen las tareas enumeradas en los puntos 11.2.3.1 a 11.2.3.5 estarán sujetas a:
- a) un proceso inicial de certificación o aprobación;
  - b) un proceso de recertificación al menos cada tres años para las personas encargadas del funcionamiento de equipos de rayos X o de detección de explosivos (EDS) y para los examinadores humanos de escáneres de seguridad, y
  - c) un proceso de recertificación o reaprobación al menos cada cinco años para el personal restante.

**▼ M17**

Las personas que desempeñen las tareas enumeradas en el punto 11.2.3.3 podrán quedar exentas del cumplimiento de estos requisitos si solo están autorizadas a efectuar comprobaciones visuales o registros manuales.

**▼ M8**

- 11.3.2. Las personas encargadas del funcionamiento de equipos de rayos X o EDS, así como los examinadores humanos de escáneres de seguridad, deberán superar, como parte del proceso inicial de certificación o aprobación, un examen estandarizado de interpretación de imágenes.
- 11.3.3. El proceso de recertificación o reaprobación al que se someterá a las personas encargadas del funcionamiento de equipos de rayos X o EDS, así como a los examinadores humanos de escáneres de seguridad, deberá comprender tanto un examen estandarizado de interpretación de imágenes como una evaluación de actuación operacional.

**▼ M8**

- 11.3.4. La no realización o no superación de las pruebas que componen el proceso de recertificación o reaprobación en un plazo razonable, no superior a tres meses por lo general, supondrá la suspensión de los permisos en materia de seguridad.
- 11.3.5. Se conservarán los informes relativos al proceso de certificación o aprobación de quienes se hayan sometido a los mismos y los hayan superado durante, al menos, la duración de sus respectivos contratos.

**▼ B**

## 11.4. FORMACIÓN PERMANENTE

- 11.4.1. Las personas encargadas del funcionamiento de equipos de rayos X o EDS se someterán a cursos de formación permanente consistentes en módulos prácticos y pruebas de reconocimiento de imágenes. Dicha formación adoptará la forma de:

- a) clases presenciales o cursos por ordenador, o
- b) formación en el puesto de trabajo con el sistema de proyección de imágenes virtuales de artículos peligrosos (TIP), siempre que se utilice un archivo con al menos 6 000 imágenes virtuales, como se especifica a continuación, que puedan instalarse en los aparatos de rayos X o EDS utilizados y la persona trabaje con este equipo durante, al menos, una tercera parte de su horario de trabajo.

Los resultados de las pruebas se entregarán a la persona en cuestión y se registrarán, pudiendo tenerse igualmente en cuenta como parte del proceso de recertificación o reaprobación.

Por lo que respecta a la formación presencial o por ordenador, todos los participantes deberán realizar prácticas y pruebas centradas en el reconocimiento de imágenes durante al menos 6 horas por semestre. El archivo contará con al menos 1 000 imágenes correspondientes a un mínimo de 250 artículos peligrosos diferentes, incluidas imágenes de piezas y componentes de dichos artículos, capturadas desde ángulos diversos. En las prácticas y pruebas se realizará una selección impredecible de imágenes del archivo.

Para la formación en el puesto de trabajo con sistemas TIP, el archivo contará con al menos 6 000 imágenes virtuales correspondientes a un mínimo de 1 500 artículos peligrosos diferentes, incluidas imágenes de piezas y componentes de dichos artículos, todas ellas capturadas desde ángulos diversos.

**▼ M8**

- 11.4.1.1. Los examinadores humanos de escáneres de seguridad se someterán a cursos de formación permanente consistentes en módulos prácticos y pruebas de reconocimiento de imágenes. Dicha formación adoptará la forma de clases presenciales o cursos por ordenador de una duración mínima de seis horas en cada período de seis meses.

Los resultados de las pruebas se entregarán a la persona en cuestión y se registrarán, pudiendo tenerse igualmente en cuenta como parte del proceso de recertificación o reaprobación.

**▼ B**

- 11.4.2. El personal que desempeñe las tareas enumeradas bajo el punto 11.2, hecha salvedad de aquellas a las que se refiere el punto 11.4.1, se someterá a ciclos de formación permanente con una periodicidad que permita preservar las competencias ya adquiridas previamente y adquirir otras nuevas adaptadas a los avances en materia de seguridad.

La formación permanente se centrará en las dos vertientes siguientes:

**▼ M9**

- a) competencias adquiridas durante la formación básica, específica y en materia de seguridad, al menos una vez cada 5 años o, en los casos en que las competencias no se hayan ejercitado durante más de 6 meses, antes de volver a asumir funciones en seguridad, y

**▼ B**

- b) competencias nuevas o ampliadas necesarias para garantizar que las personas que efectúan –o encargadas de la realización de– controles de seguridad tengan conocimiento rápidamente de las nuevas amenazas y disposiciones legales con miras a su aplicación.

Los requisitos previstos bajo la letra a) no serán aplicables a las competencias adquiridas durante ciclos o cursos de formación específica que dejen de ser necesarias para el desempeño de las tareas encomendadas a la persona en cuestión.

- 11.4.3. Se conservarán los expedientes de formación permanente de todas las personas que la hayan cursado al menos mientras duren sus contratos.

