

### III. OTRAS DISPOSICIONES

#### MINISTERIO DE FOMENTO

**10397** *Resolución de 30 de agosto de 2017, de la Secretaría General de Transporte, por la que se aprueba la actualización de la parte pública del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil.*

Por Acuerdo de Consejo de Ministros de 6 de julio de 2012, se modificó el Acuerdo de 5 de mayo de 2006, por el que se aprueba el Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil y se declara pública la parte del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil que afecta directamente a los pasajeros y aquella que, en el ámbito interno, constituye aplicación de las medidas comunes de seguridad aérea que no tienen carácter de información clasificada de la UE.

El Acuerdo de Consejo de Ministros de 6 de julio de 2012 prevé en su apartado segundo que en cumplimiento del Reglamento (CE) n.º 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2008, por el que se establecen las normas comunes para la seguridad de la aviación civil y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 2320/2002, se declara pública la parte del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil que afecta directamente a los pasajeros y aquella que, en el ámbito interno, constituya aplicación de las medidas comunes de seguridad aérea que no tienen carácter de información clasificada de la UE de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 de la Comisión, de 5 de noviembre de 2015, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea, procediéndose a su publicación en el anexo.

Asimismo, se autoriza a la Secretaria General de Transporte a publicar las modificaciones y actualizaciones de la parte pública del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil.

Esta Resolución aprueba las modificaciones y actualizaciones de la parte pública del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil, que son motivadas por la adopción de nuevas disposiciones y aspectos de índole práctico que afectan a la seguridad de la aviación civil.

Estas disposiciones cuentan con la conformidad del Pleno del Comité Nacional de Seguridad para la Aviación Civil que en su sesión de 7 de julio de 2017 adoptó una nueva versión del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil, siendo la fecha de entrada en vigor el 2 de octubre de 2017.

De conformidad con lo acordado, como anexo a esta Resolución, se procede a la publicación de la actualización de la parte pública del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil.

Madrid, 30 de agosto de 2017.–La Secretaria General de Transporte, Carmen Librero Pintado.

## ANEXO

### PARTE PÚBLICA DEL PNS

#### Principios Generales del Programa Nacional de Seguridad

##### Artículo 1. *Objetivo y Alcance del Programa.*

###### 1.1 Objetivo del Programa.

El Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil (PNS) (1) tiene como finalidad establecer la organización, métodos y procedimientos necesarios para asegurar la protección y salvaguarda de los pasajeros, tripulaciones, público, personal de tierra, aeronaves, aeropuertos y sus instalaciones, frente a actos de interferencia ilícita, perpetrados en tierra o en aire, preservando la regularidad y eficiencia del tránsito aéreo nacional e internacional en el Estado español y su espacio aéreo.

---

(1) El Programa Nacional de Seguridad incluye un anexo que desarrolla diversas Instrucciones de Seguridad Aeroportuaria. Ambos textos, cuerpo principal del documento y anexo, contienen normas de obligado cumplimiento.

El Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil se ha adoptado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3.1 de la Ley 21/2003, de 7 de julio de Seguridad Aérea mediante acuerdo de Consejo de Ministros de 5 de mayo de 2006.

Posteriormente, el acuerdo de Consejo de Ministros de 6 de julio de 2012, modifica el acuerdo de 5 de mayo de 2006, por el que se aprueba el Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil y se declara pública la parte del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil que afecta directamente a los pasajeros y aquella que, en el ámbito interno, constituye aplicación de las medidas comunes de seguridad aérea que no tienen carácter de información clasificada de la UE.

Por su parte, el Real Decreto 550/2006, de 5 de mayo, del Ministerio de la Presidencia designa la Autoridad competente responsable de la coordinación y seguimiento del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil y determina la organización y funciones del Comité Nacional de Seguridad de la aviación civil.

La Autoridad competente para la seguridad en la aviación civil, en el ámbito de sus competencias, hará cumplir las medidas en él contenidas, siendo éstas de obligada aplicación en la totalidad de los aeropuertos nacionales e instalaciones de navegación aérea, así como en los helipuertos con vuelos comerciales. Asimismo, las compañías y explotadores afectos al transporte aéreo están igualmente obligados a la aplicación de las normas contenidas en este documento, con las responsabilidades y limitaciones de aplicación que se establecen en el Programa.

El presente Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil satisface las normas y métodos recomendados del Anexo 17 de OACI al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, así como el Reglamento (CE) n.º 300/08 del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos que lo desarrollan.

###### 1.2 Ámbito de Aplicación y Limitaciones.

Para la consecución de los objetivos del Programa deberán aplicarse las medidas y procedimientos en él descritos en:

- a) Todos los aeropuertos nacionales, helipuertos e instalaciones de navegación aérea, tanto incluidas como no incluidas en recinto aeroportuario;
- b) Todos los operadores, entre ellos las compañías aéreas, que presten servicios en los aeropuertos mencionados en la letra a);
- c) Todas las entidades que aplican normas de seguridad aérea que lleven a cabo sus actividades en locales situados dentro o fuera de las instalaciones del aeropuerto y suministren bienes y/o servicios a los aeropuertos mencionados en la letra a) o a través de ellos.

Quedarán fuera del ámbito de aplicación del Programa Nacional de Seguridad las Bases Aéreas y los aeródromos militares que reciban eventualmente tráfico civil. Se aplicarán, no obstante, llegado el caso, aquellas medidas que, consensuadas entre la Autoridad competente de Seguridad de la Aviación Civil y el Ministerio de Defensa garanticen un adecuado nivel de protección. De igual manera, quedarán fuera del ámbito de aplicación del Programa Nacional de Seguridad las aeronaves de Estado.

Cuando no sea posible la aplicación de determinadas medidas en algunos aeropuertos o helipuertos, se podrán aplicar medidas alternativas que garanticen un nivel adecuado de seguridad conforme a lo dispuesto en por disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

En cualquier caso, estos aeropuertos y/o helipuertos presentarán un Programa de Seguridad para aprobación por la Autoridad competente.

### 1.3 Otros Programas de Seguridad para la Aviación Civil.

El presente Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil establece las líneas generales de cumplimiento de normas básicas en materia de protección de la seguridad de la aviación civil en el Estado español.

De acuerdo con lo indicado en el Artículo 11 del Reglamento (CE) n.º 300/08, el Programa se complementa con la adopción de procedimientos adecuados para el control de cumplimiento de las normas y métodos comunes a través del Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil (PNC). Igualmente, la formación en seguridad se asegurará en todos los niveles a través de un Programa Nacional de Formación de Seguridad de la Aviación Civil (PNF). El desarrollo y seguimiento de estos programas se realiza bajo la tutela de la Autoridad competente.

Para los aeropuertos y las instalaciones de navegación aérea designados como infraestructuras críticas conforme a la Ley 8/2011 de 28 de abril y al Real Decreto 704/2011 de 20 de mayo, los programas de seguridad aprobados conforme a lo dispuesto en la Ley 21/2003 de 7 de julio, de Seguridad Aérea, se considerarán como Planes de Protección Específicos.

No obstante, el Ministerio del Interior podrá proponer contenidos adicionales, de conformidad con lo establecido en el artículo 25, apartado quinto del Real Decreto 704/2011.

a) Programas de Seguridad de aeropuertos y compañías aéreas: De otra parte, la Autoridad competente realizará la evaluación y aprobación de los programas de seguridad de los aeropuertos nacionales, helipuertos con vuelos comerciales y compañías aéreas que presten servicios desde el Estado. Corresponde a estos últimos la elaboración de sus programas de acuerdo con los requisitos indicados en este Programa Nacional de Seguridad, así como la implantación, cumplimiento y adecuación de los mismos, cuando proceda.

Los programas incluirán disposiciones en materia de control interno de la calidad que describan cómo debe comprobar el gestor del aeropuerto o la compañía aérea la correcta aplicación de dichos métodos y procedimientos.

b) Programas de Seguridad de entidades: Las entidades obligadas a aplicar normas de seguridad aérea en virtud del presente programa nacional de seguridad para la aviación civil elaborarán, aplicarán y mantendrán un programa de seguridad. Dicho programa describirá los métodos y procedimientos que ha de seguir la entidad para dar cumplimiento al Programa Nacional de Seguridad.

El programa incluirá disposiciones en materia de control interno de la calidad que describan cómo debe comprobar la entidad la correcta aplicación de dichos métodos y procedimientos.

### 1.4 Alcance del Programa Nacional.

El alcance del Programa se ha adecuado al cumplimiento de los fines anteriormente indicados. La estructura del mismo sistematiza los procedimientos de aplicación y se ha

ordenado para facilitar los procesos de auditoría e inspección de su cumplimiento, coherentemente con lo indicado en el Reglamento (CE) n.º 300/08.

a) Principios generales: Establece la finalidad y ámbito general de aplicación del Programa; las definiciones aplicables en el contexto del sistema de seguridad de la aviación civil español; referencias normativas y legislativas; y finalmente las actividades de coordinación internacional inherentes al Programa Nacional, así como los procesos de comunicación en situaciones de contingencia que prevé el mismo.

b) Capítulos del PNS: En los Capítulos 1 y 2 se recogen los métodos y procedimientos específicos de seguridad en relación con la seguridad en los aeropuertos. En el caso del capítulo 2 se determinan los criterios establecidos para adoptar medidas de seguridad alternativas a las normas básicas comunes de seguridad en los aeropuertos o en las zonas demarcadas de los aeropuertos.

En el Capítulo 3 se recogen los métodos y procedimientos específicos de seguridad en relación con la seguridad de las aeronaves.

Los Capítulos 4 y 5 se refieren al control de pasajeros y equipajes de mano y en bodega.

El Capítulo 6 establece requisitos del control de la carga y el correo.

Los Capítulos 7 y 8 indican los controles aplicables al correo y material de las compañías aéreas, así como a las provisiones de a bordo.

El Capítulo 9 indica los controles aplicables a los suministros de aeropuerto.

El Capítulo 10 establece las medidas de seguridad que se aplicarán durante el vuelo.

El Capítulo 11 establece las competencias que debe adquirir el personal que aplica controles de seguridad.

El Capítulo 12 establece los requisitos de utilización y mantenimiento de los equipos de seguridad.

El Capítulo 13 enuncia la necesidad de establecer un Programa Nacional de Control de Calidad en materia de seguridad.

El Capítulo 14 establece las definiciones de las áreas y medidas necesarias para garantizar la protección de las instalaciones y dependencias de Navegación Aérea con independencia de su ubicación.

El Capítulo 15 establece las referencias de actuación frente a actos de interferencia ilícita, así como los medios necesarios en relación con estas contingencias.

c) Anexo A: Instrucciones de seguridad (SA): Establece directrices complementarias a la aplicación de las normas básicas y procedimientos establecidos en su capitulado a través de las Instrucciones de Seguridad.

## 1.5 Cumplimiento del Programa y Sanciones.

La Autoridad competente por su parte, velará por el cumplimiento de la norma y verificará su eficacia y correcta implantación a través del ejercicio de auditorías en todas sus formas. El carácter y procedimientos de estas evaluaciones de seguridad, se recogen en el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil. Los gestores aeroportuarios, los operadores de transporte aéreo y en general todas las compañías que desarrollen su actividad en el entorno aeroportuario tienen el deber de someterse a tales auditorías y colaborar en su desarrollo ofreciendo los medios técnicos y humanos para su correcta realización.

El incumplimiento de las normas contenidas en el presente programa, puede ser objeto de sanción según se establece en la Ley de Seguridad aérea 21/2003.

## 1.6 Adecuación y Actualización del Programa.

El Programa Nacional de Seguridad debe ser objeto de continua actualización y adecuación de sus contenidos para atender a los niveles de amenaza contra los objetivos de la aviación civil existentes en cada momento, tanto en el territorio y espacio aéreo de soberanía nacional, como en su entorno geopolítico. Igualmente, el Programa Nacional de Seguridad ajustará sus contenidos a las prácticas y procedimientos para prevención de riesgos y detección de amenazas a la aviación civil.

En este proceso serán tenidas en cuenta tanto las actualizaciones reguladoras y normativas, en materia de seguridad de la aviación civil que vengan dictadas por los organismos y agencias internacionales, como aquéllas de carácter nacional que se establezcan por la Autoridad competente en materia de seguridad de aviación civil.

## Artículo 2. *Definiciones.*

Acto de Interferencia Ilícita: Actos, o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil incluyendo, sin que esta lista sea exhaustiva, lo siguiente:

- Apoderamiento ilícito de aeronaves;
- Destrucción de una aeronave en servicio;
- Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos;
- Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica;
- Introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos destinados a fines criminales;
- Uso de una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente;
- Comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.

Aeronaves de Estado: Las aeronaves militares, entendiéndose por tales las que tengan como misión la defensa nacional o estén mandadas por un militar comisionado al efecto. Estas aeronaves quedan sujetas a su regulación peculiar.

También se consideran las aeronaves no militares destinadas exclusivamente a servicios estatales no comerciales.

Agente acreditado: La compañía aérea, el agente, el transitario o cualquier otra entidad que realiza los controles de seguridad de la carga o del correo.

Arco detector de metales: Equipo de seguridad que permite, tras el paso a través del mismo, revelar la presencia de ciertos objetos prohibidos en función de diversas variables.

Área de Maniobras: Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.

Área de Movimiento: Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y la(s) plataforma(s).

Auditorías / Inspección: Son los procesos basados en una metodología común, con objeto de garantizar «in situ» la eficacia del Programa Nacional de Seguridad. Se realizarán por parte de auditores cualificados. Este concepto se reserva en el Reglamento (CE) n.º 300/08, a la realización de estas actividades en el ámbito nacional, en los términos recogidos en el PNC.

Autoridad Aeroportuaria: La Autoridad aeroportuaria en cada aeropuerto será el Director de Aeropuerto o Delegado de Aena en las Bases Aéreas y aeródromos militares abiertos al tráfico civil en su ámbito de competencia. Estos últimos deberán coordinar las acciones de aplicación y cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil con el Jefe de la Base Aérea como responsable único de la seguridad de la misma, en la que están incluidas las Instalaciones cedidas en uso a Aena.

Autoridad competente de Seguridad de Aviación Civil: Autoridad nombrada por el Estado responsable de las actividades para la aplicación del programa nacional de seguridad de la aviación civil (Reglamento (CE) n.º 300/08).

Acreditación/Autorización: Cualquiera de los soportes (tarjeta, cartulina, pegatina autoadhesiva, u otro documento) expedido a las personas/vehículos que necesiten acreditación o autorización para tener acceso a ciertas zonas de los aeropuertos.

Aviso de Bomba: Amenaza comunicada, anónima o no, real o falsa, que sugiere o indica que la seguridad de una aeronave en vuelo o en tierra, aeropuertos, instalaciones de aviación civil, o personas pueden estar en peligro debido a un explosivo o artefacto.

Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil: Es el órgano colegiado en materia de seguridad de la aviación civil, que entre otras funciones auxiliará y cooperará con la Autoridad competente de seguridad, en el ejercicio de sus funciones.

Comprobación de antecedentes personales-valoración de la idoneidad: La verificación de la identidad y la experiencia previa de una persona, incluidos los antecedentes penales, como parte de la evaluación de la idoneidad de un individuo para tener libre acceso a las zonas restringidas de seguridad. Todo control de antecedentes personales deberá, al menos:

- a) Establecer la identidad de la persona sobre la base de los documentos justificativos oportunos;
- b) Referir los posibles antecedentes penales en todos los Estados de residencia durante al menos los 5 años precedentes, y
- c) Referir la formación y experiencia profesional, así como las posibles «lagunas» existentes durante al menos los 5 años precedentes.

Control de Acceso: Punto dotado de recursos humanos y técnicos, destinado a conseguir que en cada zona sólo se encuentren las personas y vehículos autorizados para ello.

Disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente: Disposiciones establecidas conforme a una Decisión específica de la Comisión europea cuya divulgación podría comprometer la seguridad.

Equipaje de bodega acompañado: El equipaje aceptado para su transporte en la bodega de una aeronave a bordo de la cual está el pasajero que lo ha facturado.

Equipaje de bodega no acompañado: El equipaje aceptado para su transporte en la bodega de una aeronave a bordo de la cual no está el pasajero que lo ha facturado.

Equipaje seguro: Todo equipaje facturado pendiente de embarque que haya pasado el control y que esté físicamente protegido para impedir la introducción de objetos.

Equipaje de mano: El equipaje destinado a ser transportado en la cabina de una aeronave por un pasajero.

Equipo de detección de trazas-ETD: Un sistema tecnológico o una combinación de distintas tecnologías capaz de detectar ínfimas, y de indicar mediante una alarma, la presencia de materiales explosivos contenidos en el equipaje u otros artículos sujetos a análisis.

Equipos de Rayos X: Equipo de seguridad que permite inspeccionar equipaje proporcionando imágenes de alta resolución y calidad del interior, adecuado con funciones de ayuda al operador.

Instalación de Navegación Aérea: Centros, dependencias e infraestructuras a través de los que se prestan servicios a la navegación.

Lado Aire: La zona de circulación de los aeropuertos, terrenos y edificios adyacentes o partes de ellos a la que está restringido el acceso por motivos de seguridad aeroportuaria.

Lado Tierra: La zona de los aeropuertos, terrenos y edificios adyacentes o partes de ellos que no es una zona de operaciones.

Programa Nacional de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil (PNC): Es el programa relativo al control de la calidad de aplicación en todos los términos del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil, según lo establecido en el artículo 11 del Reglamento (CE) n.º 300/2008. Contempla los conceptos de supervisión, identificación de deficiencias y aplicación de medidas correctoras para garantizar y mantener la eficacia del citado Programa.

Programa Nacional de Formación sobre Seguridad en la Aviación Civil (PNF): Es el programa, promovido y aplicado por la Autoridad competente de Seguridad, que establece la política de formación en esta materia con especial referencia a la promoción de la seguridad, cursos según especialidades temáticas y destinatarios, formadores, requisitos de personal en relación con la seguridad, así como los procesos de adiestramiento del personal auditor.

Proveedor civil de servicios de Navegación Aérea: Cualquier entidad pública o privada que preste servicios de navegación aérea para el tránsito aéreo general.

Responsable de Seguridad: A efectos de la normativa de seguridad de la aviación civil, es la persona responsable de mantener actualizado el programa de seguridad de su empresa y de su ejecución.

Sistema de detección de explosivos - EDS: Sistema o combinación de diferentes tecnologías que permiten detectar de forma automática, y así indicarlo por medio de una alarma, sustancias explosivas contenidas en el equipaje.

Transbordo o transferencia: los pasajeros, los equipajes, la carga o el correo en espera de embarcar en una aeronave distinta de aquélla en que llegaron.

Tránsito: los pasajeros, los equipajes, la carga o el correo en espera de embarcar en la misma aeronave en que llegaron.

Vuelo Comercial: El vuelo regular o no regular o la actividad de vuelos efectuados en virtud de un contrato de alquiler y destinados al público en general o a grupos privados previo pago de remuneración.

Zona de Acceso Controlado: Son aquellas zonas, en las que el acceso es controlado para que sólo acceda personal autorizado, y donde no es necesario realizar un control de seguridad.

Zona Aeronáutica: La zona de circulación de los aeropuertos, terrenos y edificios adyacentes o partes de ellos cuyo acceso está controlado.

Zona Crítica: Zona especialmente sensible dentro de las zonas restringidas de seguridad que abarca al menos todas las áreas aeroportuarias a las que tengan acceso los pasajeros en espera de embarcar que hayan pasado el control de seguridad y aquellas 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».

Zona Crítica Temporal de Seguridad: Estas zonas abarcan al menos todas las áreas aeroportuarias a las que tengan acceso los pasajeros en espera de embarcar que hayan pasado el control de seguridad y aquellas 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». Se establecen cuando se cumplan ciertas condiciones determinadas por la Autoridad competente.

Zona Demarcada de Seguridad: Es una zona delimitada de las zonas restringidas de seguridad de un aeropuerto, en la cual se podrán aplicar medidas de seguridad alternativas a las normas básicas comunes.

Zona de Operaciones: Ver Lado Aire.

Zona Pública: Área de un aeropuerto y los edificios en ella comprendidos a la que tiene libre acceso el público en general.

Zona Restringida de Seguridad: Toda zona de un aeropuerto cuyo acceso está sujeto a un control de accesos y un control de seguridad. Cuando esto no sea posible, las personas y vehículos estarán sometidos a un control aleatorio para garantizar la seguridad. La zona restringida de seguridad abarca al menos el área aeroportuaria a la que tengan acceso los pasajeros en espera de embarcar que hayan pasado control, aquel por el que pueda circular o en el que se pueda guardar el equipaje facturado pendiente de embarque ya controlado salvo si se trata de «equipaje seguro», y la zona aeroportuaria utilizada para el estacionamiento de toda aeronave sujeta a operaciones de carga o embarque.

### Artículo 3. *Referencias normativas y legislativas.*

#### 3.1 Normativa de la Unión Europea.

– Reglamento (CE) n.º 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de marzo de 2008 sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 2320/2002.

– Reglamento (CE) n.º 272/2009 de la Comisión de 2 de abril de 2009 que completa las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil establecidas en el anexo del Reglamento (CE) n.º 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo. Modificado por:

- Reglamento (UE) n.º 297/2010 de la Comisión de 9 de abril de 2010 por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 272/2009 que completa las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil establecidas en el anexo del Reglamento (CE) n.º 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (eliminación progresiva de las restricciones a LAG e introducción gradual de la inspección de LAG).

- Reglamento (UE) n.º 720/2011 de la Comisión de 22 de julio de 2011 por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 272/2009 que completa las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil en lo que se refiere a la introducción gradual del control de líquidos, aerosoles y geles en los aeropuertos de la UE (introducción gradual del control de LAG).

- Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1141/2011 de la Comisión de 10 de noviembre de 2011 que modifica el Reglamento (UE) n.º 185/2010, y por el que se desarrollan las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil en lo que respecta al uso de escáneres de seguridad en los aeropuertos de la UE.

- Reglamento (UE) n.º 245/2013 de la Comisión de 19 de marzo de 2013 por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 272/2009 en lo referente al control de líquidos, aerosoles y geles en los aeropuertos de la UE (se incluyen los LED).

– Reglamento (UE) n.º 1254/2009 de la Comisión de 18 de diciembre de 2009 por el que se fijan criterios que permitan a los Estados miembros no aplicar las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil y adoptar medidas de seguridad alternativas (aeropuertos pequeños).

- Reglamento (UE) 2016/2096 de la Comisión de 30 de noviembre de 2016 por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1254/2009 respecto a determinados criterios que permiten a los Estados miembros no aplicar las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil y adoptar medidas de seguridad alternativas (aeropuertos pequeños).

– Reglamento (UE) n.º 18/2010 de la Comisión de 8 de enero de 2010 por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a las especificaciones de los programas nacionales de control de calidad en el campo de la seguridad de la aviación civil (control de calidad nacional).

