

II

(Actos no legislativos)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) N° 654/2013 DE LA COMISIÓN

de 10 de julio de 2013

que modifica el Reglamento (UE) n° 185/2010 en lo que se refiere a las listas de control de validación de la seguridad aérea de la UE para las entidades de terceros países

(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, por el que se establecen normas comunes para la seguridad de la aviación civil y por el que se deroga el Reglamento (CE) n° 2320/2002 ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 4, apartado 3,

Considerando lo siguiente:

- (1) El 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 ⁽²⁾, contiene normas detalladas para la validación de seguridad aérea de la UE.
- (2) Las listas de control son el instrumento que debe utilizar el validador de seguridad aérea de la UE para determinar el nivel de seguridad aplicado a la carga o el correo aéreos cuyo destino sea la UE o el EEE. Es necesario añadir dos nuevas listas de control a las actuales para

la plena aplicación del régimen de validación de la seguridad aérea de la UE.

- (3) Procede modificar el Reglamento (UE) n° 185/2010 en consecuencia.
- (4) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de Seguridad de Aviación Civil previsto en el artículo 19, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 300/2008.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El anexo del Reglamento (UE) n° 185/2010 queda modificado de conformidad con el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

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

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

Hecho en Bruselas, el 10 de julio de 2013.

Por la Comisión

El Presidente

José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ DO L 97 de 9.4.2008, p. 72.

⁽²⁾ DO L 55 de 5.3.2010, p. 1.

ANEXO

El anexo del Reglamento (UE) n° 185/2010 queda modificado como sigue:

1) Tras el apéndice 6-C, se inserta el siguiente apéndice:

«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 aéreo 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 aéreo en la Unión (*) 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 aéreo (**) 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 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 de 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

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	
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

a) solo carga aérea b) transporte aéreo y otros modos de transporte c) transitario con instalaciones de carga d) transitario sin instalaciones de carga e) agente de tierra f) otros	
---	--

1.7. Indíquese si el solicitante:

a) recibe carga de otro agente acreditado de un tercer país	
b) recibe carga de expedidores conocidos de un tercer país	
c) recibe carga de expedidores clientes de un tercer país	
d) recibe carga exenta	
e) inspecciona carga	
f) almacena carga	
g) ejerce otra actividad (especifíquese)	

1.8. Número aproximado de empleados

[número]	
----------	--

1.9. Nombre y cargo del responsable de la seguridad de la carga o el correo aéreos del tercer país

Nombre	
Cargo	
Dirección de correo electrónico	
Número de teléfono — incluido el prefijo internacional	

PARTE 2

Organización y responsabilidades del agente acreditado de un tercer país que 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:

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

- b) otros controles de seguridad que formen parte de un proceso de seguridad de la cadena de suministro y ofrezcan garantías razonables de que el envío no esconde ningún artículo prohibido y sean 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, descríbase 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, descríbase por qué, pormenorizando los motivos	
2.4. ¿Es el programa de seguridad concluyente, consistente y completo?	
SÍ o NO	
En caso negativo, expónganse los motivos	
2.5. ¿Ha establecido la entidad un proceso que garantice que la carga o el correo 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, descríbase el proceso	
2.6. ¿Dispone la entidad de un sistema de gestión (instrumentos, instrucciones, etc.) para garantizar que se realicen los controles de seguridad requeridos?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbase el sistema de gestión y explíquese si ha sido aprobado, controlado o facilitado por la autoridad 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 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 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).

Referencia: Punto 6.8.3.1

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 aéreo formación en materia de seguridad antes de autorizarse el acceso a la carga o al correo seguros?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbanse los aspectos que cubre la formación y cuánto dura	
3.6. ¿Recibe el personal que acepta, controla y/o protege la carga o el correo aéreo formación específica para el puesto?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbanse 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, descríbanse 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 aéreo 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	

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:

- 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 sociedad;
- 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, descríbanse 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, descríbase el procedimiento	
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? Descríbase 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.

Referencia: Punto 6.8.3

5.1. ¿Es realizada la inspección, en nombre de la entidad, por otra entidad?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, especifíquese y detállese la naturaleza de tales entidades: — Empresa privada de inspección — Empresa regulada por el Estado — Instalaciones u organismo de inspección del Estado — Otros Especifíquese la naturaleza del acuerdo/contrato entre la entidad validada y la entidad que realiza la inspección por su cuenta	
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, descríbase el proceso	
5.5. ¿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	
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, descríbase 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, descríbase lo que ocurre con el envío	
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, descríbase esa supervisión	
5.10. ¿Se aplican un régimen de análisis y/o un control de calidad determinados?	
SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbase	
5.11. Conclusión: ¿Se inspeccionan la carga o el correo aéreo 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.

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, descríbase	

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

SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbase	

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, descríbase 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.