**▼ M11**

## 11.5. CUALIFICACIÓN DE INSTRUCTORES

- 11.5.1. La autoridad competente dispondrá de listas o de acceso a listas de instructores certificados que cumplan los requisitos previstos en los puntos 11.5.2 u 11.5.3.
- 11.5.2. Los instructores habrán superado satisfactoriamente una comprobación de antecedentes personales conforme al punto 11.1.3 y aportarán documentos justificativos de la cualificación o los conocimientos pertinentes.
- 11.5.3. Los instructores seleccionados o que impartiesen la formación especificada en el presente Reglamento antes de su entrada en vigor deberán demostrar, como mínimo, a la autoridad competente que:

**▼ M17**

- a) poseen los conocimientos y las competencias a los que se refiere el punto 11.5.4, e

**▼ M11**

- b) imparten únicamente los cursos aprobados por la autoridad competente con arreglo al punto 11.2.1.3.

- 11.5.4. ► **M17** Con objeto de obtener la acreditación como instructor cualificado para impartir la formación establecida en los puntos 11.2.3.1 a 11.2.3.5 y en los puntos 11.2.4 (salvo que se trate de la formación de supervisores que supervisen exclusivamente a las personas contempladas en los puntos 11.2.3.6 a 11.2.3.10) y 11.2.5, el aspirante deberá tener conocimiento del entorno de trabajo en el campo pertinente de la seguridad aérea y poseer la cualificación y las competencias oportunas en las siguientes áreas: ◀

- a) técnica pedagógica, y
- b) temas de seguridad objeto de enseñanza.

- 11.5.5. La propia autoridad competente deberá formar a los instructores, o bien homologar y mantener una lista de cursos de formación adecuados en materia de seguridad. La autoridad competente garantizará que los instructores reciban periódicamente formación o información sobre los avances registrados en los campos pertinentes.
- 11.5.6. Si la autoridad competente deja de considerar que los cursos de formación impartidos por un instructor cualificado ayudan a adquirir las competencias deseadas, revocará la certificación del curso en cuestión, o bien se asegurará de que el formador sea suspendido en sus funciones o eliminado de la lista de instructores cualificados, según corresponda.

## 11.6. VALIDACIÓN DE SEGURIDAD AÉREA DE LA UE

- 11.6.1. La «validación de seguridad aérea de la UE» constituye un proceso normalizado, documentado, imparcial y objetivo para obtener y evaluar las pruebas que permitan determinar el nivel de cumplimiento, por parte de la entidad validada, de los requisitos establecidos en el Reglamento (CE) n° 300/2008 y sus actos de ejecución.
- 11.6.2. **Validación de seguridad aérea de la UE**
  - a) podrá ser requisito para obtener o mantener un estatuto jurídico conforme al Reglamento (CE) n° 300/2008 y sus actos de ejecución;

▼ **M11**

- b) podrá llevarla a cabo una autoridad competente o un validador aprobado como validador de seguridad aérea de la UE, o un validador reconocido como equivalente en virtud del presente capítulo;
- c) evaluará las medidas de seguridad aplicadas bajo la responsabilidad de la entidad validada o las partes de ellas para las cuales dicha entidad quiera obtener la validación; consistirá, al menos, en:
  - 1) una evaluación de la documentación de seguridad pertinente, incluido el programa de seguridad o marco equivalente de la entidad validada;
  - 2) una comprobación de que se aplican medidas de seguridad aérea, que incluirá una verificación *in situ* de las operaciones pertinentes de la entidad validada, salvo que se indique otra cosa;
- d) será reconocida por todos los Estados miembros.

### 11.6.3. **Requisitos de aprobación de los validadores de seguridad aérea de la UE**

11.6.3.1. Los Estados miembros aprobarán los validadores de seguridad aérea de la UE atendiendo a su capacidad de evaluar la conformidad, que incluirá:

- a) independencia respecto del sector validado, a menos que se especifique lo contrario;
- b) un adecuado nivel de competencia del personal en el área de seguridad sometida a validación, así como métodos que permitan mantener dicha competencia al nivel previsto en el punto 11.6.3.5, y
- c) funcionalidad y adecuación de los procesos de validación.

11.6.3.2. Cuando proceda, para la aprobación se tendrán en cuenta los certificados de acreditación relacionados con las normas armonizadas pertinentes, en particular la norma EN-ISO/IEC 17020, en lugar de volverse a evaluar la capacidad de determinar la conformidad.

11.6.3.3. Un validador de seguridad aérea de la UE puede ser una persona física o jurídica.

11.6.3.4. El órgano de acreditación nacional establecido en virtud del Reglamento (CE) nº 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup> podrá acreditar la capacidad de las personas jurídicas de evaluar la conformidad a efectos de una validación de seguridad aérea de la UE y podrá adoptar medidas administrativas al respecto y llevar a cabo la vigilancia de las actividades de validación de la seguridad aérea de la UE.

11.6.3.5. Toda persona física que lleve a cabo una validación de seguridad aérea de la UE tendrá la competencia y los antecedentes personales adecuados y:

- a) se someterá a una comprobación de antecedentes personales de conformidad con el punto 11.1.3 que se repetirá al menos cada cinco años;
- b) llevará a cabo la validación de seguridad aérea de la UE de forma imparcial y objetiva, comprenderá el concepto de independencia y aplicará métodos que eviten conflictos de intereses en relación con la entidad validada;

<sup>(1)</sup> DO L 218 de 13.8.2008, p. 30.