– Reglamento (UE) n.º 72/2010 de la Comisión de 26 de enero de 2010 por el que se fijan los procedimientos de las inspecciones que realice la Comisión en el ámbito de la seguridad de la aviación.

– Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 de la Comisión de 5 de noviembre de 2015 por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea.

- Reglamento de Ejecución (UE) n.º 2015/2426 de la Comisión de 18 de diciembre de 2015 que modifica el Reglamento (UE) n.º 2015/1998, de 5 de noviembre de 2015, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea.

- Reglamento de Ejecución (UE) n.º 2017/815 de la Comisión de 12 de mayo de 2017 que modifica el Reglamento (UE) n.º 2015/1998 en lo que atañe a la aclaración, armonización y simplificación de determinadas medidas de seguridad aérea.

– Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1035/2011 de la comisión de 17 de octubre de 2011 por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea y se modifican el Reglamento (CE) n.º 482/2008 y el Reglamento (UE) n.º 691/2010.



– Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión de 1 de marzo de 2017 por el que se establecen requisitos comunes para los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo/navegación aérea y otras funciones de la red de gestión del tránsito aéreo y su supervisión, por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 482/2008 y los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 1034/2011, (UE) n.º 1035/2011 y (UE) 2016/1377, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 677/2011.

– Decisión de la Comisión C(2015) 8005 de 16 de noviembre de 2015 por la que se establecen las medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea que contiene la información a que se refiere el artículo 18, letra a), del Reglamento (CE) n.º 300/2008.

• Decisión de Ejecución de la Comisión C(2017) 3030 de 15 de mayo de 2017 que modifica la Decisión de Ejecución de la Comisión C(2015) 8005 en lo que atañe a la aclaración, armonización y simplificación de determinadas medidas de seguridad aérea.

### 3.2 Convenios y Protocolos Internacionales.

España ha suscrito los siguientes convenios y protocolos, cuyos términos y disposiciones han sido incorporados al marco legislativo nacional y por tanto tienen plena aplicación nacional en virtud de:

– Convenio de Chicago: España ratificó el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago), de 7 de diciembre de 1944, el 24 de febrero de 1947 (BOE n.º 55 de 5 de marzo de 1947). En su Anexo 17, Seguridad - Protección de la Aviación Civil internacional, incluye normas y métodos recomendados internacionales para la prevención de actos de interferencia ilícita.

– Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita. Doc. 8973 de la OACI (Material de guía para la aplicación del anexo 17).

– Convenio de Tokio, sobre infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves (14/09/1963). Ratificado por España el 1/10/69 (BOE 308 de 25 de octubre).

– Protocolo firmado en Buenos Aires (24/09/1968), relativo al Texto Auténtico Trilingüe del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Ratificado por España el 24/09/1968 (BOE n.º 311 de 29 de diciembre 1969).

– Convenio de la Haya para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (16/12/1970). Ratificado por España el 6/10/1972 (BOE n.º 13 de 15 de enero 1973).

– Convenio de Montreal para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la Aviación Civil (23/09/1971). Ratificado por España el 30/10/1972 (BOE n.º 9 de 10 enero 1974).

– Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que presten servicio a la Aviación Civil, complementario del Convenio de Montreal firmado el 24 de febrero de 1988, ratificado por España el 8/04/1991 (BOE de 15 de noviembre de 1991) y rectificado en BOE de fecha 5 de abril de 1992.

– Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección (Montreal 01/03/1991). Ratificado por España el 05/04/1993 (BOE n.º 288 de 2 diciembre 1998).

### 3.3 Legislación nacional.

Existe un gran número de disposiciones normativas que establecen el marco de aplicación del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil, siendo las más significativas las siguientes:

#### 3.3.1 Leyes.

– Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

– Ley 209/1964, de 24 de diciembre, Penal y Procesal de la Navegación Aérea (BOE n.º 311, de 28 de diciembre), derogada parcialmente por la Ley Orgánica 1/1986 de 8 de

enero, por la que se suprime la jurisdicción penal aeronáutica y se adecuan las penas por infracciones aeronáuticas.

– Real Decreto-Ley 12/1978, de 27 de abril, sobre fijación y delimitación de facultades en materia de aviación entre los Ministerios de Defensa y de Transporte, Turismo y Comunicaciones (BOE n.º 101, de 28 de abril).

– Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

– Ley 4/1990, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 1990 (BOE de 30 de junio) artículo 82 de creación del Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).

– Ley 13/1996, de 30 de diciembre (art. 42), de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social (BOE de 31 de diciembre de 1996) por el que se crea la «Tasa de Seguridad Aeroportuaria».

– Ley 21/2003, de 7 de julio, de seguridad aérea.

– Ley 8/2011, de 28 de abril, por la que se establecen medidas para la protección de las infraestructuras críticas.

– Ley 5/2014, de 4 de abril, de Seguridad Privada.

– Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

– Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

### 3.3.2 Reales Decretos (R.D.).

– R.D. 3185/1978, de 29 de diciembre, por el que se desarrolla el Real Decreto-Ley 12/1978, de 27 de abril, sobre delimitación de facultades entre los Ministerios de Defensa y de Transportes.

– R.D. 905/1991, de 14 de junio, por el que se aprueba el Estatuto del Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena).

– R.D. 429/1993, de 26 de marzo, Reglamento de los procedimientos en materia de responsabilidad patrimonial de las administraciones públicas.

– R.D. 1398/1993, de 4 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento del Procedimiento para el Ejercicio de la Potestad Sancionadora.

– R.D. 2364/1994, de 9 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Seguridad Privada.

– R.D. 1167/1995, de 7 de julio, sobre el régimen de uso de aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las Bases Aéreas y aeródromos militares abiertos al tráfico civil.

– R.D. 1161/1999, de 2 de julio, por el que se regula la prestación de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra.

– R.D. 1449/2000, de 28 de julio, por el que se modifica y desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Interior.

– R.D. 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea.

– R.D. 1476/2004, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento.

– R.D. 550/2006, de 5 de mayo, por el que se designa la autoridad competente responsable de la coordinación y seguimiento del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil y se determina la organización y funciones del Comité Nacional de Seguridad de la aviación civil.

– R.D. 393/2007, de 23 de marzo, por el que se aprueba la Norma Básica de Autoprotección de los centros, establecimientos y dependencias dedicados a actividades que puedan dar origen a situaciones de emergencia. Actualizado por el Real Decreto 1468/2008.

– R.D. 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

– R.D. 98/2009, de 6 de febrero, por el que se aprueba el reglamento de inspección aeronáutica.

– R.D. 704/2011, de 20 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de protección de las infraestructuras críticas.

### 3.3.3 Acuerdo del Consejo de Ministros y Resoluciones.

– Acuerdo del Consejo de Ministros de 5 de mayo de 2006, por el que se aprueba el Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil.

– Resolución de 16 de julio de 2012, de la Secretaría General de Transportes, por la que se publica el Acuerdo de Consejo de Ministros de 6 de julio de 2012, por el que se modifica el acuerdo del Consejo de Ministros de 5 de mayo de 2006, por el que se aprueba el Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil.

– Acuerdo de Consejo de Ministros de 6 de julio de 2012, por el que se modifica el acuerdo de 5 de mayo de 2006, por el que se aprueba el Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil y se declara pública la parte del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil que afecta directamente a los pasajeros y aquella que, en el ámbito interno, constituye aplicación de las medidas comunes de seguridad aérea que no tienen carácter de información clasificada de la UE.

### 3.3.4 Órdenes Ministeriales.

– Orden de Presidencia de Gobierno de 5 de diciembre de 1979, sobre seguridad pública en los aeropuertos y aeródromos públicos civiles (BOE n.º 293, de 7 de diciembre).

– Orden de 26 de enero de 2001, por la que se modifica la relación de aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea o aeródromo militar y un aeropuerto contenidas en el Real Decreto 1167/1995.

– Orden de 15 de febrero de 2001 por la que se modifica la relación de Bases Aéreas o aeródromos militares abiertos al tráfico aéreo civil contenidas en el Real Decreto 1167/1995.

## CAPÍTULO 1

### Seguridad en los Aeropuertos

#### 1.0 Disposiciones Generales.

1.0.1 Salvo disposición en contra, la Autoridad competente, el gestor aeroportuario, la compañía aérea o la entidad responsable velarán, según sus responsabilidades, por la implantación de las medidas establecidas en el presente capítulo.

1.0.2 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 toda pasarela de embarque/desembarque.

A efectos del presente capítulo, se entenderá por «equipaje seguro» todo equipaje inspeccionado y que esté físicamente protegido para impedir la introducción de objetos.

1.0.3 Sin perjuicio de los criterios para la aplicación de exenciones establecidos en la parte K del anexo del Reglamento (CE) n.º 272/2009 de la Comisión, la Autoridad competente podrá autorizar procedimientos especiales de seguridad o podrá conceder exenciones en cuanto a la protección y seguridad de las zonas de operaciones aeroportuarias en días en los que no haya más de una aeronave que deba someterse a operaciones de carga, descarga, embarque o desembarque en cualquier momento dentro de las zonas críticas de las zonas restringidas de seguridad o en un aeropuerto no incluido en el ámbito de aplicación del punto 1.1.3.

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

1.0.5 Las referencias a terceros países en este capítulo y, en su caso, en una Decisión específica de la Comisión, incluyen a otros países y territorios a los que, con arreglo al artículo 355 del Tratado de funcionamiento de la Unión Europea, no es de aplicación la tercera parte, título VI, de dicho Tratado.

### 1.1 Requisitos de Planificación Aeroportuaria.

El diseño, la configuración o remodelación de los aeropuertos, terminales de pasajeros y de carga y otros edificios que tengan acceso directo a la zona de operaciones deberán tener en cuenta, entre otros, los siguientes requisitos:

- a) Controles para acceso de personal.
- b) Controles de seguridad aplicados a las personas, el equipaje de mano y facturado, la carga y el correo, así como, provisiones y productos de restauración de las compañías aéreas.
- c) Protección y acceso controlado a las zonas restringidas de seguridad.
- d) Uso eficaz de los equipos de seguridad.

La Autoridad competente es responsable de promover la adopción de las medidas necesarias para que los requisitos relativos a la arquitectura e infraestructura necesarias para la aplicación óptima de las medidas de seguridad de la aviación civil se integren en el diseño y construcción de nuevas instalaciones y en las modificaciones a las ya existentes en los aeropuertos nacionales.

Se deberán crear las siguientes zonas en los aeropuertos:

- a) Lado tierra; la zona de los aeropuertos, terrenos y edificios adyacentes o partes de ellos que no es una zona de operaciones;
- b) Lado aire o zona de operaciones; la zona de circulación de los aeropuertos, terrenos y edificios adyacentes o partes de ellos en la que está restringido el acceso por motivos de seguridad aeroportuaria.

- b.1) Zonas de acceso controlado.
- b.2) Zonas restringidas de seguridad, y
- b.3) Zonas críticas de las zonas restringidas de seguridad.

#### 1.1.1 Límites.

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

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

1.1.1.3 Se establecerán límites entre las distintas zonas de los aeropuertos a fin de facilitar la adopción de las medidas de seguridad oportunas, mediante:

a) Barreras de Seguridad: Las zonas restringidas establecidas en los programas de seguridad de los aeropuertos estarán separadas de las zonas públicas o no restringidas por medio de barreras físicas apropiadas, sometidas periódicamente a inspección.

Dentro de esta categoría se contemplan las persianas o cancelas que comunican los hipódromos con el patio de carrillos, las cuales deberán permanecer cerradas cuando la cinta del hipódromo se encuentre parada. Además, estarán dotadas de un sistema que impida su apertura por persona no autorizada o de un sistema de alarma que detecte su apertura no permitida.

b) Accesos a Zona Restringida de Seguridad: El número de accesos será siempre el mínimo necesario que garantice la plena eficacia de las operaciones.

c) Carteles: Se mostrarán carteles anunciadores de zonas restringidas de seguridad en los puntos adecuados del edificio terminal, en todos los accesos y en el vallado perimetral.

## 1.1.2 Zonas restringidas de seguridad.

### 1.1.2.1 Las zonas restringidas de seguridad incluirán, al menos:

- a) La zona del aeropuerto a la que tengan acceso los pasajeros en espera de embarcar que hayan pasado el control de seguridad,
- b) La zona del aeropuerto por la que pueda circular o en la que se pueda guardar el equipaje facturado pendiente de embarque ya inspeccionado, salvo en lo que concierne al equipaje seguro, y
- c) La zona del aeropuerto utilizada para el estacionamiento de toda aeronave sujeta a operaciones de carga o embarque.

1.1.2.2 Una zona del aeropuerto se considerará zona restringida de seguridad al menos durante el período en que estén teniendo lugar las actividades mencionadas en el punto 1 del apartado 1.1.2.

1.1.2.3 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 existen en ellas artículos prohibidos. Esta disposición se considerará cumplida por toda aeronave sometida a un registro de seguridad.

1.1.2.4 En aquellos casos en que personas no autorizadas hubiesen podido tener acceso a zonas restringidas de seguridad, se efectuará lo antes posible un registro de seguridad, con objeto de cerciorarse de que no existen en dichas zonas artículos prohibidos. Esta disposición se considerará.

### 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 60 miembros del personal esté en posesión de acreditaciones aeroportuarias que permitan el acceso a las zonas restringidas de seguridad.

En los aeropuertos en que no haya más de 40 personas en posesión de acreditaciones aeroportuarias que permitan el acceso a las zonas restringidas de seguridad, la Autoridad competente podrá optar por no aplicar las disposiciones de los apartados 1.4.1 y 1.4.2. En dichos aeropuertos, los vehículos que accedan a las zonas restringidas de seguridad deberán ser objeto de registros aleatorios del tipo y con la frecuencia que establezca la Autoridad competente, basándose en una evaluación de riesgos.

### 1.1.3.2 Las zonas críticas de seguridad incluirán, al menos:

- a) Todas las zonas del aeropuerto 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 en los apartados anteriores.

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

1.1.3.4 En aquellos casos en que personas o pasajeros no sometidos a inspección y tripulaciones procedentes de terceros países distintos de los enumerados en el Adjunto C hubiesen podido tener acceso a zonas críticas, se efectuará lo antes posible un registro de seguridad, con objeto de cerciorarse de que no existen artículos prohibidos. Esta disposición se considerará cumplida por toda aeronave sometida a un registro de seguridad.

Esta disposición no será aplicable cuando las personas mencionadas en los apartados 1.3.2 y 4.1.1.7 hayan tenido acceso a las zonas críticas.

En lo que respecta a los pasajeros y tripulaciones procedentes de terceros países distintos de los enumerados en el Adjunto C, esta disposición se aplicará únicamente a aquellas zonas críticas que sean utilizadas por equipaje de bodega inspeccionado y/o pasajeros pendientes de embarque que hayan pasado la inspección y no embarquen en la misma aeronave que dichos pasajeros y tripulaciones.

## 1.2 Control de Acceso.

### 1.2.1 Acceso a las zonas de operaciones.

1.2.1.1 Sólo se autorizará el acceso a las zonas de operaciones a las personas o vehículos que tengan que acceder por una necesidad justificada. Las visitas guiadas del aeropuerto acompañadas por personas autorizadas se considerarán que tienen una necesidad justificada.

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

1.2.1.3 Tan solo tendrán acceso a las zonas de operaciones aquellos vehículos con una autorización válida.

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

### 1.2.2 Acceso a zonas restringidas de seguridad.

Se controlará en todo momento el acceso a las zonas restringidas de seguridad para garantizar que no entre en ellas ninguna persona sin autorización, y que no puedan introducirse artículos prohibidos ni en las zonas restringidas de seguridad ni en las aeronaves, según los procedimientos establecidos en el apartado 1.3.

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

1.2.2.2 El acceso autorizado a las zonas restringidas se limitará a:

a) Pasajeros provistos de tarjetas de embarque o documento equivalente aceptados para viajes con un transportista aéreo.

Los menores de 14 años, que viajen solos, podrán acceder acompañados a la sala de embarque por un adulto que lleve una tarjeta de acompañante emitida por la compañía aérea y cuyo formato haya sido validado previamente por el Comité Local Seguridad.

b) Personas y vehículos provistos de acreditación y/o autorización aprobada para el acceso a zonas restringidas de seguridad.

También podrá autorizarse el acceso previa identificación positiva mediante la verificación de los datos biométricos.

c) Tripulaciones.

d) Personal con competencias de inspección aeronáutica de aviación civil provisto del correspondiente carné y orden de actuación.

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

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

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

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

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

- a) un sistema electrónico que restrinja el acceso a una persona cada vez, o
- b) personas autorizadas encargadas de supervisar y efectuar el pertinente control de los accesos.

Las acreditaciones que permiten el acceso a las zonas restringidas de seguridad serán comprobadas electrónicamente o visualmente para asegurar que son válidas y se corresponden con la identidad del titular.

En el caso de la letra a), la restricción de acceso a una persona cada vez, no será aplicable en los puntos de acceso utilizados exclusivamente por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad que desarrollen su actividad en el aeropuerto, aunque esto no exime del control de acceso para cada persona.

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

1.2.2.7 El acceso a las zonas restringidas de seguridad deberá regirse asimismo por las disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

1.2.2.8 El personal que desarrolle su actividad en el aeropuerto y deba tener acceso a las zonas restringidas de seguridad deberá recibir periódicamente formación en materia de seguridad de la aviación de acuerdo a lo establecido en el Programa Nacional de Formación (PNF).

1.2.2.9 Está prohibido hacer fotografías y grabaciones con cualquier medio dentro del recinto aeroportuario, así como su difusión por cualquier red social o medio, salvo autorización expresa de la Autoridad aeroportuaria, en las siguientes zonas:

- Controles de accesos, independientemente del sistema utilizado y si está controlado con presencia de personal de seguridad o no: casetas, puertas, tornos, mostradores, controles, sistema de circuito cerrado de televisión...
- Controles de seguridad de pasajeros, tripulaciones y empleados.
- Cabinas e instalaciones para el control fronterizo.
- Zonas críticas de seguridad tales como: patios de carrillos, vías de servicio, y plataforma. Esta prohibición es específica para el personal con acreditación aeroportuaria que acceda a dichas zonas y que realice fotografías o grabaciones con cualquier medio en las que se muestren procedimientos, instalaciones, equipos, etc. que puedan comprometer la seguridad de la aviación.

Estarán exentos de esta prohibición:

- El personal de seguridad contratado por el aeropuerto exclusivamente para el desarrollo de sus funciones en el propio aeropuerto.
- Los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, y
- Aquellas personas que cuenten con la autorización expresa de la Autoridad competente y/o aeroportuaria.

1.2.2.10 Está prohibido el uso de sistemas láseres dentro del recinto aeroportuario apuntando a las aeronaves o las instalaciones de navegación aérea. A los infractores se les podrá aplicar la Ley 21/2003 de 7 de julio de Seguridad Aérea.

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

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

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

c) Se retirará inmediatamente la tarjeta de identificación o acreditación a toda persona que no supere la verificación de antecedentes.

d) La tarjeta de identificación y la acreditación es personal e intransferible, permitiendo el acceso y estancia del portador en las zonas autorizadas. Todo el personal deberá llevar la tarjeta de identificación o la acreditación en un lugar visible.

Cuando exista alguna sospecha en el uso indebido de la acreditación o la tarjeta de identificación, las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado podrán solicitar el DNI, tarjeta de residencia o pasaporte conforme a lo establecido en la Ley Orgánica 4/2015.

En caso de detectarse alguna irregularidad en la acreditación o en la tarjeta de identificación, se pondrá en conocimiento de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado. El personal de seguridad del aeropuerto deberá retener dicha acreditación de forma preventiva y entregarla a la Oficina de Seguridad.

Las personas que no porten la acreditación o la tarjeta de identificación en las zonas restringidas de seguridad distintas de aquellas en las que se encuentran los pasajeros serán interceptadas por los responsables de la aplicación del punto 1.5.1.c).

e) La tarjeta de identificación o acreditación será devuelta de inmediato a la entidad emisora:

- A instancia de la propia entidad emisora;
- Por extinción del contrato;
- ante un cambio de empleador;
- Ante un cambio en la necesidad de acceder a zonas para las que se ha concedido la acreditación;
- Por expiración de la tarjeta; o
- Por suspensión de la misma.

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

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

h) Las tarjetas de identificación de los miembros de tripulación y las acreditaciones del personal de aeropuerto deberán regirse asimismo por las disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

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

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

- a) El nombre y la fotografía del titular;
- b) El nombre de la compañía aérea;
- c) El término inglés «crew», y
- d) La fecha de expiración.



1.2.5 Requisitos adicionales aplicables a las acreditaciones del personal de aeropuerto.

Las condiciones de concesión de acreditaciones y correcto uso de las mismas se encuentran recogidas en la instrucción SA-7 y son de obligado cumplimiento tanto para la Autoridad aeroportuaria como para el personal que las solicita.

1.2.5.1 La acreditación personal deberá mostrar:

a) Nombre, apellidos, DNI/NIE/pasaporte y fotografía del titular.

En las acreditaciones de los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y de los Funcionarios de Aduanas se podrá poner su número de tarjeta de identificación profesional en lugar del nombre y/o DNI.

En las acreditaciones de los vigilantes de seguridad que desarrollen su actividad en el aeropuerto, se podrá sustituir el DNI por el TIP. La oficina local de seguridad pondrá a disposición de las FFCCS del aeropuerto la información que permita vincular el DNI al TIP.

b) Nombre de la empresa, si procede.

c) Nombre 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.

Las acreditaciones permitirán el acceso del personal sólo a las áreas designadas por las necesidades operativas.

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

1.2.6 Requisitos aplicables a las autorizaciones de vehículos.

a) La autorización es exclusiva para el acceso y permanencia en la zona de seguridad en que la empresa para la que presta el servicio desarrolla su actividad, estando prohibido el acceso y permanencia en zonas distintas de las autorizadas.

b) La autorización se asignará a cada vehículo en concreto, irá colocado en un lugar que sea fácilmente visible de su parte frontal e indicará:

- Las zonas a cuyo acceso se haya autorizado, y
- La fecha de caducidad.

c) Toda autorización electrónica para vehículos deberá:

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

La autorización electrónica para vehículos no es necesario que muestre las zonas a las que tiene acceso el vehículo en cuestión ni la fecha de caducidad, siempre que esta información sea legible en formato electrónico y se controle antes de autorizar el acceso a las zonas restringidas de seguridad. Las autorizaciones electrónicas para vehículos también deberán ser legibles en las zonas restringidas de seguridad.

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

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

f) Dicha autorización deberá ser devuelta de inmediato a la entidad emisora:

- A instancia de la propia entidad emisora;
- Cuando deje de utilizarse el vehículo para acceder a las zonas de operaciones, o
- Cuando expire dicha autorización, salvo que esta quede invalidada de forma automática.