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	
En caso afirmativo, especifíquese y detállese la naturaleza de tales entidades: — Empresa privada de inspección — Empresa regulada por el Estado — Instalaciones u organismo de inspección del Estado — Otros	

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

SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbanse Especifíquese qué tipos de protección se han implantado: — Física (valla, cercado, edificio de construcción sólida, etc.) — Humana (patrullas, etc.) — Tecnológica (circuito cerrado de televisión, sistema de alarma, etc.) Y explíquese cómo están organizados	

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

SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbase Especifíquese cómo se controlan todos los puntos de acceso (incluidas puertas y ventanas) de la carga y el correo aéreos reconocibles y seguros	

7.4. ¿Se aplican procedimientos que garanticen que la carga o el correo aéreos con destino a la UE o al EEE que han superado los oportunos controles de seguridad se protegen de interferencias no autorizadas desde el momento de su aseguramiento hasta el momento de su embarque o traslado a un ACC3 o a otro RA3?

SÍ o NO	
En caso afirmativo, descríbanse las medidas de protección (físicas, humanas, tecnológicas, etc.) Especifíquese, asimismo, si el edificio es de construcción sólida y qué tipos de materiales se han empleado, en su caso	
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	

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	

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 aéreo 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 aéreo 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 aéreo 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 aéreo con destino a la UE o al EEE.

Pueden observarse dos supuestos. El validador de seguridad aérea de la UE llega a la conclusión de que la entidad:

- ha cumplido satisfactoriamente los objetivos previstos en la lista de control. El validador entregará a la entidad validada el original del informe de validación y declarará que la entidad es designada como agente acreditado de un tercer país que ha superado la validación de seguridad aérea de la UE;
- no ha cumplido satisfactoriamente los objetivos previstos en la lista de control. En tal caso, no se autorizará a la entidad a entregar carga o correo aéreo seguros con destino a la UE o al EEE a un ACC3 o a otro RA3. La entidad recibirá una copia de la lista de control completada en la que se determinarán las deficiencias detectadas.

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 (*).

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).

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	
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 aéreos del tercer país

Nombre	
Cargo	
Dirección de correo electrónico	
Número de teléfono — incluido el prefijo internacional	

PARTE 2

Organización y responsabilidades del expedidor conocido de un tercer país que 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 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, describase 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, describase por qué pormenorizando los motivos	

2.4. ¿Es el programa de seguridad concluyente, consistente y completo?

SÍ o NO	
En caso negativo, expónganse los motivos	

2.5. ¿Ha establecido la entidad un proceso que garantice que la carga o el correo 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, 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

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.

Describese	
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:

- 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
- 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 aéreos reconocibles se somete a exámenes de precontratación que evalúan los antecedentes personales y la cualificación?

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

- 4.2. Indíquese si ese procedimiento incluye:

<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	
---	--

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

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

- 4.6. ¿Recibe el personal mencionado en el punto 4.5 formación 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)	
En caso afirmativo, ¿cómo se garantiza que una persona tiene autorización para entrar en la zona? Explíquese y describase. Son posibles varias respuestas <ul style="list-style-type: none"> — Utilización de una tarjeta de identificación de la empresa — Utilización de otro tipo de tarjeta de identificación, como un pasaporte o un permiso de conducción — Lista de personas autorizadas para uso del personal (de seguridad) — Autorización electrónica, por ejemplo por medio de un chip 	

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

PARTE 6

Producción

Objetivo: El KC3 tendrá implantados procedimientos para garantizar que la carga 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, descríbase	
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.

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, descríbase	

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.

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 aéreo 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 aéreo 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 aéreo 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 aéreo 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)	
--	--

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 aéreo 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.

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.

Pueden observarse dos supuestos. El validador de seguridad aérea de la UE concluye que la entidad:

- ha cumplido satisfactoriamente los objetivos previstos en la lista de control. El validador entregará a la entidad validada el original del informe de validación y declarará que la entidad es designada como expedidor conocido de un tercer país que ha superado la validación de seguridad aérea de la UE (KC3);
- ha incumplido los objetivos previstos en la lista de control. En tal caso, no se autorizará a la entidad a entregar carga o correo aéreos con destino a la UE o al EEE a un ACC3 o RA3 sin que haya sido inspeccionado por una parte autorizada. La entidad recibirá una copia de la lista de control completada en la que se determinarán las deficiencias detectadas.

En general, el validador de seguridad aérea de la UE deberá determinar si la carga y el correo a cargo de la entidad validada se tratan de tal manera que, en el momento de su entrega a un ACC3 o un RA3, pueda considerarse seguro para un vuelo con destino a la UE o al EEE con arreglo a los reglamentos aplicables de la Unión.

El validador de seguridad aérea de la UE deberá tener presente que la evaluación se efectúa en función de una metodología de cumplimiento general, basada en objetivos.

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) 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 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:

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 (*) en lo referente a las normas de seguridad enumeradas en la lista de control o referidas en la misma (**).

[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:

(*) 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.

(**) Reglamento (UE) n° 185/2010, modificado por el Reglamento de Ejecución (UE) n° 859/2011 y por el Reglamento (UE) n° 1082/2012.»