**▼ M11**

- c) tendrá un conocimiento teórico y una experiencia práctica suficientes en el ámbito del control de calidad, así como las características personales y las capacidades necesarias para obtener conclusiones, registrarlas y valorarlas conforme a una lista de control, en particular, en lo referente a:
    - 1) principios, procedimientos y técnicas de supervisión del cumplimiento;
    - 2) factores que afectan a la supervisión y el rendimiento humanos;
    - 3) la función y la capacidad de actuación del validador, lo que incluye los conflictos de intereses;
  - d) proporcionará documentos que justifiquen la competencia oportuna basada en su formación y/o una experiencia laboral mínima en las áreas siguientes:
    - 1) principios de seguridad aérea generales de la UE y normas de seguridad aérea de la OACI;
    - 2) normas específicas relacionadas con la actividad validada y aplicación de dichas normas a las operaciones;
    - 3) técnicas y tecnologías de seguridad pertinentes para el proceso de validación;
  - e) recibirá formación permanente con la frecuencia necesaria para asegurarse de mantener las competencias que posee y adquirir otras nuevas que incorporen los avances en materia de seguridad aérea.
- 11.6.3.6. La autoridad competente apropiada deberá formar a los validadores de seguridad aérea de la UE, o bien homologar y conservar una lista de cursos de formación en materia de seguridad.
- 11.6.3.7. Los Estados miembros podrán limitar la aprobación de un validador de seguridad aérea de la UE a las actividades de validación que se lleven a cabo exclusivamente en el territorio del Estado miembro en cuestión en nombre de la autoridad competente de ese Estado miembro. En tales casos, no son de aplicación los requisitos del punto 11.6.4.2.
- 11.6.3.8. El período máximo de validez de la aprobación de un validador de seguridad aérea de la UE será de cinco años.
- 11.6.4. **Reconocimiento y suspensión de los validadores de seguridad aérea de la UE**
- 11.6.4.1. Ningún validador de seguridad aérea de la UE se considerará autorizado hasta que sus datos figuren en la ► **M17** Base de datos de la UE de seguridad de la cadena de suministro ◀. El validador de seguridad aérea de la UE recibirá de la autoridad competente, o de otra entidad que actúe en nombre de esta, documentación que lo acredite como validador autorizado. Durante el período en que la base de datos de agentes acreditados y expedidores conocidos de la Unión no pueda acoger información sobre validadores de seguridad aérea de la UE, la autoridad competente comunicará a la Comisión los datos pertinentes del validador de seguridad aérea de la UE; estos datos serán puestos por la Comisión a disposición de todos los Estados miembros.
- 11.6.4.2. Los validadores de seguridad de la aviación de la UE aprobados serán reconocidos por todos los Estados miembros.

**▼ M11**

- 11.6.4.3. Cuando se determine 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, la autoridad competente o las autoridades competentes que aprobaron a dicho validador retirarán su autorización y eliminarán al validador de la ► **M17** Base de datos de la UE de seguridad de la cadena de suministro ◀.
- 11.6.4.4. Las asociaciones profesionales, y las entidades que dependan de ellas, que apliquen programas de aseguramiento de la calidad podrán ser aprobadas como validadores de seguridad aérea de la UE siempre y cuando apliquen medidas equivalentes que garanticen una validación imparcial y objetiva. Este reconocimiento se hará en cooperación con las autoridades competentes de al menos dos Estados miembros.
- 11.6.4.5. La Comisión podrá reconocer las actividades de validación llevadas a cabo por autoridades o validadores de seguridad aérea que estén sujetos a las leyes y gocen del reconocimiento de un tercer país o una organización internacional, siempre y cuando pueda confirmar su equivalencia con la validación de seguridad aérea de la UE. Estos se enumerarán en el apéndice 6Fiii.
- 11.6.5. **Informe de validación de seguridad aérea de la UE («informe de validación»)**
- 11.6.5.1. En el informe de validación se hará constar la validación de seguridad aérea de la UE y se incluirá al menos:
- a) una lista de control completada firmada por el validador de seguridad aérea de la UE y, si se solicitan, con las observaciones, en el grado de detalle pertinente, de la entidad validada;
  - b) una declaración de compromiso firmada por la entidad validada, y
  - c) una declaración de independencia respecto de la entidad validada, firmada por la persona que realice la validación de seguridad aérea de la UE.
- 11.6.5.2. El validador de seguridad aérea de la UE determinará el nivel de cumplimiento de los objetivos descritos en la lista de control y hará constar los resultados de la validación en la parte pertinente de la lista de control.
- 11.6.5.3. La entidad validada se comprometerá, mediante una declaración de compromiso, a continuar realizando sus operaciones de conformidad con las normas satisfactoriamente validadas.
- 11.6.5.4. La entidad validada podrá declarar estar de acuerdo o en desacuerdo con el nivel de cumplimiento que determine el informe de validación. Esta declaración pasará a formar parte integrante del informe de validación.
- 11.6.5.5. La numeración de las páginas, la fecha de la validación de seguridad aérea de la UE y la rúbrica, tanto por parte del validador como de la entidad validada, en cada página indicarán que el informe de validación es completo.
- 11.6.5.6. Por defecto, el informe de validación se redactará en inglés y se entregará tanto a la entidad validada como, en su caso, a la autoridad competente en un plazo máximo de un mes a partir de la fecha de la verificación *in situ*.

**▼ M11**

## 11.7 RECONOCIMIENTO MUTUO DE LA FORMACIÓN

- 11.7.1. Las competencias adquiridas por una persona en un determinado Estado miembro en cumplimiento de los requisitos del Reglamento (CE) nº 300/2008 y sus actos de ejecución serán reconocidas en otro Estado miembro.