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

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

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

j) Los vehículos que se utilicen exclusivamente en las zonas de operaciones y no dispongan de permiso para circular por vías públicas estarán exentos de llevar la autorización visible a condición de que estén claramente identificados en el exterior como vehículos operativos para uso en dicho aeropuerto (vehículos sin matrícula).

#### 1.2.7 Acceso con acompañante autorizado.

1.2.7.1 El personal de compañías aéreas perteneciente a las categorías de tripulación que no tenga acreditación aeroportuaria deberá ser acompañado por un acompañante autorizado siempre que se encuentre en zona restringida de seguridad y no esté en:

- a) Áreas donde los pasajeros pueden estar presentes,
- b) Áreas inmediatamente próximas a la aeronave en la cual acaban de llegar o van a salir,
- c) Áreas designadas para tripulaciones, y
- d) Recorrido entre el terminal o punto de acceso y la aeronave en la que los miembros de la tripulación hayan llegado o vayan a salir.

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

1.2.7.3 Las personas que vayan constantemente acompañadas mientras se encuentren en zonas restringidas de seguridad llevarán una acreditación acorde a lo establecido en el presente capítulo.

Los acompañantes deberán:

- b) Disponer de una acreditación aeroportuaria, definitiva o provisional, válida,
- c) Estar autorizados por la Autoridad aeroportuaria para las funciones de acompañante en las zonas restringidas de seguridad,
- d) Acompañar en todo momento y sin perder de vista a la persona o personas que acompaña, y
- e) Garantizar razonablemente el cumplimiento de las medidas de seguridad por parte de la persona acompañada.

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

1.2.7.5 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.a).

#### 1.2.8 Otras exenciones.

Las exenciones quedarán sujetas a las disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

## 1.2.9 Otros accesos situados en zona restringida de seguridad.

Las compañías aéreas y/o los agentes de asistencia en tierra que las representan en el aeropuerto garantizarán que:

a) Las puertas de acceso que conducen a las pasarelas, al lado aire y a las rampas estén cerradas y aseguradas cuando no se estén utilizando, teniendo en cuenta las correspondientes normas de emergencia, evacuación y seguridad.

b) Las puertas de acceso utilizadas únicamente para el desembarque, que permitan acceso a rampas o zonas restringidas de seguridad, permanecerán abiertas sólo durante este proceso.

## 1.3 Inspección de personas que no sean pasajeros y de los objetos transportados.

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

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

- a) Inspección manual;
- b) Arco detector de metales (WTMD);
- c) Perros detectores de explosivos (EDD);
- d) Equipo de detección de trazas de explosivos (ETD);
- e) Escáner de seguridad que no utilice radiaciones ionizantes;
- 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.

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. La aplicación de técnicas de impredecibilidad requerirá la aprobación previa de la Autoridad competente.

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

- a) Registro manual;
- b) Equipo de rayos X;
- c) Equipo de detección de explosivos (EDS);
- d) Perros detectores de explosivos (EDD);
- e) Equipo de detección de trazas de explosivos (ETD).

1.3.1.5 La inspección de los objetos transportados por personas que no sean pasajeros se regirá por lo dispuesto en los puntos 4.1.2.4 a 4.1.2.7 y 4.1.2.11.

1.3.1.6 Los perros detectores de explosivos y los equipos 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. La aplicación de técnicas de impredecibilidad requerirá la aprobación previa de la Autoridad competente.

1.3.1.7 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.

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

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 de carácter restringido.

#### 1.3.2 Exenciones y procedimientos especiales de inspección-

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

1.3.2.2 Las personas inspeccionadas que no sean pasajeros y que abandonen temporalmente las zonas críticas podrán quedar exentas de inspección a su regreso, siempre que se le haya sometido a una observación constante por personal autorizado, suficiente para garantizar razonablemente que no introduce artículos prohibidos en las zonas críticas.

1.3.2.3 Las exenciones y los procedimientos especiales de inspección deberán regirse asimismo por disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

#### 1.4 Registro de los vehículos.

Se examinará a los vehículos antes de autorizar su acceso a las zonas restringidas de seguridad.

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

1.4.1.1 Se examinará el 100% de los vehículos que accedan a zona crítica de seguridad. 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 ocupantes del vehículo no estarán en su interior mientras se realizan las inspecciones. Adicionalmente, se les instará a:

- Sacar todas sus pertenencias personales del vehículo de cara a realizar la inspección; y
- Declarar si lleva provisiones de a bordo o suministros de aeropuerto a los efectos del 8.1.1.1 y 9.1.1.1.

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

1.4.1.4 Asimismo, los vehículos que accedan a zonas críticas de seguridad deberán regirse por las disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

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

1.4.2.1 El conductor y los ocupantes del vehículo no estarán en su interior mientras se realizan las inspecciones. Así mismo se les instará a sacar todas sus pertenencias personales del vehículo de cara a realizar la inspección.

1.4.2.2 Deberán definirse metodologías que garanticen el carácter aleatorio de la selección de las zonas que han de examinarse.

1.4.2.3 Asimismo, los vehículos que accedan a zonas críticas de seguridad deberán regirse por las disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

### 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 Los métodos de inspección deberán regirse por las disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

### 1.4.4 Exenciones de inspección.

Las exenciones y los procedimientos especiales de inspección estarán sujetos a disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

### 1.5 Seguridad Física y Patrullas.

1.5.1 Con el fin de detectar comportamientos sospechosos, descubrir puntos vulnerables que puedan ser aprovechados para cometer actos de interferencia ilícita y disuadir a las personas de cometerlos, se efectuarán servicios de vigilancia y patrullas con objeto de controlar:

- Los límites entre el lado tierra (incluyendo el vallado perimetral), la zona de operaciones, las zonas restringidas de seguridad, las zonas críticas de seguridad, y, cuando proceda, las zonas demarcadas;

- Las áreas del terminal y adyacentes de acceso público, incluido el parking y las vías de acceso;

- Mediante controles aleatorios, que toda persona lleva su acreditación visible en las zonas restringidas de seguridad en las que no haya pasajeros presentes y la validez de las mismas;

- Que las autorizaciones de vehículos se llevan en un lugar visible en las zonas de operaciones, y la validez de las mismas, y

- 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 las zonas críticas de seguridad.

1.5.2 Los servicios de vigilancia y patrulla se efectuarán en virtud de un análisis de riesgos.

### 1.6 Artículos Prohibidos.

1.6.1 Las personas distintas a los pasajeros no podrán introducir en las zonas restringidas de seguridad los artículos señalados en el Adjunto A.

1.6.2 La Oficina de Seguridad del aeropuerto podrá permitir el acceso a zona restringida al personal que porte artículos prohibidos incluidos en el Adjunto A cuando se requieran para realizar tareas esenciales para el funcionamiento de las instalaciones aeroportuarias o de la aeronave o para el cumplimiento de las obligaciones en vuelo.

1.6.3 Las personas autorizadas a transportar uno o más artículos señalados en el Adjunto A se responsabilizarán de mantener dichos artículos bajo control, y abandonarán la zona restringida portándolos de vuelta o bien podrán almacenarlos en las zonas restringidas de seguridad, siempre que se mantengan en condiciones seguras (en oficinas con dispositivos de cerradura con llave o en instalaciones custodiadas o vigiladas).

Las personas que utilicen los artículos señalados en las letras c), d) y e) del Adjunto D deberán custodiarlos y evitar que sean accesibles para los pasajeros. Asimismo, podrán almacenar dichos artículos en zonas restringidas de seguridad, siempre que no sean accesibles para los pasajeros.

### 1.7 Requisitos para el vallado perimetral.

Para la protección perimetral de la zona de operaciones, se deberá disponer de un cerramiento de seguridad de altura y consistencia suficientes para evitar los accesos no autorizados. Los requisitos del vallado perimetral se regirán por disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

## CAPÍTULO 2

**Medidas de Seguridad Alternativas**

## 2.0 Disposiciones Generales.

2.0.1 La Autoridad competente, el gestor aeroportuario, la compañía aérea, el agente de asistencia en tierra y, en general, los usuarios asegurarán, según sus responsabilidades, la implantación de las medidas establecidas en el presente capítulo.

2.0.2 La finalidad del presente capítulo es:

Establecer los criterios que permitan adoptar medidas de seguridad alternativas a las normas básicas comunes de seguridad en los aeropuertos o en las zonas demarcadas de los aeropuertos en los que el tráfico se limite a una o varias de las categorías descritas en el apartado 2.1.

Definir los criterios para el establecimiento de zonas críticas temporales de seguridad en determinados aeropuertos.

## 2.1 Ámbito de Aplicación.

Este capítulo no será de aplicación en aquellos aeródromos y campos de vuelo que no están sujetos a la aplicación del Programa Nacional de Seguridad para la aviación civil (PNS).

No obstante, la Autoridad competente podrá decidir otros aeródromos, que por sus especiales características de riesgo, deban estar sujetos al cumplimiento del PNS.

Se podrán adoptar medidas de seguridad alternativas a las normas básicas comunes, que proporcionen un nivel adecuado de protección sobre la base de una evaluación de riesgos aprobada por la Autoridad competente, en los aeropuertos o en sus zonas demarcadas en que el tráfico se limite a una o varias de las categorías descritas a continuación:

- 1) Aeronaves con un peso máximo de despegue inferior a 15.000 kilogramos;
- 2) Helicópteros;
- 3) Aeronaves de Estado;
- 4) Aeronaves para la extinción de incendios;
- 5) Aeronaves para servicios médicos o servicios de búsqueda y salvamento;
- 6) Aeronaves de investigación y desarrollo;
- 7) Aeronaves para trabajos aéreos;
- 8) Aeronaves de ayuda humanitaria;
- 9) Vuelos operados por compañías aéreas, constructores de aeronaves o empresas de mantenimiento, que no transporten pasajeros y equipaje, ni carga y correo;
- 10) Vuelos con aeronaves cuyo peso máximo de despegue sea inferior a 45.500 kilogramos, pertenecientes a una empresa y destinadas al transporte de personal propio y de pasajeros sin pago o de mercancías, en el ejercicio de sus actividades empresariales;
- 11) Vuelos con aeronaves cuyo peso máximo de despegue sea inferior a 45.500 kilogramos, fletadas o arrendadas en su totalidad por una empresa a un operador de aeronaves con el que ha celebrado un acuerdo por escrito y destinadas al transporte de personal propio y de pasajeros sin pago o de mercancías, en el ejercicio de sus actividades empresariales;
- 12) Vuelos con aeronaves cuyo peso máximo de despegue sea inferior a 45.500 kilogramos destinados al transporte de su propietario y de pasajeros sin pago o de mercancías.

En el caso de las aeronaves incluidas en los puntos 10, 11 y 12, pero con un peso máximo de despegue superior a 45.500 kilogramos, la Autoridad competente podrá, en casos excepcionales, y basándose en una evaluación de riesgos caso por caso, establecer excepciones a la limitación de peso fijada para estas categorías.

Los Estados miembros receptores de dichas aeronaves con un peso superior a 45.500 kilogramos podrán exigir una notificación previa, lo que podrá incluir una copia de la evaluación de riesgos efectuada, o una aprobación previa. El requisito de notificación o aprobación previas deberá presentarse por escrito a todos los demás Estados miembros.

## 2.2 Evaluación de riesgos para la adopción de medidas de seguridad alternativas.

El aeropuerto o zona/s demarcada/s de un aeropuerto donde el tráfico se limite a una o varias de las categorías descritas en el apartado 2.1 podrá aplicar medidas alternativas distintas a las normas básicas comunes.

Estas medidas alternativas se podrán adoptar en función del resultado de la evaluación de riesgos que lleva a cabo la Autoridad competente (o en su defecto en base al análisis de riesgos que se lleve a cabo a nivel local y aprobado por la Autoridad competente), y las medidas que aseguran la separación de las zonas demarcadas de la zona restringida de seguridad, cuando proceda.

Los riesgos se evalúan en base a:

- Localización del aeropuerto,
- Tamaño de la aeronave o de su naturaleza,
- Alcance o frecuencias de las operaciones,
- Dimensiones del aeropuerto (incluyendo longitud de la pista),
- Evitar la mezcla con personas sometidas a control de seguridad,
- Número de personas que trabaja esos aeropuertos,
- Número de accesos, u
- Otras características pertinentes.

## CAPÍTULO 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 Adjunto 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 aeroportuario deberá informar a toda compañía aérea, a instancia de la propia interesada, acerca de si su aeronave se encuentra o no en una zona crítica. Si existen dudas, se considerará que dicha aeronave no se encuentra en una zona crítica.

3.0.5 Si una zona determinada deja de considerarse zona crítica por motivo de un cambio en las condiciones de seguridad, el aeropuerto deberá informar a las compañías aéreas afectadas.

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

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

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

### 3.1 Registros de Seguridad de las aeronaves.

Antes de la salida, la aeronave será sometida a un registro de seguridad de la aeronave para garantizar que no hay ningún artículo prohibido a bordo. Cuando se trate de una aeronave en tránsito, podrán aplicarse otras medidas apropiadas.

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

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

3.1.1.2 El registro de seguridad de la aeronave consistirá en la inspección de determinadas zonas de la aeronave, tal y como se establece en disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

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

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 Adjunto B se considerará una aeronave procedente de un tercer país.

3.1.1.5 Asimismo, el momento en que ha de efectuarse el registro de seguridad deberá regirse por las disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

#### 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 disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

#### 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,
- Procedencia del vuelo anterior, y

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.

Todas las aeronaves estarán protegidas de interferencias no autorizadas.

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

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

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



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

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

3.2.1.2 El punto 3.2.1.1 no será de aplicación a una aeronave estacionada en un hangar 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; o
- b) Precintada; o
- c) Bloqueada, o
- d) Vigilada.

3.2.2.2 Una vez retirados los medios de acceso a las puertas no accesibles a las personas desde tierra a las puertas, deberán colocarse lo suficientemente lejos de la aeronave para impedir, razonablemente, el acceso.

3.2.2.3 Una vez bloqueadas las puertas exteriores, tan solo podrán ser desbloqueadas por el personal con una 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 disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

### 3.3 Vuelos de alto riesgo.

3.3.1 Cuando un vuelo sea designado como vuelo de alto riesgo, se aplicarán medidas de seguridad adicionales a las contenidas en este capítulo, establecidas a nivel local en cada aeropuerto mediante un procedimiento acordado en el Comité Local de Seguridad y validado por la Autoridad competente.

## CAPÍTULO 4

### Pasajeros y Equipaje de Mano

#### 4.0 Normas Generales.

4.0.1 La Autoridad competente, el gestor aeroportuario, la compañía aérea o la entidad responsable asegurarán, según sus responsabilidades, la implantación de las medidas establecidas en el presente capítulo.

4.0.2 Los terceros países en los que las normas de seguridad aplicadas han sido reconocidas como equivalentes a las normas básicas comunes de seguridad en lo relativo al control de seguridad de pasajeros y su equipaje de mano figuran en el Adjunto C.

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 Adjunto C se considerarán pasajeros y equipaje de mano procedentes de un tercer país, salvo que se confirme que dichos pasajeros y su equipaje se inspeccionaron en el Estado miembro en cuestión.

4.0.4 A efectos del presente capítulo, 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: pasta dentífrica, gel, bebidas, sopas, siropes, perfume, espuma de afeitar, y cualquier otro producto de consistencia similar.
- b) Bolsas de seguridad a prueba de manipulaciones (STEB), son aquellas bolsas que se ajusten a las directrices en materia de control de seguridad recomendadas por la Organización de Aviación Civil Internacional.
- c) Equipos de sistemas de detección de explosivos líquidos (LEDS), equipos capaces de detectar materiales peligrosos.

4.0.5 Las referencias a terceros países en este capítulo, incluyen a otros países y territorios a los que, con arreglo al artículo 355 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, no es de aplicación la tercera parte, título VI, de dicho Tratado.

Todos los pasajeros de un vuelo inicial, los pasajeros en transferencia y los pasajeros en tránsito, así como su equipaje de mano, se someterán a inspección para evitar que se introduzcan artículos prohibidos en las zonas restringidas de seguridad y a bordo de una aeronave.

Los pasajeros en transferencia y su equipaje de mano podrán quedar exentos de inspección cuando:

- a) Procedan de un Estado miembro, a menos que la Comisión o ese Estado miembro hayan informado de que dichos pasajeros y su equipaje de mano no pueden considerarse inspeccionados de acuerdo con las normas básicas comunes, o
- b) Procedan de un tercer país en el que las normas de seguridad aplicadas han sido reconocidas como equivalentes a las normas básicas comunes.

Los pasajeros en tránsito y su equipaje de mano podrán quedar exentos de inspección cuando:

- a) Permanezcan a bordo de la aeronave, o
- b) No se mezclen con los pasajeros en espera de embarcar ya inspeccionados, salvo aquellos que embarquen en la misma aeronave, o
- c) Procedan de un Estado miembro, a menos que la Comisión o ese Estado miembro hayan informado de que dichos pasajeros y su equipaje de mano no pueden considerarse inspeccionados de acuerdo con las normas básicas comunes, o
- d) Procedan de un tercer país en el que las normas de seguridad aplicadas han sido reconocidas como equivalentes a las normas básicas comunes.

4.1 Inspección de los pasajeros y del equipaje de mano.

4.1.1 Inspección de Pasajeros.

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 personal de seguridad podrá pedir al pasajero que se desprenda también de otros elementos, según proceda.

4.1.1.2 La inspección se realizará por alguno de los métodos siguientes:

- a) Inspección manual; o
- b) Inspección mediante el paso a través de un arco detector de metales (WTMD); o
- c) Perros detectores de explosivos; o
- d) Equipo de detección de trazas de explosivos (ETD);
- e) Escáneres de seguridad que no utilicen radiaciones ionizantes; o
- f) Equipo de detección de trazas de explosivos (ETD) en combinación con un detector de metales portátil (HHMD).

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

– El personal de seguridad podrá solicitar a los pasajeros que depositen su calzado y cinturones en las bandejas correspondientes para su inspección.

– El personal de seguridad podrá solicitar a los pasajeros que se quiten las prendas que se lleven en la cabeza (gorras, turbantes, sombreros, pañuelos...) para su inspección.

En aquellos casos en los que el pasajero justifique su preferencia por no quitarse dicha prenda en público, se realizará la inspección en privado.

– Los carritos de bebés deberán ser inspeccionados.

– Cuando se tenga que realizar la inspección manual de un menor se informará previamente al acompañante adulto, indicándole la obligatoriedad de la misma.

4.1.1.3 Si se efectúa una inspección manual, éste 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.

Cuando se utilice un arco detector de metales (WTMD), se regulará a un nivel que permita detectar objetos metálicos pequeños, conforme al nivel de amenaza establecido por la Autoridad aeroportuaria.

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.

La utilización de un equipo de detección de trazas de explosivos (ETD) en combinación con un detector de metales portátil (HHMD) se limitará 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 inapropiada.

4.1.1.6 Cuando esté permitido el transporte de animales vivos en la cabina de la aeronave, éstos y sus jaulas o embalajes se inspeccionarán, 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 La inspección de pasajeros deberá regirse por las disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión de carácter restringido.

4.1.1.9 Los perros detectores de explosivos y los equipos ETD sólo podrán utilizarse como método complementario de inspección.

4.1.1.10 El uso de escáneres de seguridad deberá regirse por las disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

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

#### 4.1.2 Inspección del equipaje de mano.

4.1.2.1 Antes de ser inspeccionado el equipaje de mano, los ordenadores portátiles y otros dispositivos eléctricos y electrónicos de gran tamaño serán extraídos de dicho equipaje para ser inspeccionados por separado, salvo si el equipaje de mano va a ser inspeccionado mediante un equipo de detección de explosivos (EDS) que cumpla la norma C2 u otra más restrictiva.

4.1.2.2 Se 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 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 inspeccionar múltiples envases LAG cerrados dentro del equipaje.

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

- a) todos los LAG en envases individuales de capacidad no superior a 100 mililitros o equivalente, introducidos en una bolsa de plástico transparente recerrable de capacidad no superior a 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.

La Autoridad competente, las compañías aéreas y los gestores aeroportuarios facilitarán información adecuada a los pasajeros en relación con la inspección de LAG en sus instalaciones.

4.1.2.3 El equipaje de mano se inspeccionará por alguno de los métodos siguientes:

- a) Registro manual; o
- b) Equipo de rayos X; o
- c) Equipo de detección de explosivos (EDS); o
- d) Perros detectores de explosivos en combinación con el punto a).
- e) Equipo ETD.

– En caso de que el operador no pueda determinar si el equipaje de mano contiene o no artículos prohibidos, se procederá a la apertura del equipaje de mano y se realizará una inspección manual del mismo.

– Ante cualquier fallo de los equipos, se procederá a la inspección manual del equipaje de mano, debiendo tener en cuenta que el evitar demoras en el proceso de pre-embarque no vaya en detrimento de la seguridad.

4.1.2.4 El registro manual del equipaje de mano consistirá en una comprobación manual del equipaje, incluido su contenido, que garantice razonablemente la ausencia de artículos prohibidos.

4.1.2.5 En caso de utilizar un equipo de rayos X o EDS, el operador visionará cada imagen o será analizada mediante un programa de exclusión automática de imágenes no amenazantes (ACS).

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

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

4.1.2.8 Todo bulto que contenga un dispositivo eléctrico de gran tamaño será inspeccionado de nuevo una vez retirado del bulto el artículo en cuestión, el cual se inspeccionará por separado, salvo si el equipaje de mano va a ser inspeccionado mediante un equipo de detección de explosivos (EDS) que cumpla la norma C2 u otra más restrictiva.

4.1.2.9 Los perros detectores de explosivos y los detectores de trazas de explosivos (ETD) podrán utilizarse, única y exclusivamente, como métodos de inspección complementarios.

4.1.2.10 La Autoridad competente podrá crear categorías de equipaje de mano que, por razones objetivas, se someterán a procedimientos especiales de inspección o podrán quedar exentos de inspección. Se informará a la Comisión de las categorías creadas.

4.1.2.11 Las personas que inspeccionen el equipaje de mano por rayos X o equipos EDS no pasarán normalmente más de veinte minutos seguidos examinando imágenes.

Tras cada uno de esos 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.

4.1.2.12 La inspección del equipaje de mano deberá regirse por las disposiciones adicionales establecidas en una Decisión específica de la Comisión de carácter restringido.