**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 de seguridad, incluido el programa de seguridad o programa equivalente de las entidades validadas, y en las oportunas actividades de verificación *in situ*.
- 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 que el validador debe examinar conforme a la correspondiente lista de control de la UE.
- g) En el caso de que varias entidades se sometan a una validación conjunta, confirmo que he aplicado una metodología que permite llevar a cabo una 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 persona que lleva a cabo la validación:

Nombre del validador de seguridad aérea de la UE:

Fecha:

Firma:

**▼ B****12. EQUIPOS DE SEGURIDAD**

## 12.0. DISPOSICIONES GENERALES

- 12.0.1. Toda autoridad, gestor o entidad que utilice aparatos para la ejecución de las medidas de las que es responsable con arreglo al programa nacional de seguridad para la aviación civil a que se refiere el artículo 10 del Reglamento (CE) nº 300/2008, deberá realizar las comprobaciones oportunas para garantizar que dicho equipo cumple las normas establecidas en el presente capítulo.

La autoridad competente permitirá a los fabricantes acceder a la información clasificada con arreglo a la Decisión (CE, CECA, Euratom) nº 2001/844 de la Comisión <sup>(1)</sup> en la medida de lo necesario.

<sup>(1)</sup> DO L 317 de 3.12.2001, p. 1.

**▼B**

- 12.0.2. Se practicarán ensayos rutinarios con todo equipo de seguridad.
- 12.1. ARCOS DETECTORES DE METALES (WTMD)
- 12.1.1. **Principios generales**
- 12.1.1.1. Los arcos detectores de metales (WTMD) deberán detectar e indicar mediante una alarma al menos determinados objetos metálicos, tanto de forma conjunta como por separado.
- 12.1.1.2. La detección mediante WTMD tendrá lugar con independencia de la posición y orientación del objeto metálico.
- 12.1.1.3. Los WTMD estarán fijados con firmeza a una base sólida.
- 12.1.1.4. Un indicador visual mostrará que el equipo está en funcionamiento.
- 12.1.1.5. Los mecanismos de ajuste de los parámetros de detección de los WTMD estarán protegidos y solo personas autorizadas tendrán acceso a los mismos.
- 12.1.1.6. Los WTMD activarán una alarma visual y una alarma acústica cuando detecten cualquiera de los objetos metálicos a que se refiere el punto 12.1.1.1. Ambos tipos de alarma serán perceptibles a una distancia de 2 metros.
- 12.1.1.7. La alarma visual dará una indicación de la intensidad de la señal detectada por el WTMD.
- 12.1.1.8. Los WTMD deberán instalarse en lugares que no se vean afectados por fuentes de interferencia.

**▼M10**

- 12.1.2. **Normas aplicables a los WTMD**
- 12.1.2.1. Existen dos tipos de normas aplicables a los WTMD. Una decisión específica de la Comisión establece disposiciones detalladas al respecto.

**▼M17**

- 12.1.2.2. Todos los WTMD utilizados exclusivamente para la inspección de personas que no sean pasajeros deberán adecuarse como mínimo a la norma 1.

**▼M10**

- 12.1.2.3. Todos los WTMD utilizados para la inspección de pasajeros deberá adecuarse a la norma 2.

**▼B**

- 12.1.3. **Requisitos adicionales de los WTMD**
- Todos los WTMD respecto de los que se suscriba un contrato de instalación a partir del 5 de enero de 2007 deberán reunir las siguientes condiciones:
- emitir una señal acústica o visual en un porcentaje de personas que hayan pasado por el arco sin activar la alarma, tal y como se menciona en el punto 12.1.1.1, pudiendo configurarse el porcentaje;
  - contar el número de personas controladas, a excepción de las personas que pasen por el arco en sentido contrario;
  - contar el número de alarmas, y
  - calcular el número de alarmas como porcentaje del número de personas controladas.

**▼B**

- 12.2. DETECTORES DE METALES PORTÁTILES (HHMD)
- 12.2.1. Los detectores de metales portátiles (HHMD) podrán detectar objetos metálicos tanto férreos como no férreos. Se activará una alarma para señalar la detección e identificación de la posición del metal detectado.
- 12.2.2. Los mecanismos de ajuste de los parámetros de sensibilidad de los HHMD estarán protegidos y solo personas autorizadas tendrán acceso a los mismos.
- 12.2.3. Los HHMD emitirán una señal de alarma acústica cuando detecten objetos metálicos que será perceptible a 1 metro de distancia.
- 12.2.4. El funcionamiento de los HHMD no se verá afectado por fuentes de interferencia.
- 12.2.5. Un indicador visual mostrará que el equipo está en funcionamiento.
- 12.3. EQUIPOS DE RAYOS X
- Los equipos de rayos X deberán adecuarse a las disposiciones detalladas establecidas en una decisión específica de la Comisión.
- 12.4. EQUIPOS DE DETECCIÓN DE EXPLOSIVOS (EDS)
- 12.4.1. **Principios generales**
- 12.4.1.1. Los detectores de explosivos (EDS) deberán detectar e indicar mediante una alarma las cantidades establecidas o cantidades superiores de material explosivo contenidas en el equipaje u otros envíos.
- 12.4.1.2. La detección tendrá lugar con independencia de la forma, posición u orientación del material explosivo.
- 12.4.1.3. Los EDS emitirán una señal de alarma en cada una de las siguientes circunstancias:
- cuando detecten material explosivo,
  - cuando detecten la presencia de un artículo que impida la detección de material explosivo, y
  - cuando el contenido de un bulto o envío sea demasiado denso para ser analizado.

**▼M7**

- 12.4.2. **Normas aplicables a los EDS**
- 12.4.2.1. Existen tres tipos de normas aplicables a los EDS. Una decisión específica de la Comisión establece disposiciones detalladas al respecto.
- 12.4.2.2. Todos los EDS deberán adecuarse a la norma 1.
- 12.4.2.3. La norma 1 expirará el 1 de septiembre de 2012.
- 12.4.2.4. La autoridad competente podrá permitir que los EDS conformes a la norma 1 instalados entre el 1 de enero de 2003 y el 1 de septiembre de 2006 puedan seguir utilizándose hasta el 1 de enero de 2014, a más tardar.
- 12.4.2.5. La norma 2 será aplicable a todos los EDS instalados a partir del 1 de enero de 2007, a menos que se haya suscrito un contrato de instalación de EDS conforme a la norma 1 con anterioridad al 19 de octubre de 2006.
- 12.4.2.6. Todos los EDS deberán adecuarse a la norma 2 el 1 de septiembre de 2012 a más tardar, a menos que sea de aplicación el punto 12.4.2.4.
- 12.4.2.7. La norma 2 expirará el 1 de septiembre de 2020.
- 12.4.2.8. La autoridad competente podrá permitir que los EDS conformes a la norma 2 instalados entre el 1 de enero de 2011 y el 1 de septiembre de 2014 puedan seguir utilizándose hasta el 1 de septiembre de 2022, a más tardar.

**▼M7**

- 12.4.2.9. Cuando la autoridad competente autorice que se puedan seguir utilizando los EDS conformes a la norma 2 desde el 1 de septiembre de 2020, dicha autoridad informará de ello a la Comisión.
- 12.4.2.10. La norma 3 será aplicable a todos los EDS instalados a partir del 1 de septiembre de 2014.
- 12.4.2.11. Todos los EDS deberán adecuarse a la norma 3 el 1 de septiembre de 2020 a más tardar, a menos que sea de aplicación el punto 12.4.2.8.

**▼B****12.4.3. Requisitos de calidad de imagen aplicables a los EDS**

La calidad de imagen de los EDS se atenderá a los requisitos pormenorizados fijados en una decisión específica de la Comisión.

**12.5. PROYECCIÓN DE IMÁGENES PARA LA DETECCIÓN DE ARTÍCULOS PELIGROSOS (TIP)****12.5.1. Principios generales**

- 12.5.1.1. Con el sistema TIP será posible proyectar imágenes virtuales de artículos peligrosos sobre las imágenes de rayos X correspondientes a los bultos u otros envíos sometidos a control.

Las imágenes virtuales proyectadas sobre imágenes de rayos X de los bultos y envíos sometidos a control se distribuirán de una manera uniforme, y las posiciones no deberán ser fijas.

Será posible configurar el porcentaje de imágenes virtuales que vayan a proyectarse.

- 12.5.1.2. El sistema TIP no afectará a la capacidad ni al normal funcionamiento de los equipos de rayos X.

El agente de control no recibirá aviso alguno de que vaya a ser proyectada o haya sido proyectada la imagen virtual de un artículo peligroso hasta que aparezca un mensaje conforme a lo establecido en el punto 12.5.2.2.

- 12.5.1.3. Los procedimientos de gestión del sistema TIP estarán protegidos y solo personas autorizadas tendrán acceso a ellos.

**▼M17**

- 12.5.1.4. Un administrador del sistema TIP será responsable de la gestión de su configuración.

- 12.5.1.5. La autoridad competente supervisará periódicamente la correcta aplicación de los sistemas TIP y garantizará que dichos sistemas estén configurados adecuadamente, lo que incluirá una proyección realista y pertinente de los objetos, se ajusten a los requisitos establecidos y dispongan de archivos de imágenes actualizados.

**▼B****12.5.2. Composición del sistema TIP**

- 12.5.2.1. El sistema TIP estará compuesto de al menos:

- a) un archivo de imágenes virtuales de artículos peligrosos;
- b) un procedimiento para mostrar y cerrar los mensajes, y
- c) un procedimiento para registrar y mostrar los resultados de las reacciones de los agentes de control.

- 12.5.2.2. El sistema TIP mostrará un mensaje al agente de control:

- a) cuando el agente de control haya reaccionado ante la proyección de la imagen virtual de un artículo peligroso;
- b) cuando el agente de control no haya reaccionado ante la proyección de la imagen virtual de un artículo peligroso;
- c) cuando el agente de control haya reaccionado sin haberse proyectado la imagen virtual de un artículo peligroso, y
- d) cuando hubiera resultado fallida la proyección de la imagen virtual de un artículo peligroso y hubiera sido visible para el agente de control.

El mensaje aparecerá de forma que no oculte ni confunda la imagen del bulto o envío a que hace referencia.

El mensaje permanecerá visible hasta que el agente de control lo cierre. En los casos descritos en las letras a) y b), el mensaje aparecerá junto a la imagen virtual del artículo peligroso.

**▼ B**

- 12.5.2.3. Para acceder a los equipos dotados de un sistema TIP activo, el agente de control tendrá que utilizar un código de identificación único.
- 12.5.2.4. Con el sistema TIP será posible almacenar los resultados de las reacciones de los distintos agentes de control durante un mínimo de 12 meses en un formato que permita la elaboración de informes.
- 12.5.2.5. Asimismo, la composición del sistema TIP deberá regirse por las disposiciones detalladas adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión.
- 12.6. EQUIPOS DE DETECCIÓN DE RASTROS DE EXPLOSIVOS (ETD)
- Los detectores de rastros de explosivos (ETD) deberán recoger y analizar partículas presentes sobre, o vapor procedente de, superficies contaminadas o contenido del equipaje o envíos, al tiempo que deberán señalar mediante una alarma la presencia de rastros de explosivos.
- 12.7. EQUIPOS DE CONTROL DE LÍQUIDOS, AEROSOLIOS O GELES (LAG)
- 12.7.1. **Principios generales**

**▼ M14**

- 12.7.1.1. El equipo LEDS deberá detectar e indicar mediante una alarma las cantidades especificadas, o cantidades superiores, de materiales peligrosos contenidas en los LAG.