4.1.2.13 Casos especiales: Se aplicará un procedimiento alternativo de inspección a los pasajeros que, por motivos de salud, necesiten portar consigo o en su equipaje de mano determinados objetos que son considerados objetos prohibidos para su introducción en una zona restringida de seguridad o a los pasajeros que porten objetos exentos de inspección o cuya inspección por los procedimientos establecidos no es aconsejable.

a) Aparatos que puedan sufrir alteraciones: Si el pasajero, por necesidades médicas, lleva algún aparato en su equipaje de mano que pudiera sufrir alteraciones al paso por los equipos de inspección (WTMD o equipo de rayos X) que afecten a su correcto funcionamiento, si el pasajero así lo solicita se evitará el uso de tales medios y, en su lugar, se realizará un registro manual del objeto, a la vez que se pedirá al pasajero justificación médica de la necesidad de su uso o se realizarán las comprobaciones necesarias que aseguren dicha necesidad.

Si el pasajero lleva objetos implantados, tales como implantes cocleares o marcapasos, y así lo solicita se evitará su paso por el WTMD y se realizará una inspección manual.

b) Objetos que están catalogados como prohibidos: Los pasajeros que precisen portar material médico especial que pudiera catalogarse como artículo prohibido (agujas y otro material clínico), se les permitirá acceder a la zona restringida con dicho material, siempre que acrediten convenientemente la necesidad de su uso. Igualmente se permitirá el paso de elementos de auxilio a la movilidad como bastones y muletas en aquellas personas que por razones médicas los necesiten.

En todo caso estos objetos serán inspeccionados mediante los procedimientos establecidos en 4.1.2 para asegurarse que no hay otros objetos prohibidos ocultos o no declarados.

c) Muestras biológicas y otras: Las muestras biológicas para análisis, cultivos de laboratorio, pruebas judiciales, urnas funerarias y otro tipo de envíos que pueden venir precintados o sellados no están exentos de inspección, si bien habrá que tener en cuenta las alegaciones del pasajero sobre el posible deterioro del artículo si se aplican los procedimientos ordinarios, en cuyo caso se realizará una inspección manual hasta donde sea posible y se pedirá justificación documental o se harán las comprobaciones necesarias que garanticen la autenticidad del objeto.

d) Material de salvamento. Estará exento de inspección el material de salvamento condicionado por la premura de tiempo (órganos para trasplante, plasma, envíos urgentes de medicamentos), a condición de que procedan de una fuente conocida y vayan acompañados de la documentación pertinente.

En cualquier caso, si persiste la duda de si el objeto pueda contener o no artículos prohibidos no se permitirá su paso.

#### 4.1.3 Inspección de Líquidos, Aerosoles y/o Geles (LAG)

4.1.3.1 Los LAG transportados por pasajeros podrán quedar exentos de inspección mediante equipos de sistemas de detección de explosivos líquidos (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

b) Se encuentren en una bolsa específica a prueba de manipulación (STEB) precintada y hayan sido adquiridos en la zona de operaciones del aeropuerto.

4.1.3.2 Las bolsas STEB específicas indicadas en la letra b) del apartado 4.1.3.1 deberán:

- a) ser claramente identificables como STEB del aeropuerto de que se trate;
- b) llevar dentro el justificante de compra en el aeropuerto de que se trate en las tres horas anteriores; y
- c) ajustarse a las disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

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

4.1.3.4 La inspección de los LAG también deberá regirse por las disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

4.1.3.5 Los contenedores utilizados para la retirada de líquidos en los filtros de seguridad contarán con las medidas de seguridad apropiadas que impidan el acceso de los pasajeros a los mismos.

#### 4.1.4 Verificación de documentación.

a) La documentación que aportarán los pasajeros, para confirmar que su identidad se corresponde con la tarjeta de embarque, en los mostradores de facturación y puertas de embarque, será la siguiente:

Tipo de vuelo (desde España)	Tipo de Pasajero	Documentación necesaria	
Nacional	Nacional.	>14 años	DNI o pasaporte no necesariamente en vigor. Carné de conducir expedido en España.
		<14 años	Exento, responsable la persona con la que realiza el viaje.
	UE/Schengen <sup>2</sup>	Pasaporte o Documento de Identidad válido no necesariamente en vigor. Certificado de registro de la UE. Carné de conducir expedido en España.	
	Terceros países.	Pasaporte o Documento de Viaje válido en vigor. Permiso de Residencia español o de alguno de los Estados Schengen en vigor. Carné de conducir expedido en España.	
UE/Schengen <sup>2</sup>	Nacional.	Pasaporte <sup>3</sup> o DNI en vigor.	
	UE/Schengen <sup>2</sup>	Pasaporte o Documento de Identidad válido en vigor.	
	Terceros países.	Pasaporte o Documento de Viaje válido en vigor.	
Terceros países	Nacional.	Pasaporte en vigor.	
	UE/Schengen <sup>2</sup>	Pasaporte o Documento de Viaje válido en vigor.	
	Terceros países.	Pasaporte o Documento de Viaje válido en vigor.	

<sup>2</sup> Se incluye Andorra y Liechtenstein en este grupo.

<sup>3</sup> Los españoles que viajen a Alemania, Austria, Bélgica, Francia, Holanda, Italia, Liechtenstein, Luxemburgo, Malta, Mónaco, Portugal, Suecia y Suiza pueden viajar con el pasaporte caducado hasta cinco años después de finalizar su período en vigor.

En el Adjunto E se incluyen las definiciones de los diferentes documentos de viaje existentes, así como, aclaraciones a efectos de aplicación de este apartado.

En los vuelos nacionales la compañía aérea o la empresa de asistencia en tierra actuando en su nombre, aceptarán obligatoriamente como documentación válida cualquiera de los documentos incluidos en cada categoría de tipo de pasajero. No se

podrá establecer en el contrato de transporte la solicitud de un determinado documento de los aceptados por la norma conforme a lo establecido en la tabla anterior.

b) Antes de acceder a la zona crítica de seguridad a través del control de seguridad, se solicitará al pasajero su tarjeta de embarque aceptada para el viaje con un transportista aéreo.

#### 4.2 Protección de los pasajeros y del equipaje de mano.

4.2.1 Los pasajeros y su equipaje de mano quedarán protegidos de interferencias no autorizadas desde el punto en que pasen el control hasta el despegue de la aeronave que los transporta.

4.2.2 Los pasajeros en espera de embarcar que ya hayan pasado el control no se mezclarán con los pasajeros de llegada, a menos que:

a) Los pasajeros procedan de un Estado miembro, siempre que la Comisión o ese Estado miembro no hayan informado de que los pasajeros de llegada y su equipaje de mano no pueden considerarse controlados de acuerdo con las normas básicas comunes, o

b) Los pasajeros procedan de un tercer país en el que las normas de seguridad aplicadas han sido reconocidas como equivalentes a las normas básicas comunes.

4.2.3 La protección de los pasajeros y del equipaje de mano deberá regirse por las disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

#### 4.3 Pasajeros potencialmente conflictivos.

Antes de la salida, los pasajeros potencialmente conflictivos serán objeto de las medidas de seguridad adecuadas.

Se considerarán pasajeros potencialmente conflictivos para el transporte aéreo los siguientes grupos de pasajeros:

– Deportados: Personas que han sido admitidas legalmente en el Estado por sus autoridades o quienes hayan entrado ilegalmente en el Estado y a quienes posteriormente las Autoridades les ordenan formalmente abandonar el Estado.

– Personas no admitidas: Personas a las que las Autoridades competentes les han negado la entrada a un Estado Miembro y están siendo llevadas de vuelta a su país de origen, o a cualquier otro país donde estas personas sean admitidas.

– Personas bajo custodia legal: Personas tanto bajo arresto como condenadas por un tribunal que deben ser transportadas.

Las personas bajo custodia legal deberán siempre ir escoltadas.

Aquellos pasajeros extranjeros que se les haya denegado la entrada en el territorio nacional deberán permanecer en una sala de inadmitidos hasta su salida del país.

#### 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 Adjunto D.

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

- La Autoridad competente permita el transporte del artículo;
- La compañía aérea haya sido informada sobre el pasajero y el artículo que transporta previamente al embarque de los pasajeros en la aeronave, y
- 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 Adjunto D antes de completar el proceso de facturación.

## CAPÍTULO 5

**Equipaje de bodega**

## 5.0 Disposiciones Generales.

5.0.1 Salvo disposición contraria, la Autoridad competente, el gestor aeroportuario, la compañía aérea o el agente de asistencia en tierra asegurarán, según sus responsabilidades, 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 en lo relativo al equipaje de bodega figuran en el Adjunto F.

5.0.3 El equipaje de bodega procedente de un Estado miembro en el que estaba en tránsito la aeronave tras llegar de un tercer país no incluido en el Adjunto F se considerará equipaje de bodega procedente de un tercer país, salvo confirmarse que dicho equipaje se inspeccionó 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 sido inspeccionado y que esté físicamente protegido para impedir la introducción de objetos prohibidos.

5.0.5 Las referencias a terceros países en este capítulo y, en su caso, en una Decisión específica de la Comisión incluyen a otros países y territorios a los que, con arreglo al artículo 355 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, no es de aplicación la tercera parte, título VI, de dicho Tratado.

## 5.1 Inspección del Equipaje de Bodega.

Todo el equipaje de bodega será objeto de inspección antes de ser embarcado en una aeronave con el fin de impedir que se introduzcan artículos prohibidos en las zonas restringidas de seguridad y a bordo de la aeronave.

El equipaje de bodega en transbordo o transferencia podrá quedar exento de inspección siempre que proceda de un Estado Miembro, a menos que la Comisión o el propio Estado miembro consideren que dicho equipaje no ha sido inspeccionado conforme a los estándares comunes recogidos en el Reglamento (CE) n.º 300/2008.

El equipaje de bodega en tránsito podrá quedar exento de inspección cuando permanezca a bordo de la aeronave.

## 5.1.1 Procedimientos de inspección.

Se inspeccionará el equipaje de bodega, de manera individual o conjunta, por alguno de los métodos siguientes:

- a) Registro manual; o
- b) Equipo de rayos X; o
- c) Sistema de detección de explosivos (EDS); o
- d) Equipo de detección de trazas de explosivos (ETD); o
- e) Perros detectores de explosivos (EDD).

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

5.1.1.1 Registro manual: El registro manual consistirá en una inspección manual exhaustiva del equipaje, incluido su contenido, con objeto de garantizar razonablemente la ausencia de artículos prohibidos.

5.1.1.2 Equipo de rayos X: En caso de utilizar equipos de rayos X, si la densidad de un artículo dificulta el análisis del contenido del equipaje de bodega por parte del operador, se someterá a otros medios de inspección que permitan superar esa dificultad.



5.1.1.3 Sistema de detección de explosivos (EDS): En caso de utilizar equipos EDS, si la densidad de un artículo dificulta el análisis del contenido del equipaje de bodega por parte del operador, se someterá a otros medios de inspección que permitan superar esa dificultad.

5.1.1.4 Equipo de detección de trazas de explosivos (ETD): La inspección mediante un equipo de detección de trazas de explosivos (ETD) consistirá en un análisis de muestras tomadas dentro y fuera del equipaje, así como de su contenido. Dicho contenido podrá someterse, asimismo, a un registro manual.

5.1.2 Ante cualquier fallo de un equipo, se procederá a la inspección del equipaje de bodega mediante un registro manual, debiendo tener en cuenta que el evitar demoras en el proceso de preembarque no vaya en detrimento de la seguridad.

5.1.3 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.

5.1.4 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 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 presentadas para la revisión del operador.

## 5.2 Protección del Equipaje de Bodega.

La compañía aérea y/o su Agente de asistencia en tierra protegerán el equipaje de bodega que deba transportar una aeronave de intervenciones no autorizadas desde el punto en que la compañía se hace cargo de él hasta la salida de la aeronave que debe transportarlo.

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

### 5.2.1 Acceso del pasajero a su equipaje de bodega.

Se impedirá a los pasajeros el acceso al equipaje de bodega inspeccionado, salvo cuando se trate de su propio equipaje y se les vigile a fin de garantizar:

- a) no se introduce en el equipaje de bodega ninguno de los artículos prohibidos incluidos en el Adjunto G del presente capítulo; o
- b) no se saca del equipaje y se introduce a bordo de la aeronave o en la zona de restringida seguridad, ninguno de los artículos prohibidos Adjunto D.

### 5.2.2 Equipaje de bodega en zona crítica de seguridad y otras áreas.

La protección del equipaje de bodega también deberá regirse por las disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

### 5.2.3 Almacenamiento del equipaje extraviado.

Las compañías aéreas garantizarán que los equipajes que llegan por vía aérea no queden abandonados en la sala de recogida de equipajes una vez que hayan sido regularizados por la propia compañía.

En cualquier caso, las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, en el ejercicio de sus competencias, podrán adoptar las medidas de seguridad que consideren necesarias en caso de equipajes no vigilados o desprotegidos que pudieran dar lugar a sospecha.

### 5.3 Vinculación de pasajero y equipaje de bodega.

La vinculación de pasajeros con el equipaje deberá aplicarse independientemente de otras medidas de seguridad dirigidas a asegurar que el equipaje de bodega no contenga ningún explosivo u otros artefactos que hagan peligrar la seguridad del vuelo o de la aeronave.

Las compañías aéreas se asegurarán de que el equipaje de bodega de un pasajero no se transporte a bordo de una aeronave a menos que el pasajero esté a bordo, o que el equipaje haya sido sometido a otras medidas adicionales de control de seguridad después de confirmar que el pasajero no está a bordo.

#### 5.3.1 Identificación del equipaje de bodega.

Todos los bultos del equipaje de bodega se identificarán como acompañados o no acompañados.

El equipaje de bodega no acompañado no se transportará, a menos que haya quedado separado por motivos ajenos a la voluntad del pasajero o haya sido sometido a controles de seguridad adecuados.

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 que se corresponda 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 y/o bulto de equipaje de bodega no acompañado sea claramente reconocible como autorizado para su transporte aéreo.

#### 5.3.2 Factores ajenos a la voluntad de los pasajeros.

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

5.3.2.2 Los factores ajenos al control de los pasajeros se determinan en las disposiciones adicionales carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

#### 5.3.3 Controles de seguridad adecuados del equipaje de bodega no acompañado

5.3.3.1 Para inspeccionar el equipaje de bodega no acompañado y no 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 de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

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 una nueva inspección antes de volver a embarcarse.

5.3.3.3 Los controles de seguridad adecuados del equipaje de bodega no acompañado se establecen en disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

### 5.4 Artículos Prohibidos.

5.4.1 No se permitirá a los pasajeros transportar en su equipaje de bodega los artículos prohibidos incluidos en el Adjunto G.

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 La compañía aérea garantizará que los pasajeros tengan conocimiento de los artículos prohibidos enumerados en el Adjunto G en cualquier momento antes de completar el proceso de facturación.

## CAPÍTULO 6

### Carga y correo

6.0 Disposiciones Generales.

6.0.1 Objeto.

El siguiente capítulo describe:

- Las obligaciones y responsabilidades que en materia de seguridad deben cumplir las compañías aéreas, gestores aeroportuarios, agentes acreditados, expedidores conocidos y expedidores clientes para el transporte de la carga y el correo por vía aérea;
- Las condiciones para efectuar los controles de seguridad aplicables a la carga y el correo;
- Los procedimientos para la aprobación de agentes acreditados y los expedidores conocidos; y la designación de los expedidores clientes.

A efectos del presente capítulo, se entenderá por Base de datos RACK la Base de datos de la UE de seguridad de la cadena de suministro.

6.0.2 Artículos Prohibidos.

En relación a los envíos de carga y correo, se considerarán artículos prohibidos:

- Dispositivos explosivos ensamblados; y
- Dispositivos incendiarios ensamblados, que no se transporten conforme a las Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea (OACI, Doc. 9284-AN/905).

6.0.3 Terceros países.

Las referencias realizadas a terceros países en el presente capítulo incluyen otros países y territorios a los cuales, de conformidad con el artículo 355 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, no es de aplicación la tercera parte, título VI, de dicho Tratado.

6.1 Controles de Seguridad-Requisitos Generales.

6.1.1 Aplicación.

Todo tipo de carga y correo: las compañías aéreas no aceptarán transportar una carga o correo en una aeronave a menos que ellas mismas hayan realizado los controles de seguridad o que un agente acreditado, un expedidor conocido o un expedidor cliente haya confirmado y justificado que se han realizado dichos controles.

- 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; o

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; o

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 no autorizadas desde el momento en que se hayan aplicado los controles de seguridad hasta su embarque, y que no sea transportado en un avión de pasajeros, o

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

#### 6.1.2 Inspección en casos de interferencia.

a) Los envíos seguros sobre los que existan motivos fundados de manipulación indebida o que no hayan sido protegidos de interferencias no autorizadas, deberán ser inspeccionados nuevamente por un agente acreditado.

b) Los envíos que presenten signos de manipulación significativa o que resulten sospechosos por cualquier otro motivo serán tratados como carga o correo de alto riesgo (HRCM).

#### 6.1.3 Acceso a los envíos de carga y correo.

Toda persona que tenga 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 un examen de precontratación con arreglo a las directrices de la Instrucción de Seguridad desarrollada a tal efecto.

#### 6.2 Inspección.

La carga y correo será sometida a inspección conforme a las disposiciones adicionales de carácter restringido establecidas por la Autoridad competente.

#### 6.3 Agentes Acreditados.

##### 6.3.1 Aprobación de agentes acreditados.

6.3.1.1 Implementación: Los agentes acreditados serán aprobados por la Autoridad competente conforme a las siguientes disposiciones:

Los agentes acreditados serán aprobados por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea conforme a las siguientes disposiciones:

a) La aprobación como agente acreditado se referirá a una ubicación específica;  
b) toda entidad que aplique los controles de seguridad contemplados en el punto 6.3.2 deberá ser aprobado como agente acreditado;

c) un agente acreditado podrá subcontratar uno o varios de los siguientes servicios:

i. Cualquiera de los controles de seguridad a que se refiere el punto 6.3.2 a otro agente acreditado;

ii. La aplicación de los métodos de inspección a otra entidad, empresa de seguridad privada autorizada por el Ministerio de Interior, cuando sean aplicados en la ubicación del agente acreditado o en un aeropuerto. En el caso de que se apliquen por el aeropuerto, se recogerá en el programa de seguridad del aeropuerto;

iii. La aplicación de los métodos de inspección a otra entidad, empresa de seguridad privada autorizada por el Ministerio de Interior, cuando sean aplicados en un lugar que no sea la ubicación del propio agente acreditado o un aeropuerto; y

iv. La protección y transporte de envíos a un transportista que cumpla los requisitos contemplados en el punto 6.6.

A efectos de lo dispuesto en el apartado anterior, las prestaciones objeto de subcontratación por un agente acreditado quedaran reflejados en su Programa de Seguridad mediante la siguiente información:

- a) Nombre de las entidades que asuman contractualmente ante el agente acreditado el compromiso de realizar dichos servicios;
- b) Objeto de su contrato; e
- c) Identidad de la persona que ejerce las facultades de organización y dirección de cada prestación subcontratada.

6.3.1.2 Procedimiento de aprobación: El procedimiento de aprobación se realizará de conformidad a lo dispuesto en el procedimiento de designación de agentes acreditados.

6.3.1.3 Designación del responsable de seguridad: Los agentes acreditados designarán en cada emplazamiento 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 con arreglo a las directrices de la Instrucción de Seguridad desarrollada a tal efecto.

6.3.1.4 Validez: Se reconfirmarán y renovarán las funciones de todo agente acreditado por períodos regulares que no excedan de cinco años. Ello conllevará el pertinente control in situ con el objeto de evaluar si el agente acreditado sigue ajustándose a las disposiciones vigentes.

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.

Salvo en lo referido a los requisitos establecidos en el punto 6.2, la inspección de los emplazamientos del agente acreditado por la Autoridad aduanera competente con arreglo al artículo 14 quince del Reglamento (CEE) n.º 2454/93 de la Comisión se considerará como una verificación in situ.

La aprobación conservará su validez, a menos que el agente acreditado:

- a) No demuestre la conformidad con los requisitos aplicables de este capítulo; o
- b) Impida, a la Autoridad competente, llevar a cabo toda inspección, acceso a la documentación requerida y petición de registros en el desarrollo de sus actuaciones de control normativo; o
- c) Deje de cumplir las disposiciones en materia de seguridad del presente capítulo; o
- d) Renuncie a la aprobación por cese de sus operaciones en envíos aéreos; o
- e) Haya expirado la aprobación en virtud de la fecha en que fue emitida.

6.3.1.4.1 Modificaciones en las condiciones de aprobación: Todo cambio de las condiciones de aprobación de agente acreditado, que se produzcan durante su período de validez, deberán ser notificadas a la Autoridad competente.

El agente acreditado notificará a la Autoridad competente cualquier propuesta para realizar alguno de los cambios siguientes antes de que tengan lugar, a fin de que ésta pueda determinar si se mantiene el cumplimiento de lo estipulado en este capítulo y para autorizar, si procede, la modificación de su Programa de Seguridad de agente acreditado:

- a) Cambios de nivel 1:
  - i. Razón social de la entidad;
  - ii. Responsable de seguridad: deberá cumplir con las disposiciones del apartado 6.3.1.3;
  - iii. Datos de contacto;
  - iv. Nombre(s) de usuario(s) autorizados por el responsable de seguridad para la utilización de la Base de datos de la UE de seguridad de la cadena de suministro.

Plazo de notificación: 10 días previos a la realización de la modificación.

- b) Cambios de nivel 2:
- i. emplazamiento donde fue concedida la aprobación de agente acreditado;
  - ii. nuevos procedimientos de control de la carga y el correo;
  - iii. Obras que puedan incidir en el cumplimiento de la normativa comunitaria pertinente.

Plazo de notificación: 15 días previos a la realización de la modificación.

6.3.1.4.2 Transferencia de la condición de agente acreditado: Excepto en el caso de modificación de la razón social de la entidad, que se contempla como un cambio de nivel 1, la aprobación de agente acreditado no es transferible.

La constitución de nuevas sociedades formadas por agentes acreditados, serán motivo de estudio por la Autoridad competente que analizará las condiciones concretas adquiridas por la nueva personalidad jurídica para garantizar el cumplimiento de las obligaciones del presente capítulo.

Se establece un plazo de notificación de al menos 15 días previos a la realización de este cambio.

6.3.1.5 Suspensión y revocación: Si durante el curso de las actuaciones de inspección se advirtiesen irregularidades en la aplicación de las disposiciones del presente capítulo, la Autoridad Competente acordará:

a) En el caso de irregularidades que afecten de forma cierta, grave e inmediata a la seguridad aérea: suspensión temporal de la aprobación mediante la adopción de medidas extraordinarias por parte del Director de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea hasta que el agente acreditado implemente las acciones correctoras adecuadas para la subsanación de dichas irregularidades.

- b) En el resto de los casos, se procederá a la revocación de la aprobación siempre que:
- Se emita una diligencia de cierre con incumplimientos asociada a la actuación inspectora, en el caso de actuaciones de control normativo; o
  - No se subsanen los incumplimientos notificados en el dictamen técnico desfavorable en el plazo indicado, en el caso de actuaciones inspectoras de supervisión derivadas de la modificación en las condiciones de aprobación.

Todo ello, sin perjuicio de la posible adopción de las medidas objeto de sanción con arreglo a lo dispuesto en las obligaciones primera y segunda del artículo 33 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

La suspensión será reversible en un plazo máximo igual al plazo consumido para la emisión de la diligencia de cierre que concluye la actuación de control normativo asociada a la detección de la irregularidad que dio lugar a ésta. Si transcurrido este plazo subsisten las irregularidades que la ocasionaron, se considerará que el agente acreditado deja de cumplir con las disposiciones en materia de seguridad del presente capítulo, y pasará al estado revocado.

La revocación conllevará la inhabilitación de la entidad para presentarse a un nuevo proceso de aprobación durante un período mínimo de 12 meses.

La adopción de la suspensión o revocación deberán notificarse en el menor plazo posible y, en todo caso, en un plazo no superior a 24 horas, en el que la Autoridad Competente registrará en la Base de datos de la UE de seguridad de la cadena de suministro esta circunstancia.

Tendrán la consideración de irregularidades que afecten de forma cierta, grave e inmediata a la seguridad aérea las siguientes:

- Cualquier irregularidad que vulnere el apartado 6.3.2.3. del presente capítulo.

Si la entidad ya no dispone del certificado OEA a que se hace referencia en las letras b) y c) del artículo 14 bis, apartado 1, del Reglamento (CEE) n.º 2454/93 o si dicho certificado fuera suspendido por incumplimiento del artículo 14 duodécimo del citado

Reglamento, la Autoridad competente adoptará las medidas pertinentes para comprobar si el agente acreditado cumple los requisitos del Reglamento (CE) n.º 300/2008.

La entidad informará a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de los cambios que se produzcan en relación con su certificado OEA citado en las letras b) y c) del artículo 14 bis, apartado 1, del Reglamento (CEE) n.º 2454/93. Inmediatamente después de la retirada de la autorización y en un plazo máximo de veinticuatro horas, la Autoridad competente se asegurará de que se introduzca el cambio en la situación del agente en la «Base de datos de la Unión sobre la seguridad de la cadena de suministro».

6.3.1.6 Reconocimiento mutuo de la condición de agente acreditado: Sin perjuicio del derecho de cada Estado miembro a aplicar medidas más rigurosas en virtud del artículo 6 del Reglamento (CE) n.º 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 Aprobación de la Autoridad competente como agente acreditado: No aplica.

6.3.1.8 Intercambio información entre la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y la Autoridad Aduanera: La Autoridad competente pondrá a disposición de la Autoridad aduanera toda la información relativa a la situación de un agente acreditado que pueda ser relevante para el mantenimiento del certificado OEA a que se hace referencia en la letra b) o c) del artículo 14 bis, apartado 1, del Reglamento (CEE) no 2454/93. Esto incluirá la información relativa a las nuevas aprobaciones de agentes acreditados, la retirada de la condición de agente acreditado, la revalidación y las inspecciones, los programas de verificación y los resultados de estas evaluaciones.

La Autoridad competente y las autoridades aduaneras nacionales establecerán las modalidades de este intercambio de información.

#### 6.3.2 Controles de Seguridad Aplicables por un Agente Acreditado.

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

6.3.2.2 Identificación de la persona que realiza la entrega de la mercancía. La persona que entregue los envíos al agente acreditado o compañía aérea, se hayan o no aplicado previamente sobre ellos los controles de seguridad exigidos, deberá acreditar su identidad mediante la presentación de alguno de los siguientes documentos válidos:

- DNI; o
- Pasaporte; o
- Permiso de conducción en vigor expedido en España; o
- NIE.

Dicho carné o documento se utilizará para establecer la identidad de la persona que entrega los envíos.

Adicionalmente, al aceptar envíos sometidos previamente a los controles de seguridad exigidos, se comprobará que la persona que realiza la entrega de la mercancía está autorizada a realizar dicha entrega por la entidad que ha aplicado los controles de seguridad.

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

- a) Inspeccionados con arreglo al punto 6.2, o
- b) Aceptados para su almacenamiento bajo la responsabilidad exclusiva del agente acreditado, no pudiendo ser identificables como envíos para transporte en una aeronave antes de su selección, y debiendo ser seleccionados por el agente acreditado de forma independiente sin ninguna intervención del expedidor, ni de cualquier persona o entidad distinta a las personas designadas y formadas para tal fin por el agente acreditado.

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

6.3.2.4 Protección de envíos a los que se han aplicado previamente controles de seguridad. Una vez aplicados los controles de seguridad anteriormente citados el agente acreditado deberá 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 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 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.

6.3.2.5 Declaración de seguridad (CSC): El agente acreditado garantizará que cada envío presentado a una compañía aérea u otro agente acreditado, una vez aplicados los controles de seguridad contemplados en los puntos 6.3.2.1 a 6.3.2.4, vaya acompañado de la documentación oportuna, ya sea en forma de conocimiento aéreo o de declaración independiente, y bien en formato electrónico o por escrito.

6.3.2.6 Información contenida en la declaración de seguridad (CSC). La Autoridad competente podrá inspeccionar la CSC en cualquier momento previo a la carga del envío en la aeronave y, posteriormente, durante la duración del vuelo o durante 24 horas si este último período fuera superior. La CSC deberá proporcionar la siguiente información:

- a) código UAI asignado por AESA al agente acreditado emisor de la declaración;
- b) número único de identificación de la expedición:
  - i. N.º de AWB simple; o
  - ii. N.º de consolidado (ULD, Máster o CN38).
- c) Contenido del envío: la mercancía deberá estar suficientemente descrita, de forma que sean identificable, queda exento de este requisito los envíos enumerados en el punto 6.2.2.1. letras d) y e)
- d) Estatus de seguridad del envío, en la que se indicará:
  - i. «SPX», el envío es seguro para aeronaves de pasajeros, de carga y de correo; o
  - ii. «SCO», el envío es seguro para aeronaves de carga y de correo exclusivamente; o
  - iii. «SHR», el envío es seguro para aeronaves de pasajeros de carga y de correo de acuerdo a los requisitos aplicables a HRCM.
- e) motivo de emisión del estatus de seguridad, debiendo indicar una de las siguientes opciones:
  - i. «KC», es decir, envío recibido de un expedidor conocido; o
  - ii. «AC», es decir, envío recibido de un expedidor cliente; o
  - iii. «RA», es decir, seleccionado por un agente acreditado; o
  - iv. Los medios o métodos de inspección utilizados; o
  - v. Los motivos de que el envío esté exento de inspección;
- f) El nombre del emisor del estatus de seguridad –o un documento de identidad equivalente– y la fecha y hora de emisión, y



g) código UAI 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.

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.

6.3.2.7 Envíos consolidados. En el caso de envíos consolidados, se considerarán cumplidos los requisitos recogidos en 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 una de las partidas que componen el envío durante el vuelo o vuelos o durante 24 horas, si este plazo es superior; y
- b) la documentación que acompaña al envío consolidado incluye:

- Código UAI del agente acreditado consolidador;
- Número único de identificación del envío consolidado; y
- Estatus de seguridad del mismo, prevaleciendo SCO sobre el resto;

El punto 6.3.2.7.a) no será exigible para envíos consolidados cuyas mercancías en su integridad:

- Hayan sido sometidas a inspección; o
- Estén exentas conforme al punto 6.2.2.1. letras d) y e)

Si el agente acreditado proporciona al consolidado un identificador único de envío e indica el estatus de seguridad y un único motivo por la que fue otorgado ese estatus de seguridad.

6.3.2.8 Transferencia de envíos no sometidos a todos los controles de seguridad exigidos entre agentes acreditados. Al aceptar envíos no sometidos previamente a todos los controles de seguridad exigidos, el agente acreditado podrá optar igualmente por:

- Aplicar los controles de seguridad de conformidad a lo dispuesto en el apartado 6.3.2.; o
- Entregar los envíos a otro agente acreditado para garantizar la aplicación de dichos controles.

6.3.2.9 Selección y formación del personal. Todo agente acreditado garantizará que todo el personal que efectúe controles de seguridad, o que cuente con libre 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 conformidad con los requisitos estipulados en el capítulo 11 del PNS.

## 6.4 Expedidores conocidos.

### 6.4.1 Aprobación de Expedidores Conocidos.

6.4.1.1 Implementación: Los expedidores conocidos serán aprobados por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

La aprobación como expedidor conocido se determinará para un emplazamiento específico.

6.4.1.2 Procedimiento de aprobación: El procedimiento de aprobación se realizará de conformidad a lo dispuesto en el procedimiento de designación de expedidores conocidos.

6.4.1.3 Designación del responsable de seguridad: Los expedidores conocidos designarán a una persona en cada emplazamiento responsable de la aplicación y supervisión de los controles de seguridad. Dicho responsable deberá haber superado previamente un control de antecedentes personales con arreglo a las directrices de la Instrucción de Seguridad desarrollada a tal efecto.

6.4.1.4 Validez: 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.º 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 de las disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

La inspección del emplazamiento del expedidor conocido por la Autoridad aduanera competente con arreglo a lo establecido en el artículo 14 quince del Reglamento (CEE) no 2454/93 se considerará una verificación in situ.

La aprobación conservará su validez, a menos que el expedidor conocido:

- a) no demuestre la conformidad con los requisitos aplicables de este capítulo; o
- b) impida, a la Autoridad competente, llevar a cabo toda inspección, acceso a la documentación requerida y petición de registros en el desarrollo de sus actuaciones de control normativo; o
- c) deje de cumplir las disposiciones en materia de seguridad del presente capítulo; o
- d) renuncie a la aprobación por cese de sus operaciones en envíos aéreos; o
- e) haya expirado la aprobación en virtud de la fecha en que fue emitida.

6.4.1.4.1 Modificaciones en las condiciones de aprobación: Todo cambio de las condiciones de aprobación del expedidor conocido, que se produzcan durante su período de validez, deberán ser notificadas a la Autoridad competente.

El expedidor conocido notificará cuanto antes y, en todo caso, en un plazo máximo de 10 días, a la Autoridad competente cualquier propuesta para realizar alguno de los cambios siguientes, a fin de que ésta pueda determinar si se mantiene el cumplimiento de lo estipulado en este capítulo y para autorizar, si procede, la modificación de su Plan de seguridad de expedidor conocido:

- a) razón social de la entidad;
- b) datos de contacto;
- c) responsable de seguridad;
- d) se produzcan cambios en las instalaciones o en los procedimientos que puedan incidir, de forma significativa, en las condiciones de seguridad;
- e) la entidad cese en sus actividades, deje de transportar carga y/o correo aéreo o no pueda seguir cumpliendo las disposiciones de la normativa de la UE pertinente.

6.4.1.4.2 Transferencia de la condición de expedidores conocidos: Excepto en el caso de modificación de la razón social de la entidad la aprobación de expedidor conocido no es transferible.

La constitución de nuevas sociedades formadas por expedidores conocidos, serán motivo de estudio por la Autoridad competente que analizará las condiciones concretas adquiridas por la nueva personalidad jurídica para garantizar el cumplimiento de las obligaciones del presente capítulo.

6.4.1.5 Suspensión y revocación. Si durante el curso de las actuaciones de inspección se advirtiesen irregularidades en la aplicación de las disposiciones del presente capítulo, la Autoridad competente acordará:

- a) en el caso de irregularidades que afecten de forma cierta, grave e inmediata a la seguridad aérea: suspensión temporal de la aprobación mediante la adopción de medidas extraordinarias por parte del Director de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea hasta que el expedidor conocido implemente las acciones correctoras adecuadas para la subsanación de dichas irregularidades.

b) en el resto de los casos, se procederá a la revocación de la aprobación siempre que:

- Se emita una diligencia de cierre con incumplimientos asociada a la actuación inspectora, en el caso de actuaciones de control normativo; o
- No se subsanen los incumplimientos notificados en el dictamen técnico desfavorable en el plazo indicado, en el caso de actuaciones inspectoras de supervisión derivadas de la modificación en las condiciones de aprobación.

Todo ello, sin perjuicio de la posible adopción de las medidas objeto de sanción con arreglo a lo dispuesto en las obligaciones primera y segunda del artículo 33 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

La suspensión será reversible en un plazo máximo igual al plazo consumido para la emisión de la diligencia de cierre que concluye la actuación de control normativo asociada a la detección de la irregularidad que dio lugar a ésta. Si transcurrido este plazo subsisten las irregularidades que la ocasionaron, se considerará que el expedidor conocido deja de cumplir con las disposiciones en materia de seguridad del presente capítulo, y pasará al estado revocado.

La revocación conllevará la inhabilitación de la entidad para presentarse a un nuevo proceso de aprobación durante un período mínimo de 12 meses.

La adopción de la suspensión o revocación deberán notificarse en el menor plazo posible y, en todo caso, en un plazo no superior a 24 horas, en el que la Autoridad Competente registrará en la Base de datos de la UE de seguridad de la cadena de suministro esta circunstancia.

Tendrán la consideración de irregularidades que afecten de forma cierta, grave e inmediata a la seguridad aérea las siguientes:

- Cualquier irregularidad que vulnere el último párrafo del apartado 6.4.2.1. del presente capítulo.

Si la entidad ya no dispone del certificado OEA a que se hace referencia en las letras b) y c) del artículo 14 bis, apartado 1, del Reglamento (CEE) n.º 2454/93 o si dicho certificado fuera suspendido por incumplimiento del artículo 14 duodécimo del citado Reglamento, la Autoridad competente adoptará las medidas pertinentes para comprobar si el expedidor conocido cumple los requisitos del Reglamento (CE) n.º 300/2008.

La entidad informará a la Autoridad competente de los cambios que se produzcan en relación con su certificado OEA citado en las letras b) y c) del artículo 14 bis, apartado 1, del Reglamento (CEE) n.º 2454/93.

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

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

6.4.1.7 Intercambio información entre la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y la Autoridad Aduanera. La Autoridad competente pondrá a disposición de la Autoridad aduanera toda la información relativa a la situación de un expedidor conocido que pueda ser relevante para el mantenimiento del certificado OEA a que se hace referencia en la letra b) o c) del artículo 14 bis, apartado 1, del Reglamento (CEE) n.º 2454/93. Esto incluirá la información relativa a las nuevas aprobaciones de expedidores conocidos, la retirada de la condición de expedidor conocido, la revalidación y las inspecciones, los programas de verificación y los resultados de estas evaluaciones.

La Autoridad competente y las autoridades aduaneras nacionales establecerán las modalidades de este intercambio de información.

#### 6.4.2 Controles de seguridad aplicables por un Expedidor Conocido

6.4.2.1 Disposiciones generales: Todo expedidor conocido deberá asegurar los siguientes aspectos:

- a) exista en su ubicación un nivel de seguridad suficiente para proteger de interferencias no autorizadas la carga o correo aéreos reconocibles; y
- b) todo el personal que efectúe controles de seguridad o que cuente con acceso libre 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 conformidad con los requisitos estipulados en el capítulo 11 del PNS; y
- c) durante las fases de producción, embalaje, almacenamiento, expedición o transporte, según corresponda, la carga o correo aéreos reconocibles estén protegidos de interferencias no autorizadas o intentos de manipulación.

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

6.4.2.2 Envíos que necesiten ser inspeccionados: El expedidor conocido aceptará que los envíos no sometidos a los controles de seguridad exigidos sean inspeccionados conforme a lo dispuesto en el punto 6.2.1.

#### 6.5 Expedidores Clientes.

##### 6.5.1 Designación.

Los expedidores clientes serán designados por un agente acreditado.

##### 6.5.2 Procedimiento.

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 las disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente. 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» correctamente cumplimentada y firmada al agente acreditado tal y como figura en las disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente, 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.º 1875/2006 de la Comisión, por el que se modifica el Reglamento (CEE) n.º 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.

En su caso, el agente acreditado conservará la declaración firmada 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:

- i. Datos de la empresa, incluido el domicilio social real,
- ii. Naturaleza de la actividad empresarial,

- iii. Datos de contacto, incluidos los de la(s) persona(s) responsable(s) de la seguridad,
  - iv. Número de IVA o número de registro de la empresa, y
  - v. Número del Certificado OEA en caso de exención con arreglo al punto 6.5.2.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 Base de datos de expedidores clientes.

El agente acreditado mantendrá actualizada 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 Validez de la designación.

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

#### 6.5.5 Suspensión de la designación.

Si la Autoridad competente o el agente acreditado dejan de considerar satisfactorio el cumplimiento de las instrucciones descritas en las disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente por parte del expedidor cliente, el agente acreditado retirará a este su condición de tal.

#### 6.5.6 Envíos que necesitan ser inspeccionados.

Si por cualquier motivo los controles de seguridad especificados en las «Instrucciones en materia de seguridad para expedidores clientes» no se han aplicado o si el envío no procede directamente del propio expedidor cliente, este último deberá informar con claridad de dicha situación al agente acreditado con objeto de que se adopte las disposiciones del punto 6.3.2.3.

#### 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 Procedimiento. A fin de garantizar que los envíos sometidos a los controles de seguridad exigidos estén protegidos de interferencias no autorizadas durante el transporte se aplicaran las siguientes medidas:

- 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) los vehículos destinados al transporte de los envíos deberán mantener cerrado o precintado el compartimento de carga cuando este sea de tipo estanco; o, ajustar apropiadamente los toldos laterales mediante cuerdas o cableado de cerradura TIR para prevenir accesos no autorizados a los envíos, en vehículos cubiertos de lona; o, vigilar los envíos durante del transporte, en camiones con plataforma descubierta; y,
- c) el transportista subcontratado por el agente acreditado, expedidor conocido o expedidor cliente suscribirá una declaración firmada según modelo recogido en las disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente, a menos que la entidad subcontratada sea un agente acreditado. El agente acreditado, el expedidor conocido o el expedidor cliente en cuyo nombre se realice el transporte deberán conservar la declaración firmada. Asimismo, se pondrá a disposición del agente acreditado, la compañía aérea destinataria del envío o la Autoridad competente, una copia de la declaración firmada cuando estos lo soliciten.

Como alternativa a lo dispuesta en la letra c) 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 las disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente 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 Transporte de la carga y el correo en la zona de operaciones: Las letras b) y c) del punto 6.6.1.1 no serán de aplicación durante el transporte en la zona de operaciones.

6.6.2 Protección de la carga y del correo en el aeropuerto para ser embarcados en aeronaves

6.6.2.1. Envíos en zonas críticas de seguridad: Los envíos de carga y de correo situados en una zona crítica de seguridad se considerarán protegidos de toda interferencia no autorizada.

6.6.2.2. Protección de los envíos en zonas del aeropuerto no consideradas zonas críticas de seguridad: Los envíos de carga y de correo situados en un área que no sea zona crítica de seguridad deberán estar ubicados en un área de las instalaciones del agente acreditado sujeta al control de acceso o, cuando estén ubicados fuera de tal área, estarán 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 la aeronave.

6.7 Carga y correo de alto riesgo (HRCM).

La identificación HRCM se basará en una evaluación de riesgos conjunta a escala de la Unión Europea, que será periódicamente revisada.

6.8 Protección de la carga y el correo transportados a la unión europea desde terceros países.

Toda compañía aérea que, partiendo de un aeropuerto de un 3.er país, transporte carga o correo para su transferencia, tránsito o descarga en cualquier aeropuerto incluido en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 300/2008 será designada como ACC3 por:

– La Autoridad competente de un Estado miembro que figure en la lista establecida en el anexo del Reglamento (UE) n.º 394/2011 de la Comisión, que modifica el Reglamento (CE) n.º 748/2009, sobre la lista de operadores de aeronaves que han realizado una actividad de aviación enumerada en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo; o

– La Autoridad competente del Estado miembro que le haya expedido el certificado de operador aéreo, en el caso de las compañías aéreas no recogidas en la lista que establece el anexo del Reglamento (UE) n.º 394/2011; o

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

## CAPÍTULO 7

### Correo y material de las Compañías Aéreas

#### 7.0 Aplicación.

7.0.1 Salvo disposición contraria o al 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.

7.0.2 El correo de la compañía aérea («co-mail») y el material de la misma («co-mat») que ésta transporte en sus aeronaves estarán sujetos a controles de seguridad. Después de la inspección quedarán protegidos hasta ser embarcados en la aeronave, a fin de evitar la introducción de artículos prohibidos a bordo.

7.0.3 Por correo y material de las compañías aéreas se entenderán los envíos internos de correspondencia y de material, como por ejemplo documentación, provisiones, piezas de mantenimiento, suministros de restauración y limpieza y otros artículos, que han de entregarse a su propia organización o a un organismo contratado, para ser utilizados en operaciones de la propia compañía aérea.

7.1 Correo y material de la compañía aérea pendientes de embarque en una aeronave.

Todo cargamento de correo de la compañía aérea («co-mail») y el material de la misma («co-mat») estarán sujetos a las siguientes medidas:

7.1.1 Previamente a su embarque en la bodega de una aeronave, se inspeccionarán y se protegerán con arreglo a lo establecido en el capítulo 5, o bien se inspeccionarán 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, se inspeccionarán y protegerán con arreglo a las disposiciones sobre equipaje de mano previstas en el capítulo 4.

7.1.3 El embarque de la carga y el correo de una compañía aérea deberá regirse por disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

7.2 Material de la Compañía Aérea utilizado para el procesamiento de pasajeros y equipaje.

7.2.1 La compañía aérea y/o su agente de asistencia en tierra protegerán o vigilarán el material de la compañía aérea utilizado en el proceso de facturación de pasajeros y equipaje, que pueda comprometer la seguridad aérea.

Los sistemas de autofacturación y las opciones aplicables por Internet, cuyo uso se permite a los pasajeros, se considerarán accesos autorizados a tales materiales.

7.2.2 Se destruirán o invalidarán aquellos materiales no válidos que podrían utilizarse para facilitar el acceso no autorizado a zona restringida de seguridad o introducir el equipaje a 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.

## CAPÍTULO 8

### Provisiones de a bordo

#### 8.0 Aplicación.

8.0.1 La autoridad competente, el gestor aeroportuario, las compañías aéreas, los proveedores de suministros y restauración y los proveedores de servicios de limpieza adoptarán medidas, según sus responsabilidades, para garantizar que las provisiones de

a bordo de las compañías aéreas que se embarquen en las aeronaves no contengan artículos prohibidos.

8.0.2 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.

Se entenderán por «proveedores acreditados de provisiones de a bordo» aquellos proveedores que cumplen las medidas de seguridad establecidas en el presente capítulo para permitir la entrega de provisiones de a bordo directamente a la aeronave.