**▼ B**

- 12.7.1.2. La detección tendrá lugar con independencia de la forma o material del envase o recipiente de los LAG.
- 12.7.1.3. Se utilizará el equipo de control de LAG de manera que el recipiente o envase se encuentre situado y orientado de forma que no se alteren las capacidades de detección.
- 12.7.1.4. El equipo de control de LAG emitirá una señal de alarma en cada una de las siguientes circunstancias:
- a) cuando detecte material peligroso;
  - b) cuando detecte la presencia de un artículo que impida la detección de material peligroso;
  - c) cuando no pueda establecer si los LAG son o no inertes, y
  - d) cuando el contenido de un bulto controlado sea demasiado denso para ser analizado.

**▼ M14**

- 12.7.2. **Normas aplicables a los equipos de sistemas de detección de explosivos líquidos (LEDS)**
- 12.7.2.1. Existirán tres normas aplicables a los equipos de LEDS. Una decisión específica de la Comisión establece disposiciones detalladas al respecto.
- 12.7.2.2. Todos los equipos LEDS cumplirán la norma 1.
- Los equipos LEDS que cumplan la norma 1 podrán utilizarse hasta el 30 de enero de 2016, como muy tarde.
- 12.7.2.3. La norma 2 será aplicable a todos los equipos de LEDS instalados a partir del día de entrada en vigor del presente Reglamento.
- Todos los equipos de LEDS deberán adecuarse a la norma 2 con efecto al 31 de enero de 2016, como muy tarde.

**▼B**12.7.3. **Aprobación del equipo de control de LAG**

El equipo aprobado por la autoridad competente de un Estado miembro o en nombre de esta será reconocido por los demás Estados miembros, que lo considerarán conforme a las normas prescritas en una decisión específica de la Comisión. Los Estados miembros notificarán a la Comisión el nombre y, si así se les solicita, otros datos pertinentes de los organismos designados para aprobar el equipo. La Comisión informará a los demás Estados miembros de dichos organismos.

## 12.8. MÉTODOS DE CONTROL CON NUEVAS TECNOLOGÍAS

12.8.1. Todo Estado miembro podrá autorizar un método de control con nuevas tecnologías distintas de las establecidas en el presente Reglamento, siempre que:

- a) se utilice con fines de evaluación, y
- b) no afecte de forma negativa al nivel global de seguridad;
- c) los interesados, incluidos los pasajeros, sean informados de que se está realizando un ensayo.

**▼M17**

12.8.2. El Estado miembro en cuestión informará por escrito a la Comisión y a los demás Estados miembros sobre el método de inspección que pretende autorizar antes de la introducción prevista del mismo, adjuntando una evaluación que indique cómo piensa garantizar que la aplicación del nuevo método cumpla lo previsto en el punto 12.8.1, letra b). La notificación también contendrá información detallada sobre el/los lugar(es) en que se prevé utilizar dicho método de inspección y la duración prevista del período de evaluación.

**▼B**

12.8.3. Si la Comisión da una respuesta positiva al Estado miembro, o si este no recibe respuesta alguna en un plazo de tres meses a contar desde la recepción de la solicitud por escrito, el Estado miembro podrá autorizar la introducción del nuevo método de control con nuevas tecnologías.

Si la Comisión no considera que el método de control propuesto proporcione suficientes garantías de mantenimiento del nivel global de seguridad aérea en la Comunidad, informará al Estado miembro correspondiente en un plazo de tres meses a contar desde la recepción de la notificación a que se refiere el punto 12.8.2, explicando sus motivos de preocupación. En tal caso, el Estado miembro interesado no comenzará a utilizar dicho método de control hasta haber obtenido el visto bueno de la Comisión.

12.8.4. El período de evaluación de cada método de control con nuevas tecnologías no excederá de 18 meses. Ese período de evaluación podrá ser prorrogado por la Comisión por otro período máximo de 12 meses, siempre que el Estado miembro justifique adecuadamente dicha prórroga.

12.8.5. La autoridad competente del Estado miembro presentará a la Comisión un informe provisional sobre la evaluación por intervalos no superiores a 6 meses durante el período de evaluación. La Comisión informará a los restantes Estados miembros del contenido de dicho informe provisional. En caso de no presentarse informe provisional, la Comisión puede instar al Estado miembro a suspender los ensayos.

12.8.6. Si, basándose en un informe, la Comisión considera que el método de control evaluado no proporciona suficientes garantías de mantenimiento del nivel global de seguridad aérea en la Comunidad, notificará al Estado miembro correspondiente la suspensión de los ensayos hasta que se aporten dichas garantías.