Se considerará «proveedores conocidos de provisiones de a bordo» a los proveedores que cumplen las medidas de seguridad establecidas en el presente capítulo para poder entregar las provisiones a una compañía aérea o a un proveedor acreditado, pero 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.

8.0.4 La lista de artículos prohibidos en las provisiones de a bordo es la misma que figura en el Adjunto A.

## 8.1 Controles de Seguridad.

### 8.1.1 Requisitos Generales.

8.1.1.1 Las provisiones de a bordo se someterán a los controles de seguridad 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 éstas hayan estado protegidas de interferencias no autorizadas desde el momento en que se hubiesen efectuado tales controles hasta la entrega en la aeronave,

b) un proveedor acreditado haya efectuado los controles de seguridad necesarios de las provisiones, y éstas 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 En caso de que existan motivos para creer que las provisiones de a bordo que hayan sido objeto de controles de seguridad han sido manipuladas indebidamente, o cuando haya motivos para creer que no han estado protegidas desde el momento en que se hubiesen realizado dichos controles, dichas provisiones deberán ser inspeccionadas antes de poder ser introducidas en las zonas restringidas de seguridad.

### 8.1.2 Métodos de Inspección.

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



8.1.2.2 Se utilizarán los siguientes métodos de inspección, ya sea de forma individual o conjunta:

- a) Comprobación visual.
- b) Registro manual.
- c) Equipo de rayos X.
- d) Equipo de detección de explosivos (EDS).
- e) Equipo de detección de trazas de explosivos (ETD) en combinación con la letra a), y/o
- f) Perros detectores de explosivos (EDD) en combinación con la letra a).

En caso de que el personal de seguridad no pueda determinar si el objeto contiene o no artículos prohibidos, se prohibirá su acceso o será inspeccionado de nuevo hasta que dicho operador quede conforme.

8.1.2.3 Los controles de seguridad de las provisiones de a bordo deberán regirse por disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

### 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 cada ubicación específica.

Toda empresa 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 ser designada como proveedor acreditado. Esto no será aplicable a una compañía aérea que efectúe por sí misma los controles de seguridad y entregue las provisiones únicamente a las aeronaves de su propia flota.

8.1.3.2 El proceso de designación de proveedor acreditado observará los siguientes pasos:

a) La empresa solicitará la aprobación a la Autoridad competente del Estado miembro en cuyo territorio se encuentre el emplazamiento para obtener la condición de proveedor acreditado.

El solicitante presentará un programa de seguridad a la Autoridad competente. Dicho programa describirá los métodos y procedimientos que seguirá 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 el compromiso formal con los requisitos que debe cumplir el proveedor acreditado de provisiones de a bordo. Dicho compromiso deberá estar firmado por el representante legal del solicitante o por el responsable de seguridad.

La Autoridad competente conservará la declaración firmada.

b) La Autoridad competente examinará el Programa de Seguridad y efectuará una visita 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), deberá garantizar que la introducción de los datos necesarios del proveedor acreditado en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro tenga lugar, a más tardar, el día hábil siguiente. A la hora de introducir la información en la base de datos, la Autoridad competente asignará un código de identificación alfanumérico único en el formato estándar a cada emplazamiento aprobado. En caso contrario, la Autoridad competente deberá comunicar rápidamente sus motivos a la entidad que solicita la aprobación como proveedor acreditado.

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

8.1.3.3 Se revalidará a un proveedor acreditado por períodos regulares que no excedan de 5 años. Ello conllevará la pertinente visita 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 una visita 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 éste su condición de proveedor acreditado 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.º 300/08, todos los Estados miembros reconocerán a todo proveedor acreditado que haya sido aprobado conforme al punto 8.1.3.

#### 8.1.4 Designación de proveedores conocidos.

8.1.4.1 Toda empresa (proveedor conocido) que garantice los controles de seguridad a que se refiere el punto 8.1.5 y entregue provisiones de a bordo, aunque no directamente a la aeronave, será designada como proveedor conocido por parte del operador o la compañía a la que efectúa la entrega (la entidad responsable de la designación). Esto no será de aplicación al proveedor acreditado.

8.1.4.2 Con objeto de ser designada como proveedor conocido, la empresa deberá presentar:

a) el compromiso formal con los requisitos que debe cumplir el proveedor conocido de provisiones de a bordo. Dicho compromiso deberá estar firmado por el representante legal; y

b) el programa de seguridad con los controles de seguridad a que se hace referencia en el punto 8.1.5.

8.1.4.3 Los proveedores conocidos deben ser designados en función de las validaciones de:

a) la conformidad y exhaustividad del programa de seguridad en relación con el punto 8.1.5, y

b) la aplicación del programa de seguridad sin deficiencias.

Si la Autoridad competente o la entidad responsable de la designación dejan de considerar que el proveedor conocido cumple los requisitos del punto 8.1.5, la entidad responsable de la designación le retirará sin demora la condición de proveedor conocido.

8.1.4.4 Las validaciones del programa de seguridad y su aplicación serán realizadas por personas que actúe en nombre de la entidad responsable de la designación (proveedor acreditado o compañía aérea) nombrada y formada a tal efecto.

Las validaciones deben registrarse y se efectuarán antes de la designación y se repetirán posteriormente cada dos años.

8.1.4.5 La validación de la aplicación del programa de seguridad en la que se confirme la ausencia de deficiencias consistirá en:

a) una visita in situ del proveedor conocido cada dos años, o

b) comprobaciones regulares a la recepción de las provisiones entregadas por el proveedor conocido, iniciadas a partir de la designación, incluido lo siguiente:

– la verificación de que la persona que entrega las provisiones en nombre del proveedor conocido tiene la formación precisa,

– la verificación de que las provisiones están debidamente aseguradas, y

– la inspección de las provisiones en la misma forma que el de las provisiones procedentes de un proveedor no conocido.

8.1.4.6 Los métodos aplicados y los procedimientos que deban seguirse durante y después de la designación se establecerán en el programa de seguridad de la entidad responsable de la designación.

8.1.4.7 La entidad responsable de la designación conservará:

- a) una lista de todos los proveedores conocidos que haya designado, indicando la fecha de expiración de su designación, y
- b) la declaración firmada, una copia del programa de seguridad y los informes en los que se registre su aplicación para cada proveedor conocido, al menos hasta seis meses tras la expiración de su designación.

Estos documentos se pondrán a disposición de la Autoridad competente, a solicitud de ésta, para comprobar el cumplimiento de la normativa.

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

8.1.5.1 Toda compañía aérea, proveedor acreditado y/o proveedor conocido de provisiones de a bordo deberá:

- a) Designar un responsable 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 sin autorización 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, mediante:

- revisión física y visual de las provisiones durante las tareas de su procesamiento, preparación y embalado por personal del propio proveedor conocido; y/o
- salvaguardando la confidencialidad de los productos que origina o prepara como provisiones de a bordo frente a sus proveedores.

e) Garantizar que las provisiones sometidas a controles de seguridad estén protegidas de accesos no autorizados durante su transporte hasta el aeropuerto mediante:

- uso de precintos de seguridad en los vehículos y/o contenedores; o
- cerrado con llave del compartimento del camión y/o contenedores; o
- vigilancia física permanente por personal encargado de la protección y entrega de las provisiones de a bordo.

No será aplicable este requisito durante el transporte en la zona de operaciones.

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

8.2 Protección de las Provisiones de a bordo.

La protección de las provisiones de a bordo deberá regirse por disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

8.3 Suministros de Líquidos (LAG) y Bolsas a prueba de manipulaciones (STEB).

8.3.1 Las provisiones de a bordo de bolsas a prueba de manipulaciones (steb) se entregarán en un embalaje a prueba de manipulaciones en una zona restringida de seguridad del aeropuerto.

8.3.2 Desde su entrada en cualquiera de esas zonas y hasta su venta final en las aeronaves, los LAG y las bolsas STEB estarán protegidos de toda interferencia no autorizada.

8.3.3 Se establecen disposiciones de seguridad adicionales para las provisiones de a bordo de LAG y STEB de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

## CAPÍTULO 9

### Suministros del aeropuerto

#### 9.0 Aplicación.

9.0.1 El gestor aeroportuario, el proveedor conocido y, en su caso la Autoridad competente, garantizarán, según sus responsabilidades, la implantación de las medidas establecidas en el presente capítulo.

9.0.2 A efectos del presente capítulo se considerarán:

a) «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) «proveedores conocidos de suministros del aeropuerto» aquellos proveedores que cumplen las medidas de seguridad establecidas en el presente capítulo y pueden entregar los suministros en las zonas restringidas de seguridad.

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

9.0.4 La lista de artículos prohibidos en las provisiones de a bordo es la misma que figura en el Adjunto A.

#### 9.1 Controles de Seguridad.

##### 9.1.1 Requisitos Generales.

9.1.1.1 Los suministros del aeropuerto estarán sujetos a controles de seguridad a fin de evitar la introducción de artículos prohibidos en las zonas restringidas de seguridad.

Los suministros de aeropuerto se inspeccionarán antes de introducirse en las zonas restringidas de seguridad, a menos que:

– 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

– un proveedor conocido de suministros de aeropuerto haya efectuado los controles de seguridad exigidos de los suministros, y éstos 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

– un proveedor acreditado de suministros de a bordo haya efectuado los controles de seguridad exigidos de los suministros, y éstos hayan estado protegidos de interferencias no autorizadas desde el momento en que se hayan efectuado dichos controles hasta la entrega de los suministros en la zona restringida de seguridad.

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

9.1.1.3 Se inspeccionarán 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 accesos no autorizados desde el momento en que se hubiesen aplicado los controles oportunos.

## 9.1.2 Métodos de Inspección.

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

9.1.2.2 Se utilizarán los siguientes métodos de inspección, ya sea de forma individual o conjunta:

- a) Comprobación visual.
- b) Registro manual.
- c) Equipo de rayos X.
- d) Equipo de detección de explosivos (EDS).
- e) Equipo de detección de trazas de explosivos (ETD) en combinación con la letra a), y/o
- f) Perros detectores de explosivos (EDD) en combinación con la letra a).

En caso de que el personal de seguridad no pueda determinar si el objeto contiene o no artículos prohibidos, se prohibirá su acceso o será inspeccionado de nuevo hasta que dicho operador quede conforme.

9.1.2.3 La inspección de suministros estará sujeta a disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la comisión de carácter restringido y aprobadas por la Autoridad competente.

## 9.1.3 Designación de Proveedores conocidos.

9.1.3.1 Toda empresa (proveedor conocido) que garantice la aplicación de los controles de seguridad a que se refiere el apartado 9.1.4 y entregue los suministros del aeropuerto será designada como proveedor conocido por parte del gestor aeroportuario.

9.1.3.2 Con objeto de ser designado como proveedor conocido, la empresa deberá enviar al gestor aeroportuario:

- el compromiso formal con los requisitos que debe cumplir el proveedor conocido de suministros del aeropuerto. Esta declaración deberá estar firmada por el representante legal, y
- el programa de seguridad con los controles de seguridad a que se hace referencia en el punto 9.1.4.

9.1.3.3 Los proveedores conocidos deben ser designados en función de las validaciones de:

- a) la conformidad y exhaustividad del programa de seguridad en relación con el punto 9.1.4, y
- b) la aplicación del programa de seguridad sin deficiencias.

Si la Autoridad competente o el gestor aeroportuario dejan de considerar satisfactorio el cumplimiento de lo previsto en el punto 9.1.4 por parte del proveedor conocido, el gestor aeroportuario retirará sin demora a este la condición de proveedor conocido.

9.1.3.4 Las validaciones del programa de seguridad y su aplicación serán realizadas por el gestor aeroportuario, a excepción de validaciones concretas, determinadas por la Autoridad competente, que llevarán a cabo auditores nacionales.

Las validaciones deben registrarse y se realizarán antes de la designación y repetirse posteriormente cada dos años.

Si la validación no se realiza en nombre del gestor aeroportuario, deberán facilitarse a este todos los registros correspondientes.

9.1.3.5 La validación de la aplicación del programa de seguridad en la que se confirme la ausencia de deficiencias consistirá en:

- a) una visita in situ del proveedor cada dos años (que realizará la Autoridad competente), o
- b) comprobaciones periódicas de los suministros entregados por el proveedor conocido en el acceso a la zona restringida de seguridad (que realizará el gestor aeroportuario), a partir de la designación, incluido lo siguiente:
  - la verificación de que la persona que entrega los suministros en nombre del proveedor conocido tiene la formación precisa,
  - la verificación de que los suministros están debidamente asegurados, y
  - la inspección de los suministros en la misma forma que los procedentes de un proveedor no conocido.

9.1.3.6 Los métodos aplicados y los procedimientos que deban seguirse durante y después de la designación se establecerán en el programa de seguridad del gestor aeroportuario.

9.1.3.7 El gestor aeroportuario conservará:

- a) una lista de todos los proveedores conocidos que haya designado, indicando la fecha de expiración de su designación, y
- b) la declaración firmada, una copia del programa de seguridad y los informes de la verificación in situ, realizadas por los auditores nacionales, en los que se evidencie su aplicación para cada proveedor conocido, al menos hasta seis meses tras la expiración de su designación.

Estos documentos se pondrán a disposición de la Autoridad competente, a solicitud de esta, para comprobar el cumplimiento de la normativa.

9.1.4 Controles de Seguridad que Aplicará un Proveedor conocido

9.1.4.1 Todo proveedor conocido de aeropuerto deberá:

- a) Designar a un responsable o encargado de seguridad de la empresa,
- b) Garantizar que las personas que tienen acceso a los suministros reciben formación 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, mediante:
  - revisión física y visual de los suministros durante las tareas de su procesamiento, preparación y embalado por personal del propio proveedor conocido; y/o
  - garantizando la confidencialidad de los productos que origina o prepara como suministros de aeropuerto frente a sus proveedores.
- e) Garantizar que los suministros sometidos a controles de seguridad estén protegidos de accesos no autorizados durante su transporte hasta el aeropuerto mediante:
  - uso de precintos de seguridad en los vehículos y/o contenedores; o
  - cerrado con llave del compartimento del camión y/o contenedores; o
  - vigilancia física permanente por personal encargado de la protección y entrega de los suministros de aeropuerto.

El apartado e) no será aplicable durante el transporte en la zona de operaciones.

9.1.4.2 Si un proveedor conocido se vale de otra compañía que no es un proveedor conocido del gestor 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 apartado 9.1.4.1.

#### 9.2 Protección de las Provisiones de a bordo.

La protección de las provisiones de a bordo deberá regirse por disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

#### 9.3 Suministros de Líquidos (LAG) y Bolsas a prueba de manipulaciones (STEB).

9.3.1 Los suministros de bolsas a prueba de manipulaciones (steb) se entregarán en un embalaje a prueba de manipulaciones en una zona de operaciones, una vez pasado el puesto de control de las tarjetas de embarque, o en una zona restringida de seguridad.

9.3.2 Desde su entrada en cualquiera de esas zonas y hasta su venta final en las tiendas, los LAG y las bolsas STEB estarán protegidos de toda interferencia no autorizada.

9.3.3 Se establecen disposiciones de seguridad adicionales para la protección de los suministros de LAG y STEB de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

### CAPÍTULO 10

#### Medidas de seguridad durante el vuelo

##### 10.0 Disposiciones Generales.

Como norma general se impedirá que personas no autorizadas entren en la cabina de la tripulación durante el vuelo, y los pasajeros potencialmente conflictivos serán objeto de medidas de seguridad adecuadas durante el vuelo.

##### 10.1 Medidas de seguridad durante el vuelo.

Se tomarán medidas de seguridad adecuadas, tales como acciones de formación de la tripulación de vuelo y de cabina de pasajeros, para impedir los actos de interferencia ilícita durante el vuelo.

##### 10.1.1 Protección de la Cabina de Vuelo.

Las medidas de seguridad durante el vuelo deberán regirse por disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

##### 10.1.2 Agentes de Seguridad en Vuelo.

En función del nivel de amenaza existente, el Ministerio del Interior podrá autorizar, a bordo de vuelos de compañías españolas, la presencia de personal de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado especialmente seleccionado y entrenado.

El despliegue de agentes armados a bordo de aeronaves civiles entre Estados deberá coordinarse entre dichos Estados.

##### 10.1.3 Pasajeros Conflictivos.

Se considerarán pasajeros conflictivos a aquellos pasajeros cuyo comportamiento amenace la seguridad del avión, de su tripulación o de otros pasajeros, debido a causas como, estar bajo los efectos del alcohol o las drogas, no cumplir con las instrucciones dadas por la tripulación del avión o el personal de tierra referentes a normativas en vigor, mostrar un comportamiento agresivo, violento, alterado o amenazante.

Las compañías aéreas deben adoptar un procedimiento para que todo el personal de la compañía aérea o sus representantes autorizados sepan cómo actuar ante la presencia de los pasajeros conflictivos en las salas del aeropuerto, facturación, embarque y durante el vuelo. Este procedimiento se incluirá en el programa de seguridad de la compañía aérea.

Existen recomendaciones específicas de seguridad para pasajeros conflictivos desarrolladas por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) en su Práctica Recomendada 1798A (Guidance on unruly passenger prevention and management).

## CAPÍTULO 11

### Formación de seguridad

#### 11.0 Disposiciones Generales.

##### 11.0.1 Responsabilidades.

La Autoridad competente, el gestor aeroportuario, la compañía aérea o la entidad que emplee a personas encargadas o responsables de la aplicación de las medidas que entran dentro de sus competencias, con arreglo al Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil, deberá garantizar que esas personas cumplen las normas establecidas en el presente capítulo.

##### 11.0.2 Definición de certificación.

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 Definición de estado de residencia.

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 Definición de competencia.

A los efectos del presente capítulo, se entenderá por competencia la capacidad de demostrar unos conocimientos y aptitudes adecuados.

##### 11.0.5 Competencias adquiridas previamente.

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.

##### 11.0.6 Competencias no específicas de seguridad de la aviación.

Las competencias pertinentes exigidas en el presente capítulo que no sean específicas del ámbito de la seguridad de la aviación y hayan sido adquiridas mediante formación no impartida por un instructor de acuerdo con el punto 11.5 del presente capítulo, o por medio de cursos no especificados o aprobados por la Autoridad competente se podrán tomar en consideración a la hora de evaluar toda necesidad en materia de formación en el marco del presente capítulo.

##### 11.0.7 Personal formado con cambio de funciones.

Cuando una persona haya recibido formación y adquirido las competencias enumeradas en el punto 11.2, no será necesario repetir la formación para desempeñar otra función, si no es para fines de formación periódica.



### 11.1 Selección.

#### 11.1.1 Personal en zona restringida de seguridad.

El personal seleccionado para efectuar inspecciones, controles de acceso o cualquier otro control de seguridad, o para asumir la responsabilidad de los mismos, en una zona restringida de seguridad tendrán que haber superado previamente una valoración de la idoneidad.

#### 11.1.2 Personal fuera de Zona Restringida de Seguridad.

El personal seleccionado para efectuar (o responsable de la realización de) inspecciones, controles de acceso o cualquier otro control 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 se 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 Valoración de idoneidad.

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

- a) establecer la identidad de la persona sobre la base de los documentos justificativos oportunos;
- b) referir los posibles antecedentes penales en todos los Estados de residencia durante al menos los 5 años precedentes, y
- c) referir la formación y experiencia profesional, así como las posibles «lagunas» existentes durante al menos los 5 años precedentes.

Toda valoración de idoneidad deberá realizarse acorde a los requisitos establecidos el Adjunto H.

#### 11.1.4 Examen de precontratación.

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

- a) establecer la identidad de la persona sobre la base de los documentos justificativos oportunos;
- b) referir la formación y experiencia laboral y las posibles «lagunas» durante al menos los 5 años precedentes, y
- c) exigir que la persona en cuestión firme una declaración de antecedentes penales en todos los Estados de residencia durante al menos los 5 años precedentes.

#### 11.1.5 Verificación de antecedentes o exámenes de precontratación.

La valoración de idoneidad o exámenes de precontratación, según proceda, deberán completarse antes de que la persona reciba formación en materia de seguridad que implique el acceso a información restringida. Las valoraciones de idoneidad se repetirán a intervalos regulares no superiores a cinco años.

#### 11.1.6 Proceso de selección.

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 Personal que efectúa controles de seguridad.

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 Informes de Selección.

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 contemplado en el Programa Nacional de Formación antes de ser autorizado a efectuar controles de seguridad sin supervisión.

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

Las disposiciones para la adquisición de las distintas competencias indicadas en este apartado 11.2, están desarrolladas, para los distintos colectivos implicados, en el Programa Nacional de Formación.

11.2.1.3 La Autoridad competente determinará en el Programa Nacional de Formación el contenido de los cursos antes de que:

a) un Instructor certificado imparta los cursos de formación exigidos conforme al Programa Nacional de Formación y a sus actos de desarrollo, o

b) se imparta un curso de formación por ordenador desarrollado por un Instructor certificado con objeto de cumplir las disposiciones del Programa Nacional de Formación.

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 acreditaciones aeroportuarias que se utilicen;

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

g) conocimiento de los procedimientos de denuncia;

h) capacidad para identificar artículos prohibidos;

- i) capacidad para actuar adecuadamente ante incidencias de seguridad;
- j) conocimiento de cómo pueden incidir el comportamiento y reacciones humanas en el desempeño de la seguridad, y
- k) capacidad para comunicar con claridad y confianza.

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

11.2.3.1 La formación de las personas que efectúen inspecciones 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 inspección utilizados,
- e) conocimiento de los procedimientos aplicables en caso de emergencia,

Además, en caso de que las tareas encomendadas a la persona de que se trate así lo requieran, dicha formación deberá conducir también a la adquisición de las competencias siguientes:

- f) habilidades interpersonales, en particular para saber cómo afrontar las diferencias culturales y tratar con los pasajeros potencialmente conflictivos;
- g) conocimiento de las técnicas de registro o inspección 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 inspeccionen la carga y el correo deberá conducir a la adquisición de las siguientes competencias:

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

Además, en caso de que las tareas encomendadas a la persona de que se trate así lo requieran, dicha formación deberá conducir también a la adquisición de las competencias siguientes:

- 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 o inspección 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 inspeccionen 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) 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,

Además, en caso de que las tareas encomendadas a la persona de que se trate así lo requieran, dicha formación deberá conducir también a la adquisición de las competencias siguientes:

- i) conocimiento de las técnicas de registro o inspección 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 en el aeropuerto, 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 acreditaciones y autorizaciones para vehículos, que den acceso a las zonas de operaciones y capacidad para identificarlas;
- d) conocimiento de los procedimientos de patrulla e interceptación de personas, así como de las circunstancias en que las personas deberían ser retenidas o denunciadas;
- 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.