12.8.7. Ningún período de evaluación podrá exceder de 30 meses.

**▼ M3**

- 12.9. PERROS DETECTORES DE EXPLOSIVOS
- 12.9.1. **Principios generales**
- 12.9.1.1. Los perros detectores de explosivos (PDE) deberán poder detectar e indicar una cantidad mínima especificada de material explosivo.
- 12.9.1.2. La detección será independiente de la forma, posición u orientación del material explosivo.
- 12.9.1.3. Los PDE alertarán, mediante respuesta pasiva, de la presencia de los materiales explosivos mencionados en el apéndice 12-D de una Decisión separada de la Comisión.
- 12.9.1.4. Se podrán utilizar al PDE y su guía canino en labores de control si los dos han sido debidamente acreditados, tanto por separado como formando equipo.
- 12.9.1.5. Los PDE y sus guías serán objeto de un entrenamiento inicial y un entrenamiento periódico que garantice que adquieran y conserven las cualificaciones necesarias y, si procede, que aprendan otras nuevas.
- 12.9.1.6. Para recibir la acreditación, el equipo de PDE, consistente en un PDE y uno o varios guías caninos, deberá superar un entrenamiento.
- 12.9.1.7. La acreditación de un equipo de PDE será concedida por la autoridad competente de conformidad con el apéndice 12-E y 12-F de una Decisión separada de la Comisión, o en nombre de dicha autoridad.
- 12.9.1.8. Tras ser acreditado por la autoridad competente, el equipo de PDE podrá ser utilizado con fines de control de seguridad según los métodos de búsqueda libre o detección olfativa a distancia.
- 12.9.2. **Normas aplicables a los PDE**
- 12.9.2.1. Los niveles de prestaciones exigidos a los PDE se fijan en el apéndice 12-D de una Decisión separada de la Comisión.
- 12.9.2.2. Los equipos de PDE utilizados para el control de personas, equipaje de mano, objetos transportados por personas distintas de los pasajeros, vehículos, aeronaves, provisiones de a bordo y suministros de aeropuerto, así como de las zonas restringidas de seguridad del aeropuerto, cumplirán la **norma de detección 1**.
- 12.9.2.3. Los equipos de PDE utilizados para el control del equipaje facturado, correo y material de la compañía aérea, carga y correo, se ajustarán a la **norma de detección 2**.
- 12.9.2.4. Los equipos de PDE acreditados para detectar material explosivo mediante el método de detección olfativa a distancia solo podrán utilizarse para el control de la carga, pero no para los demás aspectos previstos en la **norma 2**.
- 12.9.2.5. Los PDE utilizados para el control de material explosivo estarán provistos de medios adecuados que permitan su identificación única.
- 12.9.2.6. Cuando desempeñe sus cometidos de detección de explosivos, el PDE estará siempre acompañado del guía canino que haya sido acreditado para trabajar con él.
- 12.9.2.7. Los PDE acreditados para el método de búsqueda libre tendrán un único guía. Un guía canino solo podrá estar acreditado para trabajar con un máximo de dos PDE.
- 12.9.2.8. Un PDE acreditado para el método de detección olfativa de explosivos a distancia solo podrá trabajar con un máximo de dos guías.
- 12.9.3. **Requisitos de entrenamiento**
- Obligaciones generales de entrenamiento*
- 12.9.3.1. El entrenamiento de los equipos de PDE abarcará aspectos teóricos, prácticos y de entrenamiento en el puesto de trabajo.

▼ **M3**

- 12.9.3.2. La autoridad competente determinará o aprobará el contenido de los cursos de entrenamiento.
- 12.9.3.3. El entrenamiento será impartido por la autoridad competente o en su nombre, y estará a cargo de formadores cualificados de conformidad con el punto 11.5 del anexo del Reglamento (UE) nº 185/2010.
- 12.9.3.4. Los perros dedicados a la detección de explosivos solo podrán destinarse a dicho cometido.
- 12.9.3.5. Durante el entrenamiento, se utilizarán materiales que representen explosivos.
- 12.9.3.6. Las personas que manipulen los materiales de entrenamiento deberán recibir formación para evitar fenómenos de contaminación.

*Entrenamiento inicial de los equipos de PDE*

- 12.9.3.7. Los equipos de PDE se someterán a un entrenamiento inicial acorde con los criterios establecidos en el punto 12.9.3 de una Decisión separada de la Comisión.
- 12.9.3.8. El entrenamiento inicial de un equipo de PDE incluirá entrenamiento práctico en el futuro entorno de trabajo.

*Entrenamiento periódico de los equipos de PDE*

- 12.9.3.9. Los PDE y sus guías estarán sujetos a obligaciones de entrenamiento periódico, tanto por separado como en equipo.
- 12.9.3.10. El entrenamiento periódico permitirá conservar las competencias adquiridas en el entrenamiento inicial y añadir otras en función de la evolución en el ámbito de la seguridad.
- 12.9.3.11. El entrenamiento periódico de los equipos de PDE se realizará a intervalos máximos de seis semanas. La duración mínima de las sesiones de entrenamiento periódico no podrá ser inferior a cuatro horas por cada período de seis semanas.
- 12.9.3.12. El punto 11 no se aplicará cuando el PDE se someta con periodicidad al menos semanal a un entrenamiento para el reconocimiento de todos los materiales enumerados en el apéndice 12-D de una Decisión separada de la Comisión.

*Expedientes de entrenamiento de los equipos de PDE*

- 12.9.3.13. Los expedientes de entrenamiento inicial y periódico del PDE y de su guía se conservarán al menos lo que dure su contrato laboral y se facilitarán a la autoridad competente si esta lo solicita.

*Entrenamiento operativo de los equipos de PDE*

- 12.9.3.14. Cuando un PDE desempeñe cometidos de control, se someterá a un entrenamiento operativo que garantice que su prestación se atiene a lo establecido en el apéndice 12-D de una Decisión separada de la Comisión.
- 12.9.3.15. El entrenamiento operativo se realizará de manera continua y aleatoria durante el período de intervención, y medirá las prestaciones de detección de PDE mediante materiales de entrenamiento homologados.