Además, en caso de que la persona de que se trate sea titular de una acreditación aeroportuaria, dicha formación deberá conducir también a la adquisición de todas las competencias siguientes:

- g) conocimiento de actos de interferencia ilícita previos contra la aviación civil, actos terroristas y amenazas actuales;
- h) conocimiento del marco jurídico para la seguridad aérea;
- i) conocimiento de los objetivos y de la organización de la seguridad aérea, incluidas las obligaciones y responsabilidades de las personas que efectúan controles de seguridad;
- j) comprensión de la configuración de los puntos de inspección y los procesos de inspección;
- k) conocimiento de los procedimientos de control de acceso y de inspección pertinentes;
- l) conocimiento de las tarjetas de identificación utilizadas en los aeropuertos.

11.2.3.7 La formación de las personas encargadas de la protección de las aeronaves deberá conducir a la adquisición de las siguientes competencias:

- a) conocimiento sobre cómo proteger e impedir todo acceso no autorizado a la aeronave;
- b) conocimiento de los procedimientos para precintar la aeronave, si procede respecto a la persona que recibe la formación;
- c) conocimiento de los sistemas de acreditaciones utilizados en los aeropuertos;
- d) conocimiento de los procedimientos de interceptación de personas y de las circunstancias en que las personas deberían ser retenidas o denunciadas, y
- e) conocimiento de los procedimientos aplicables en caso de emergencia.

Además, en caso de que la persona de que se trate sea titular de una acreditación aeroportuaria, dicha formación deberá conducir también a la adquisición de todas las competencias siguientes:

- f) conocimiento de actos de interferencia ilícita previos contra la aviación civil, actos terroristas y amenazas actuales;
- g) conocimiento del marco jurídico para la seguridad aérea;
- h) conocimiento de los objetivos y de la organización de la seguridad aérea, incluidas las obligaciones y responsabilidades de las personas que efectúan controles de seguridad;
- i) comprensión de la configuración de los puntos de inspección y los procesos de inspección;
- j) conocimiento de los procedimientos de control de acceso y de inspección pertinentes;

11.2.3.8 La formación de las personas encargadas de la vinculación de pasajero y equipaje deberá conducir a la adquisición de 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.

Además, en caso de que la persona de que se trate sea titular de una acreditación aeroportuaria, dicha formación deberá conducir también a la adquisición de todas las competencias siguientes:

- h) conocimiento de actos de interferencia ilícita previos contra la aviación civil, actos terroristas y amenazas actuales;
- i) conocimiento del marco jurídico para la seguridad aérea;
- j) 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;
- k) comprensión de la configuración de los puntos de inspección y los procesos de inspección;
- l) conocimiento de los procedimientos de control de acceso y de inspección pertinentes;

11.2.3.9 La formación de las personas que sometan la carga y el correo a controles de seguridad distintos de la inspección deberá conducir a la adquisición de 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 interceptación de personas y de las circunstancias en que las personas deberían ser retenidas 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.

Además, en caso de que la persona de que se trate sea titular de una acreditación aeroportuaria, la formación deberá conducir también a la adquisición de las competencias siguientes:

- k) comprensión de la configuración de los puntos de inspección y los procesos de inspección;
- l) conocimiento de los procedimientos de control de acceso y de inspección pertinentes;
- m) conocimiento de los sistemas de tarjetas de identificación que se utilicen; y
- n) capacidad para actuar adecuadamente ante incidencias de seguridad.

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 interceptación de personas y de las circunstancias en que las personas deberían ser retenidas 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.

Además, en caso de que la persona de que se trate sea titular de una acreditación aeroportuaria, la formación deberá conducir también a la adquisición de las competencias siguientes:

- k) comprensión de la configuración de los puntos de inspección y los procesos de inspección;
- l) conocimiento de los procedimientos de control de acceso y de inspección pertinentes;
- m) conocimiento de los sistemas de tarjetas de identificación que se utilicen; y
- n) capacidad para actuar adecuadamente ante incidencias de seguridad.

#### 11.2.4 Supervisores.

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,

Además, en caso de que las tareas encomendadas a la persona de que se trate así lo requieran, dicha formación deberá conducir también a la adquisición de todas las competencias siguientes:

- g) conocimientos sobre gestión de conflictos, y
- h) conocimiento de las capacidades y limitaciones del equipo de seguridad o métodos de control utilizados.

#### 11.2.5 Responsables de Seguridad.

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 (responsables de seguridad).

La formación específica de los responsables de seguridad deberá conducir a la adquisición de las siguientes competencias:

- a) conocimiento de las disposiciones legales pertinentes y de cómo adecuarse a las mismas;
- b) conocimiento de los procedimientos internos, nacionales, comunitarios e internacionales de control de la calidad;
- c) capacidad de motivación de los colaboradores, y
- d) conocimiento de las capacidades y limitaciones del equipo de seguridad o métodos de control utilizados.

11.2.6 Formación de personas, a excepción de los pasajeros, que requieran libre acceso a las zonas restringidas de seguridad

11.2.6.1 Aquellas personas, excepto los pasajeros, que necesiten tener libre acceso a las zonas restringidas de seguridad y que no se mencionen en los puntos 11.2.3 a 11.2.5 y 11.5, deberán recibir formación en materia de seguridad para que se les pueda conceder la autorización que les permita acceder libremente a las zonas restringidas de seguridad.

11.2.6.2 La formación básica de concienciación 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;
- d) entendimiento de la configuración de los puntos de control y los procesos de inspección;
- e) conocimiento de los procedimientos de control de accesos y de inspección pertinentes;
- f) conocimiento de las acreditaciones y autorizaciones 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.

El responsable del organismo, operador o entidad que solicite las acreditaciones para su personal, deberá justificar, ante el gestor aeroportuario en cuestión, que dicho personal ha realizado algún curso con la formación de cualesquiera de los puntos contemplados en los apartados 11.2.3 a 11.2.6, presentando un documento justificativo firmado por el



Instructor certificado o responsable superior de dicho Instructor de que el personal para el que se solicita la acreditación ha superado dicha formación en los últimos 5 años. Dicho documento justificativo deberá contener como campos mínimos:

- Nombre del Curso;
- Nombre, Apellidos y DNI del Trabajador (TIP en el caso de FFCCSS);
- Módulos del PNF que componen el curso superado;
- Fecha de superación del curso; y
- Nombre del instructor certificado por AESA que impartió el curso.

El gestor aeroportuario, antes de emitir la acreditación, deberá comprobar que el Instructor especificado en la solicitud, está certificado por la Autoridad competente, para ello, la Autoridad competente proporcionará un listado actualizado de instructores certificados a dicho gestor.

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.

La formación de sensibilización no será necesaria que sea impartida por los instructores contemplados en el punto 11.5.

### 11.3 Certificación del Personal de Seguridad.

#### 11.3.1 Certificación inicial.

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 conforme a lo establecido en el Programa Nacional de Formación;
- b) un proceso de recertificación, al menos cada tres años, para las personas encargadas de operar los equipos de rayos X o de detección de explosivos (EDS), y
- c) un proceso de recertificación al menos cada cinco años para el personal restante.

Las personas que desempeñen las tareas enumeradas en el punto 11.2.3.3 podrán quedar exentas del cumplimiento de estos requisitos si solo están autorizadas a efectuar comprobaciones visuales o registros manuales.

#### 11.3.2 Examen estandarizado de interpretación de imágenes.

Las personas encargadas de operar los equipos de rayos X o EDS, deberán superar, como parte del proceso inicial de certificación, un examen estandarizado de interpretación de imágenes, determinado en el Programa Nacional de Formación.

### 11.3.3 Proceso de recertificación.

El proceso de recertificación al que se someterá a las personas encargadas de operar equipos de rayos X o EDS, deberá comprender tanto un examen estandarizado de interpretación de imágenes como una evaluación de actuación operacional. Dicho proceso seguirá las disposiciones contempladas en el Programa Nacional de Formación.

### 11.3.4 Suspensión de permisos.

La no realización o no superación de las pruebas que componen el proceso de recertificación 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 Informes de certificación.

Se conservarán los informes relativos al proceso de certificación de quienes se hayan sometido a los mismos y los hayan superado durante, al menos, la duración de sus respectivos contratos.

## 11.4 Formación de actualización.

### 11.4.1 Operadores de equipos de rayos X o EDS.

Las personas encargadas de operar equipos de rayos X o EDS se someterán a cursos de formación de actualización 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.

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, utilizando:

- una biblioteca con al menos 1 000 imágenes correspondientes a un mínimo de 250 artículos peligrosos diferentes, incluidas imágenes de piezas y componentes de dichos artículos, capturadas desde ángulos diversos. En las prácticas y pruebas se realizará una selección impredecible de imágenes del archivo. En el Programa Nacional de Formación se contemplan las disposiciones específicas para la formación de actualización; o
- las imágenes TIP de la biblioteca TIP que con mayor frecuencia no se reconocen, combinadas con imágenes capturadas recientemente de artículos peligrosos pertinentes para el tipo de operación de inspección de que se trate y que abarquen todos los tipos de artículos peligrosos pertinentes si se utilizan una sola vez en la formación de un determinado operador durante un período de tres años.

Para la formación en el puesto de trabajo con sistemas TIP, 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.

#### 11.4.2 Formación de actualización de los operadores de escáneres de seguridad.

Los operadores de escáneres de seguridad se someterán a cursos de formación periódica 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.

#### 11.4.3 Formación de actualización otros colectivos.

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 de actualización 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 de actualización se centrará en las dos vertientes siguientes:

- 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) 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 en 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.

#### 11.4.4 Expedientes de formación de actualización.

Se conservarán los expedientes de formación de actualización de todas las personas que la hayan cursado al menos mientras duren sus contratos.

### 11.5 Cualificación de Instructores Certificados.

#### 11.5.1 Certificación de Instructores.

Los instructores que impartan la formación establecida en el punto 11.2 (salvo el 11.2.7) deberán cumplir como mínimo los requisitos siguientes:

- a) habrán superado satisfactoriamente una valoración de la idoneidad de conformidad con los puntos 11.1.3 y 11.1.5;
- b) dispondrán de competencias en técnicas de instrucción;
- c) tendrán conocimiento del entorno de trabajo en el campo pertinente de la seguridad aérea;
- d) poseerán competencias en los temas de seguridad objeto de enseñanza.
- e) impartirán únicamente los cursos determinados por la Autoridad competente con arreglo al punto 11.2.1.3,
- f) elaborarán, desarrollarán y mantendrán actualizados los contenidos de los cursos que compongan la formación de los distintos colectivos de conformidad con el PNS y el PNF,
- g) tomarán las precauciones necesarias para garantizar que la difusión de la información se limita exclusivamente a las personas interesadas.

Para ello, deberán superar el proceso de certificación como Instructor determinado por la Autoridad competente.

La certificación tendrá una vigencia de 5 años a contar desde su firma por la Autoridad competente debiendo superar con antelación a la expiración del mismo, el proceso de recertificación desarrollado por la Autoridad competente.

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

#### 11.5.2 Formación de actualización de Instructores certificados.

Los instructores certificados recibirán periódicamente formación o información sobre los avances registrados en los campos pertinentes.

#### 11.5.3 Listado de Instructores certificados.

La Autoridad competente dispondrá de listas o de acceso a listas de Instructores certificados que cumplan los requisitos previstos en los puntos 11.5.1 u 11.5.2.

#### 11.5.4 Suspensión o revocación de certificados.

Si la Autoridad competente deja de considerar que los cursos de formación impartidos por un instructor certificado ayudan a adquirir las competencias deseadas, o si el instructor no supera la valoración de idoneidad, dicha autoridad retirará la aprobación del curso en cuestión o se asegurará de que el instructor sea suspendido en sus funciones. Cuando se adopte esta medida, la Autoridad competente también especificará de qué manera puede el instructor solicitar que se levante la suspensión, se le incorpore de nuevo en la lista de instructores o se restablezca la aprobación del curso.

#### 11.5.5 Reconocimiento de competencias en otros Estados miembros.

Las competencias adquiridas por un instructor a fin de cumplir los requisitos previstos en el presente capítulo en un determinado Estado miembro serán reconocidas en otro Estado miembro. Dicho reconocimiento se llevará a cabo siguiendo el procedimiento establecido por la Autoridad competente.

#### 11.6 Validación de Seguridad Aérea de la UE.

##### 11.6.1 Definición.

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.º 300/08 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.º 300/2008 y sus actos de ejecución;

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.

La Autoridad competente española no aprueba Validadores de Seguridad Aérea.

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 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.

11.6.4.3 Cuando un Estado miembro considere que un validador de seguridad aérea de la UE ha dejado de cumplir los requisitos previstos en los puntos 11.6.3.1 u 11.6.3.5, retirará su autorización y eliminará al validador de la Base de Datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro, o informará a la Autoridad competente que aprobó a dicho validador, haciéndole participe de sus motivos de preocupación.

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.

## 11.7 Reconocimiento Mutuo de la Formación.

Las competencias adquiridas por una persona en un determinado Estado miembro para dar cumplimiento de los requisitos del Reglamento (CE) n.º 300/2008 y sus actos de aplicación serán reconocidas en otro Estado miembro. Dicho reconocimiento se llevará a cabo siguiendo el procedimiento establecido por la Autoridad competente.

## CAPÍTULO 12

### Directrices con relación a los equipos de seguridad

#### 12.0 Generalidades.

##### 12.0.1 Aplicación.

La Autoridad competente, el gestor aeroportuario o cualquier entidad que utilice equipos de seguridad para la ejecución de las medidas de las que es responsable con arreglo al Programa Nacional de Seguridad para la aviación civil, deberá adoptar las medidas apropiadas para asegurar que los equipos de seguridad cumplen las normas establecidas en el presente capítulo.

Todas las entidades definidas en el párrafo anterior deberán incluir en sus programas de seguridad los detalles relativos a los equipos de seguridad.

La Autoridad competente permitirá a los fabricantes de equipos de seguridad acceder, a la información clasificada con arreglo a la Decisión (UE, Euratom) n.º 2015/444, siempre y cuando esta necesidad esté justificada.

##### 12.0.2 Ensayos Rutinarios.

Todo equipo de seguridad se someterá a ensayos rutinarios de acuerdo a una periodicidad y metodología. El objetivo de estos ensayos es asegurarse de que el equipo funciona correctamente y cumple con los requisitos establecidos en el presente capítulo.

La periodicidad y metodología para realizar estos ensayos seguirá el protocolo para la realización de los ensayos rutinarios que es aprobado por la Autoridad competente, definido por el gestor aeroportuario y que es acorde a las recomendaciones del fabricante para cada tipo de equipo, en función de su utilización. Se deben mantener registros escritos que garanticen la realización de estos ensayos rutinarios.

##### 12.0.3 Instalación, Utilización y Mantenimiento.

###### 1. Concepto de Operaciones (CONOPS).

Los fabricantes de equipos de seguridad deberán facilitar un concepto de operaciones, cuando esté disponible, y el equipo deberá utilizarse con arreglo al mismo.

###### 2. Instalación y Mantenimiento.

Por fecha de instalación, se entenderá la de primera puesta en servicio por parte de un mismo gestor aeroportuario u otra entidad. El traslado de un equipo que haya estado operativo anteriormente en la misma entidad, no supondrá la consideración de nueva instalación, a efectos del cumplimiento de las disposiciones del presente capítulo con respecto a la fecha de instalación.

Si durante un periodo entre revisiones preventivas, se practica una acción de mantenimiento correctivo y, durante la misma, se cubren los aspectos de una revisión preventiva, se entenderá realizada una acción de mantenimiento preventivo, a los efectos del cumplimiento de estos requisitos mínimos.

## 12.1 Equipos Detectores de Metales (WTMD).

### 12.1.1 Principios Generales.

- a) Los arcos detectores de metales (WTMD) deberán detectar e indicar por medio de una alarma la presencia de, al menos, ciertos objetos metálicos, tanto de forma conjunta como por separado.
- b) La capacidad de detección de los WTMD no dependerá de la posición ni de la orientación del objeto metálico.
- c) Los WTMD estarán fijados con firmeza a una base sólida.
- d) Un indicador visual mostrará que el WTMD se encuentra en funcionamiento.
- e) Los mecanismos de ajuste de los parámetros de detección de los WTMD estarán protegidos y a ellos sólo tendrán acceso las personas autorizadas.
- f) Los WTMD activarán una doble alarma, visual y acústica, cuando detecten cualquiera de los objetos metálicos contemplados en el Adjunto de una Decisión separada de la Comisión. Ambos tipos de alarma serán perceptibles a una distancia de 2 metros.
- g) La alarma visual dará una indicación de la intensidad de la señal detectada por el WTMD.
- h) Los WTMD deberán instalarse en lugares que no se vean afectados por fuentes de interferencia.

### 12.1.2 Normas aplicables a los WTMD.

Existen dos tipos de normas aplicables a los WTMD. Disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente establecen requisitos detallados al respecto.

- a) Todos los WTMD utilizados exclusivamente para la inspección de personas que no sean pasajeros deberán adecuarse, como mínimo, a la norma 1.
- b) Todos los WTMD utilizados exclusivamente para la inspección de pasajeros, deberán adecuarse a la norma 2.

### 12.1.3 Requisitos adicionales de los WTMD.

Todos los WTMD respecto de los que se hayan suscrito un contrato de instalación a partir del 5 de enero de 2007 deberán reunir las siguientes condiciones:

- a) Emitir una señal acústica y/o visual en un porcentaje de personas que hayan pasado por el WTMD sin activar la alarma, tal y como se menciona en el punto 12.1.1.a), pudiendo configurarse el porcentaje;
- b) Contar el número de personas inspeccionadas, excluyendo a las personas que pasen por el WTMD en sentido contrario;
- c) Contar el número de alarmas, y
- d) Calcular el número de alarmas como porcentaje del número de personas inspeccionadas.

### 12.1.4 Requisitos Adicionales aplicables a los WTMD utilizados en combinación con SMD.

- a) Todos los WTMD utilizados en combinación con equipos de detección de metales para calzado (SMD) deberán detectar y señalar mediante una indicación visual, la presencia de, al menos, determinados objetos metálicos, tanto de forma conjunta como por separado. La indicación visual corresponderá con la altura a la que la persona que pasa a través del WTMD lleve el objeto u objetos, independientemente del tipo y número de objetos, así como de su orientación.
- b) Todos los WTMD utilizados en combinación con equipos SMD deberán detectar e indicar todas las alarmas generadas por los objetos metálicos que lleve una persona en, al menos, dos zonas. La primera zona corresponderá a la parte inferior de las piernas y

estará comprendida entre el suelo y un máximo de 35 cm por encima del suelo. Todas las demás zonas se encontrarán encima de la primera zona.

## 12.2 Detectores de Metales Portátiles (HHMD).

### 12.2.1 Principios Generales.

a) Los detectores de metales portátiles (HHMD) deberán detectar objetos metálicos, tanto férreos como no férreos. Se activará una alarma para señalar la detección e identificación de la posición del metal detectado.

b) Los mecanismos de ajuste de los parámetros de sensibilidad de los HHMD estarán protegidos y solo personas autorizadas tendrán acceso a los mismos.

c) Los HHMD emitirán una señal de alarma acústica cuando detecten objetos metálicos que será perceptible a un metro de distancia.

d) El funcionamiento de los HHMD no se verá afectado por fuentes de interferencia.

e) Los HHMD contarán con un indicador visual que muestre que el equipo está en funcionamiento.

### 12.3 Equipos de Rayos X.

Los equipos de rayos X deberán adecuarse a disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

## 12.4 Sistemas de Detección de Explosivos (EDS).

### 12.4.1 Principios Generales.

a) Los sistemas detectores de explosivos (EDS) deberán detectar e indicar por medio de una alarma como mínimo las cantidades establecidas o superiores de material explosivo contenidas en el equipaje u otros envíos.

b) La detección tendrá lugar con independencia de la forma, posición u orientación del material explosivo.

c) Los EDS emitirá 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 de equipaje o envío sea demasiado denso para ser analizado.

### 12.4.2 Normas aplicables a los EDS.

Existen tres tipos de normas aplicables a los EDS, conforme a disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

a) Todos los EDS instalados antes del 1 de septiembre de 2014 deberán cumplir, al menos, la norma 2.

b) La norma 2 expirará el 1 de septiembre de 2020.

c) La Autoridad competente podrá permitir que los EDS conformes con la norma 2, instalados entre el 1 de enero de 2011 y el 1 de septiembre de 2014, sigan utilizándose hasta el 1 de septiembre de 2022, a más tardar.

d) Cuando la Autoridad competente autorice que se sigan utilizando los EDS conformes con la norma 2, desde el 1 de septiembre de 2020, dicha autoridad informará de ello a la Comisión.

e) Todos los EDS instalados desde el 1 de septiembre de 2014 deberán cumplir al menos la norma 3.

f) Todos los EDS deberán adecuarse a la norma 3 desde el 1 de septiembre de 2020 a más tardar, a menos que sea de aplicación el punto 12.4.2.c).



g) Todos los equipos EDS diseñados para la inspección del equipaje de mano deberán cumplir como mínimo la norma C1.

h) Todos los equipos EDS diseñados para la inspección del equipaje de mano que contenga ordenadores portátiles y otros dispositivos eléctricos de gran tamaño deberán cumplir como mínimo la norma C2.

i) Todos los equipos EDS diseñados para la inspección del equipaje de mano que contenga ordenadores portátiles y otros dispositivos eléctricos de gran tamaño, además de líquidos, aerosoles y geles (LAGs), deberán cumplir como mínimo la norma C3.

#### 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 incluidos en disposiciones adicionales de carácter restringido, aprobadas por la Autoridad competente.

#### 12.5 Proyección de Imágenes para la detección de artículos peligrosos (TIP).

##### 12.5.1 Principios Generales.

12.5.1.1 El sistema de proyección de imágenes para la detección de artículos peligrosos (TIP) deberá proyectar imágenes combinadas de artículos peligrosos (CTI) o imágenes ficticias de artículos peligrosos (FTI). De manera que:

– Las CTI son imágenes de rayos X de bultos u otros envíos que contienen siempre artículos peligrosos.

– Las FTI son imágenes de rayos X de artículos peligrosos que se proyectan en las imágenes de rayos X de los bultos u otros envíos sometidos a inspección.

Los artículos peligrosos aparecerán en las imágenes de rayos X de bultos y otros envíos distribuidos de manera uniforme y no en una posición fija.

Será posible configurar el porcentaje de CTI y FTI que vayan a proyectarse.

Cuando se utilicen CTI:

a) El concepto de operaciones deberá garantizar que el operador no pueda ver los bultos u otros envíos que se introducen en los equipos de rayos X y no pueda determinar si se le está proyectando o se le puede proyectar una CTI, y

b) Las dimensiones del sistema y de la biblioteca TIP deberán garantizar razonablemente que un operador no esté expuesto de nuevo a la misma CTI en un período de doce meses.