**12.9.4. Procedimientos de acreditación**

- 12.9.4.1. El procedimiento de acreditación garantizará que se miden las competencias siguientes:
  - a) capacidad del PDE de cumplir los requisitos de prestación establecidos en el apéndice 12-D de una Decisión separada de la Comisión;

**▼ M3**

- b) capacidad del PDE de indicar pasivamente la presencia de material explosivo;
  - c) capacidad del PDE y su guía o guías de trabajar eficazmente en equipo;
  - d) capacidad del guía de orientar correctamente al PDE e interpretar y responder adecuadamente a sus reacciones en presencia de material explosivo.
- 12.9.4.2. El procedimiento de acreditación simulará todas y cada una de las zonas en que trabajará el equipo del PDE.
- 12.9.4.3. El equipo del PDE deberá superar el entrenamiento correspondiente a todas las zonas para las que aspire a la acreditación.
- 12.9.4.4. Los procedimientos de acreditación se realizarán de conformidad con los apéndices 12-E y 12-F de una Decisión separada de la Comisión.
- 12.9.4.5. La acreditación tendrá una vigencia máxima de 12 meses.
- 12.9.5. **Control de calidad**
- 12.9.5.1. El equipo del PDE se someterá a medidas de control de calidad según lo prescrito en el apéndice 12-G de una Decisión separada de la Comisión.
- 12.9.6. **Metodología del control**
- Se especificarán requisitos más detallados en una Decisión separada de la Comisión.

**▼ M17**

- 12.10. EQUIPOS DE DETECCIÓN DE METALES (MDE)
- Una decisión específica de la Comisión establece disposiciones de aplicación relativas al uso de MDE.

**▼ M8**

- 12.11. ESCÁNERES DE SEGURIDAD
- 12.11.1. **Principios generales**
- Un escáner de seguridad es un sistema para el control de personas que puede detectar objetos metálicos y no metálicos, distintos de la piel humana, transportados en el cuerpo o en la ropa.
- Un escáner de seguridad con examinador humano puede consistir en un sistema de detección que genera una imagen del cuerpo de una persona para que el examinador humano analice y determine que no se transportan objetos metálicos ni objetos no metálicos, distintos de la piel humana, en el cuerpo de la persona controlada. Cuando el examinador humano detecte un objeto de este tipo, su ubicación será comunicada al agente de control para una inspección más detallada. En ese caso, el examinador humano será considerado parte integrante del sistema de detección.
- Un escáner de seguridad con un sistema de detección automática de objetos peligrosos puede consistir en un sistema de detección que reconoce automáticamente los objetos metálicos y no metálicos, distintos de la piel humana, transportados en el cuerpo o en la ropa de la persona controlada. Cuando el sistema identifique tal objeto, su ubicación se indicará al agente de control representada mediante un muñeco.
- A los efectos del control de pasajeros, los escáneres de seguridad deben cumplir las normas siguientes:
- a) los escáneres de seguridad detectarán e indicarán, mediante una alarma, como mínimo los objetos metálicos y no metálicos especificados, incluidos los explosivos, tanto aislados como asociados a otros objetos;
  - b) la detección será independiente de la posición y la orientación del objeto;

**▼M8**

- c) el sistema deberá tener un indicador visual que muestre que el equipo está en funcionamiento;
- d) los escáneres de seguridad se instalarán en lugares donde sus resultados no se vean afectados por fuentes de interferencia;
- e) el funcionamiento correcto de los escáneres de seguridad deberá evaluarse diariamente;
- f) los escáneres de seguridad deberán utilizarse de conformidad con el concepto de operaciones facilitado por el fabricante.

El despliegue y la utilización de los escáneres de seguridad deberán ajustarse a la Recomendación 1999/519/CE del Consejo, de 12 de julio de 1999, relativa a la exposición del público en general a campos electromagnéticos (0 Hz a 300 GHz)<sup>(1)</sup>, y a la Directiva 2004/40/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre las disposiciones mínimas de seguridad y de salud relativas a la exposición de los trabajadores a los riesgos derivados de los agentes físicos (campos electromagnéticos) (decimoctava Directiva específica con arreglo al apartado 1 del artículo 16 de la Directiva 89/391/CEE)<sup>(2)</sup>.

**12.11.2. Normas aplicables a los escáneres de seguridad**

Los requisitos de eficacia de los escáneres de seguridad se establecen en el apéndice 12-K, que quedará clasificado como «CONFIDENCIAL UE» y se tratará de conformidad con lo dispuesto en la Decisión 2001/844/CE, CECA, Euratom.

Los escáneres de seguridad satisfarán la norma definida en el apéndice 12-K desde la entrada en vigor del presente Reglamento.

**12.11.2.1. Todos los escáneres de seguridad deberán adecuarse a la norma 1.**

La norma 1 expirará el 1 de enero de 2022.

**12.11.2.2. La norma 2 será aplicable a todos los escáneres de seguridad instalados a partir del 1 de enero de 2019.****▼B****APÉNDICE 12-A**

En una decisión específica de la Comisión se establecen disposiciones detalladas sobre los requisitos de funcionamiento de los WTMD.

**APÉNDICE 12-B**

En una decisión específica de la Comisión se establecen disposiciones detalladas sobre los requisitos de funcionamiento de los EDS.

**APÉNDICE 12-C**

En una decisión específica de la Comisión se establecen disposiciones detalladas sobre los requisitos de funcionamiento de los equipos de control de líquidos, aerosoles y geles (LAGS).

**▼M8****APÉNDICE 12-K**

En una decisión específica de la Comisión se establecen disposiciones detalladas sobre los requisitos de eficacia de los escáneres de seguridad.

<sup>(1)</sup> DO L 199 de 30.7.1999, p. 59.

<sup>(2)</sup> DO L 159 de 30.4.2004, p. 1.