En caso de que se proyecten imágenes CTI con equipos EDS exclusivamente utilizados para la inspección del equipaje de bodega, el requisito establecido en la letra b) solo será aplicable a partir del 1 de enero de 2019.

12.5.1.2. El sistema TIP no afectará a la capacidad ni al normal funcionamiento de los equipos de rayos X o EDS.

El operador no recibirá aviso alguno de que está cercana la proyección o de que se acaba de ser proyectada una imagen CTI o FTI, hasta que aparezca un mensaje conforme a lo establecido en el punto 12.5.2.2.

12.5.1.3. Los procedimientos de gestión del sistema TIP estarán protegidos y solo personas autorizadas tendrán acceso a ellos.

12.5.1.4. Habrá un administrador del sistema TIP responsable de la gestión de su configuración.

12.5.1.5. La Autoridad competente supervisará periódicamente la correcta aplicación de los sistemas TIP y garantizará que dichos sistemas estén configurados adecuadamente (incluida, en su caso, una proyección realista y pertinente de las CTI y FTI), se ajusten a los requisitos establecidos y dispongan de bibliotecas de imágenes actualizadas.

## 12.6 Equipos de Detección de Trazas de Explosivos (ETD)

### 12.6.1 Principios Generales.

El equipo ETD deberá recoger y analizar trazas de partículas o vapor, presentes en las superficies contaminadas o en el contenido del equipaje o envíos, y señalar mediante una alarma la presencia de explosivos. A efectos de la inspección, deberá cumplir los siguientes requisitos:

- a) El material consumible no se utilizará más allá de las recomendaciones del fabricante o si el rendimiento de dicho material se ha deteriorado aparentemente con el uso; y
- b) El equipo ETD se utilizará únicamente en el entorno para el que haya sido autorizado.

Se han definido normas y disposiciones adicionales de carácter restringido específicas, aprobadas por la Autoridad competente, tanto para los equipos ETD que utilicen el muestreo de partículas, como para los que utilizan el muestreo de vapor.

### 12.6.2 Normas para Equipos ETD.

La norma para equipos ETD que utilizan el muestreo de partículas se aplicará a los equipos de ETD instalados a partir del 1 de septiembre de 2014.

### 12.6.3 Equipos ETD Instalados Anteriormente.

La Autoridad competente podrá autorizar que los equipos ETD sin certificado de conformidad con el Adjunto de una Decisión separada de la Comisión, que hayan sido instalados antes del 1 de julio de 2014 y utilicen el muestreo de partículas sigan empleándose hasta el 1 de julio de 2020, a más tardar.

## 12.7 Equipos de Inspección de LAGs (LEDS).

### 12.7.1 Principios generales.

12.7.1.1 Los equipos LEDS (Sistema de Detección de Explosivos Líquidos) deberán detectar e indicar mediante una alarma, como mínimo, las cantidades individuales especificadas de materiales peligrosos contenidas en los LAGs (Líquidos, Aerosoles, Geles y sustancias de consistencia similar).

12.7.1.2 El equipo se utilizará de manera que el recipiente o envase se sitúe y oriente de forma que se utilicen plenamente las capacidades de detección.

12.7.1.3 El equipo emitirá una señal de alarma en cada una de las siguientes circunstancias:

- a) cuando detecte material peligroso;
- b) cuando detecte la presencia de un artículo que impida la detección de material peligroso;
- c) cuando no pueda establecer si los LAG son inofensivos o no;
- d) cuando el contenido de un bulto inspeccionado sea demasiado denso para ser analizado.

### 12.7.2 Normas Aplicables a los Equipos LEDS.

12.7.2.1. Existen tres normas aplicables a los equipos de LEDS, conforme a disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

12.7.2.2. Todos los equipos LEDS cumplirán la norma 2.

### 12.7.3 Equipos LEDS Aprobados por Estados Miembros.

El equipo aprobado por, o en nombre de, la Autoridad competente de un Estado miembro, será reconocido por los demás Estados miembros, que lo considerarán conforme a las normas prescritas en el Adjunto de una Decisión separada 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 Nuevos Métodos y Procesos Técnicos

1. La Autoridad competente podrá autorizar métodos o procesos técnicos para los controles de seguridad que difieran de los previstos en el PNS, a condición de que:

- a) sean utilizados para evaluar una nueva forma de ejecutar el control de seguridad en cuestión, y
- b) no afecten negativamente al nivel general de seguridad alcanzado.
- c) los interesados, incluidos los pasajeros, sean informados de que se está realizando un ensayo.

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 12.7.1, 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 periodo de evaluación.

### 12.9 Perros Detectores de Explosivos (EDD).

#### 12.9.1 Principios generales.

12.9.1.1 Los perros detectores de explosivos (EDD) deberán poder detectar e indicar, al menos, las cantidades mínimas especificadas de material explosivo.

12.9.1.2 La detección será independiente de la forma, posición u orientación del material explosivo.

12.9.1.3 Los EDD alertarán, mediante respuesta pasiva, de la presencia de los materiales explosivos mencionados en el Adjunto de una Decisión separada de la Comisión.

12.9.1.4 Se podrán utilizar equipos EDD si guía y perro han sido debidamente acreditados, tanto por separado como formando equipo.

12.9.1.5 Los EDD y sus guías serán objeto de un entrenamiento inicial y un entrenamiento periódico que 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 EDD, consistente en un EDD y un guía canino, deberá superar un proceso de certificación.

12.9.1.7 La acreditación de un equipo de EDD será concedida por la Autoridad competente (o en el nombre de dicha Autoridad), de conformidad con el Adjunto de una Decisión separada de la Comisión.

12.9.1.8 Tras ser acreditado por la Autoridad competente, el equipo de EDD solo podrá ser utilizado con fines de control de seguridad según el método de búsqueda libre para carga aérea.

#### 12.9.2 Normas aplicables a los EDD.

12.9.2.1 Los niveles de prestaciones exigidos a los EDD se fijan en el Adjunto de una Decisión separada de la Comisión.

12.9.2.2 Los equipos de EDD 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.

12.9.2.3 Los EDD utilizados para el control de material explosivo estarán provistos de medios adecuados que permitan su identificación única.

12.9.2.4 Cuando desempeñe sus cometidos de detección de explosivos, el EDD estará siempre acompañado del guía canino que haya sido acreditado para trabajar con él.

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

12.9.3 Requisitos de entrenamiento.

Obligaciones generales de entrenamiento.

12.9.3.1 El entrenamiento de los equipos de EDD abarcará aspectos teóricos, prácticos y de entrenamiento para el puesto de trabajo.

12.9.3.2 La Autoridad competente determinará o aprobará el contenido de los cursos de entrenamiento.

12.9.3.3 El entrenamiento será impartido por la Autoridad competente o en su nombre, y estará a cargo de formadores cualificados de conformidad con el punto 11.5 del capítulo 11.

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 explosivos o materiales que representen explosivos.

12.9.3.6 Las personas que manipulen los materiales de entrenamiento deberán recibir formación para evitar posibles contaminaciones.

Entrenamiento inicial de los equipos de EDD.

12.9.3.7 Los equipos de EDD se someterán a un entrenamiento inicial acorde con los criterios establecidos en disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión de carácter restringido.

12.9.3.8 El entrenamiento inicial de un equipo de EDD incluirá entrenamiento práctico en el futuro entorno de trabajo.

Entrenamiento periódico de los equipos de EDD.

12.9.3.9 Los EDD y sus guías estarán sujetos a obligaciones de entrenamiento periódico, tanto por separado como en equipo.

12.9.3.10 El entrenamiento periódico permitirá conservar las competencias adquiridas en el entrenamiento inicial y añadir otras en función de la evolución en el ámbito de la seguridad.

12.9.3.11 El entrenamiento periódico de los equipos de EDD, «VOM» (Verificación Operativa Mensual), se realizará a intervalos máximos de cuatro semanas. La duración mínima de las sesiones de entrenamiento periódico no podrá ser inferior a cuatro horas por cada período de cuatro semanas.

12.9.3.12 Los registros de entrenamiento «VOM» del equipo EDD se anotarán en el libro de control de calidad y deberán ser firmados y/o sellados por el responsable del centro de adiestramiento, formación o empresa de seguridad privada que los haya coordinado.

12.9.3.13 Los perros certificados que no estén dando servicio en el sector deberán, al menos, llevar a cabo la prueba VOM mensualmente y dejarla anotado en el correspondiente libro de calidad del binomio.

Entrenamiento operativo de los equipos de EDD.

12.9.3.14 Cuando un EDD desempeñe cometidos de control, se someterá a un entrenamiento operativo que garantice que su capacidad de detección se atiene a lo establecido en el Adjunto de una Decisión separada de la Comisión. Para ello, se probará al perro diariamente antes y/o durante su jornada de trabajo, «VOD» (Verificación

Operativa Diaria), para comprobar que esté en plenas condiciones. Estos entrenamientos operativos «VOD» quedarán reflejados en el libro de control de calidad.

12.9.3.15 Los binomios operativos se someterán, al menos, a dos pruebas a ciegas cada 100 horas de trabajo y/o entrenamiento. Esta prueba se registrará en el libro de control de calidad como VBT. Para llevar a cabo una prueba a ciegas ni el guía ni el perro pueden saber dónde está escondido el explosivo. Por ello, necesitarán ayuda de una tercera persona.

12.9.3.16 El entrenamiento operativo se realizará de manera continua y aleatoria durante el período de intervención, y medirá las prestaciones de detección de EDD.

#### 12.9.4 Procedimientos de acreditación.

12.9.4.1 El procedimiento de acreditación garantizará que se hayan adquirido las competencias siguientes:

- a) capacidad del EDD de cumplir los criterios de detección establecidos en el Adjunto de una Decisión separada de la Comisión;
- b) capacidad del EDD de indicar pasivamente la presencia de material explosivo;
- c) capacidad del EDD y su guía de trabajar eficazmente en equipo;
- d) capacidad del guía de orientar correctamente al EDD e interpretar y responder adecuadamente a sus reacciones en presencia de material explosivo.

12.9.4.2 El procedimiento de acreditación simulará todas y cada una de las áreas en que trabajará el equipo de EDD.

12.9.4.3 El equipo del EDD deberá superar el entrenamiento correspondiente a todas las áreas para las que aspire a la acreditación.

12.9.4.4 Los procedimientos de acreditación se realizarán de conformidad con los adjuntos de una Decisión separada de la Comisión.

12.9.4.5 Para poder presentarse al proceso de certificación el guía debe ser vigilante de seguridad.

12.9.4.6 Para poder presentarse al proceso de certificación el EDD no puede tener una edad inferior a 18 meses.

12.9.4.7 La acreditación tendrá una vigencia máxima de 12 meses.

#### 12.9.5 Control de calidad.

12.9.5.1 El equipo del EDD se someterá a medidas de control de calidad interno y externo según lo prescrito en una Decisión separada de la Comisión.

#### 12.9.6 Metodología de control.

Se especificarán requisitos más detallados en disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión de carácter restringido.

#### 12.10 Equipos Detectores de metales para Carga y Correo (MDE).

##### 12.10.1 Principios Generales.

Existen disposiciones de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente, en relación a los equipos MDE.

#### 12.11 Escáneres de Seguridad (SSc).

##### 12.11.1 Principios Generales.

Un escáner de seguridad (SSc) es un sistema para la inspección de personas que puede detectar objetos metálicos y no metálicos, distintos de la piel humana, transportados en el cuerpo o entre la ropa.

Un escáner de seguridad con examinador humano consiste en un sistema de detección que genera una imagen del cuerpo de una persona para que el examinador humano analice y determine que no se transportan objetos metálicos ni objetos no metálicos, distintos de la piel humana, en el cuerpo de la persona sometida a inspección. Cuando el examinador humano detecte un objeto de este tipo, su ubicación será comunicada al operador para un registro más detallado. En ese caso, el examinador humano será considerado parte integrante del sistema de detección.

Un escáner de seguridad con un sistema de detección automática consiste en un sistema de detección que reconoce automáticamente los objetos metálicos y no metálicos, distintos de la piel humana, transportados en el cuerpo de la persona sometida a inspección. Cuando el sistema identifique tal objeto, indicará al operador su ubicación sobre una figura esquemática.

A los efectos de la inspección de los pasajeros, los escáneres de seguridad deberán cumplir todas las normas siguientes:

- a) Los escáneres de seguridad detectarán e indicarán, mediante una alarma, como mínimo los objetos metálicos y no metálicos especificados, incluidos los explosivos, tanto aislados como asociados a otros objetos;
- b) La detección será independiente de la posición y la orientación del objeto;
- c) El sistema deberá tener un indicador visual que muestre que el equipo está en funcionamiento;
- d) Los escáneres de seguridad se instalarán en lugares donde sus resultados no se vean afectados por fuentes de interferencia;
- e) El funcionamiento correcto de los escáneres de seguridad deberá evaluarse diariamente;
- f) Los escáneres de seguridad deberán utilizarse de conformidad con el concepto de operaciones facilitado por el fabricante.

Los escáneres de seguridad destinados a la inspección de pasajeros deberán ser instalados y utilizados de conformidad con la Recomendación 1999/519/CE del Consejo y con la Directiva 2013/35/UE del Parlamento Europeo y del Consejo.

#### 12.11.2 Normas aplicables a los escáneres de seguridad.

Los requisitos de funcionamiento de los escáneres de seguridad se establecen en el Adjunto de una Decisión separada de la Comisión, cuyo contenido está clasificado como «EU Confidential» (confidencial de la UE) y se tratará como tal de acuerdo con la Decisión (EU, Euratom) n.º 2015/444 de la Comisión.

Los escáneres de seguridad satisfarán la norma definida en el apéndice 12-K desde la entrada en vigor del presente Programa Nacional de Seguridad.

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.

#### 12.12 Detectores de Metales para Calzado (SMD).

##### 12.12.1 Principios Generales.

a) Los detectores de metales para calzado (SMD) deberán detectar e indicar mediante una alarma al menos determinados objetos metálicos, tanto de forma conjunta como por separado.

b) La detección mediante SMD tendrá lugar con independencia de la posición y orientación del objeto metálico.

c) Los SMD deberán colocarse sobre una base sólida.

d) Los SMD contarán con un indicador visual que muestre que el equipo está en funcionamiento.

e) Los mecanismos de ajuste de los parámetros de detección de los SMD estarán protegidos y solo personas autorizadas tendrán acceso a los mismos.

f) Los SMD activarán una alarma visual y una alarma acústica cuando detecten cualquiera de los objetos metálicos a que se refiere el punto 12.12.1.a). Ambos tipos de alarma serán perceptibles a una distancia de un metro.

g) Los SMD deberán instalarse de tal manera que no se vean afectados por fuentes de interferencia.

#### 12.12.2 Normas Aplicables a los SMD.

a) Existen dos tipos de normas aplicables a los SMD. Disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente establecen requisitos detallados al respecto.

b) Todos los SMD utilizados exclusivamente para la inspección de personas que no sean pasajeros deberán adecuarse, como mínimo, a la norma 1.

c) Todos los SMD utilizados exclusivamente para la inspección de pasajeros, deberán adecuarse a la norma 2.

d) Todos los SMD deberán operar, a fin de resolver las alarmas generadas por los WTMD, a una altura comprendida entre el suelo y como mínimo 35 cm por encima del suelo.

#### 12.13 Programas de Exclusión Automática de Imágenes no amenazantes (ACS).

##### 12.13.1 Principios Generales.

a) Los ACS evaluarán todas las imágenes radioscópicas generadas por rayos X o equipos EDS para determinar si pueden contener artículos peligrosos y descartarán directamente las imágenes sencillas que no contengan artículos amenazantes.

b) Los ACS mostrarán al operador las imágenes que contengan posibles objetos peligrosos o sean demasiado complejas para que el programa las analice.

c) Los ACS no afectarán a la capacidad ni al normal funcionamiento de los equipos de rayos X.

d) Cuando los ACS estén funcionando, se dará una indicación visual al operador.

e) Cuando se utilicen en equipos EDS, los ACS no impedirán las indicaciones de alarma.

f) Los ACS no excluirán ninguna CTI y ni tampoco ninguna imagen radioscópica producida por un equipo de rayos X o un EDS conteniendo una FTI proyectada por el sistema TIP.

g) Los procedimientos de gestión de los ACS estarán protegidos y solo personas autorizadas tendrán acceso a ellos.

##### 12.13.2 Requisitos de funcionamiento.

a) Disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente establecen requisitos detallados a los requisitos de funcionamiento del ACS.

#### ADJUNTO A: PERSONAS QUE NO SEAN PASAJEROS. LISTA DE ARTÍCULOS PROHIBIDOS

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

- todo tipo de armas de fuego, tales como pistolas, revólveres, rifles o escopetas,
- pistolas de juguete, reproducciones de armas de fuego y armas de fuego de imitación que puedan confundirse con armas reales,
- piezas procedentes de armas de fuego, excepto miras telescópicas,
- armas de aire comprimido y CO<sub>2</sub>, tales como pistolas, escopetas de perdigones, rifles y pistolas de balines,

- pistolas lanzabengalas 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,
  - aturridores 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) Sustancias y dispositivos explosivos e incendiarios: sustancias y dispositivos explosivos e incendiarios que puedan utilizarse, o parezca que pueden utilizarse, para causar heridas graves o para amenazar la seguridad de la aeronave, tales como:
- municiones,
  - fulminantes,
  - detonadores y espoletas,
  - reproducciones o imitaciones de dispositivos explosivos,
  - minas, granadas y otras cargas explosivas de uso militar,
  - fuegos de artificio y otros artículos de pirotecnia,
  - botes de humo y cartuchos generadores de humo, y
  - dinamita, pólvora y explosivos plásticos.
- d) Cualquier otro artículo que pueda utilizarse para causar lesiones graves y no se utilice normalmente en las zonas restringidas de seguridad, como equipos para artes marciales, espadas, sables, etc.

El personal de seguridad podrá retirar al personal cualquier artículo no enumerado en el listado anterior que suscite su recelo para su acceso a zona restringida de seguridad.

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

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 otros países y territorios a los que, conforme al artículo 355 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, no es de aplicación la tercera parte, título VI, de dicho Tratado:

- Canada.
- Aeropuerto de Vagar, Islas Feroe.
- Aeropuerto de Kangerlussuaq, Groenlandia.
- Guernesey.
- Isla de Man.
- Jersey.
- Montenegro.
- Estados Unidos de América.

Si la Comisión dispone de información que indique que las normas de seguridad aplicadas por el tercer país u otro país o territorio, con una repercusión importante en los niveles generales de seguridad de la aviación en la Unión, han dejado de ser equivalentes



a las normas básicas comunes de la Unión, lo notificará sin demora a las autoridades competentes de los Estados miembros.

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

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

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

- Canadá.
- Aeropuerto de Vagar, Islas Feroe.
- Aeropuerto de Kangerlussuaq, Groenlandia.
- Guernesey.
- Isla de Man.
- Jersey.
- Montenegro.
- 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.

#### **ADJUNTO D: 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

Cualquier objeto que pueda utilizarse, o parezca que pueden utilizarse, para causar heridas graves mediante la descarga de un proyectil, entre los que se incluyen:

- todo tipo de armas de fuego, tales como pistolas, revólveres, rifles o escopetas,
- pistolas de juguete, reproducciones de armas de fuego y armas de fuego de imitación que puedan confundirse con armas reales,
- piezas procedentes de armas de fuego, excepto miras telescópicas,
- armas de aire comprimido y CO<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,
- aturridores 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,
- 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.

El personal de seguridad podrá retirar al pasajero cualquier artículo no enumerado en el listado anterior que suscite su recelo para su acceso a zona restringida de seguridad

#### ADJUNTO E: ACLARACIONES A LA VERIFICACIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN

A efectos de aplicación del apartado 4.1.4 se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Título de viaje: Válidamente expedido, en vigor y en el que constará la vigencia máxima y las limitaciones que en cada caso concreto se determinen para su utilización.

Documento de Viaje para Refugiados: Expedido con arreglo a la Convención de Ginebra de 1951 sobre el Estatuto de los Refugiados.

Documento de Viaje para Apátridas: Expedido con arreglo al Convenio sobre el Estatuto de Apátridas de 1954.

Otros Documentos de Viaje Válidos: Aparte de los tres citados anteriormente, el Ministerio del Interior contempla la posibilidad de viajar con otros Documentos de Viaje, como la Libreta Naval o Documento de Identidad para la gente del mar, aunque su uso resulta menos frecuente.

#### NOTAS Y ACLARACIONES

A. Para viajar a ciertos países, en función de la nacionalidad del pasajero, es necesario tener visado válido y en vigor. De no ser así, la compañía aérea puede denegarle el embarque.

B. Para viajar a ciertos países, los menores de 18 años no acompañados en vuelos no nacionales, precisarán de pasaporte o DNI, éste último junto con la autorización del padre, madre o tutor que se obtiene en Comisarías de Policía, Puestos de la Guardia Civil, Juzgados, Notarios y Alcaldes.

C. En caso de pérdida o robo de documentación, la denuncia ante FF. y CC. de Seguridad no será prueba válida que acredite la identidad del pasajero. Un funcionario de las FF. y CC. de Seguridad podrá acreditar la identidad, aunque dicha acreditación sólo será válida para verificar la identidad en puerta de embarque en vuelos nacionales, pudiendo no ser suficiente para la aceptación en el país de destino.

D. Las FF. y CC. de Seguridad del Estado podrán decretar medidas más estrictas relativas a verificación de documentación en función del nivel de amenaza decretado en el aeropuerto, según la SA-18.

Estados que integran la Unión Europea					Estados en los que se aplica el Convenio Schengen				
Alemania.	Dinamarca.	Francia.	Lituania.	Portugal.	Alemania.	Estonia.	Islandia.	Malta.	Suecia.
Austria.	Eslovaquia.	Grecia.	Luxemburgo.	Reino Unido.	Austria.	Finlandia.	Italia.	Noruega.	Suiza.
Bélgica.	Eslovenia.	Hungría.	Malta.	Rep. Checa.	Bélgica.	Francia.	Letonia.	Polonia.	
Bulgaria.	España.	Irlanda.	Países Bajos.	Rumanía.	Dinamarca.	Grecia.	Liechtenstein.	Portugal.	
Chipre.	Estonia.	Italia.	Polonia.	Suecia.	Eslovenia.	Holanda.	Lituania.	Rep. Checa.	
Croacia.	Finlandia.	Letonia.			España.	Hungría.	Luxemburgo.	Rep. Eslovaca.	

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

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 otros países y territorios a los que, conforme al artículo 355 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, no es de aplicación la tercera parte, título VI, de dicho Tratado:

- Canadá.
- Aeropuerto de Vagar, Islas Feroe.
- Aeropuerto de Kangerlussuaq, Groenlandia.
- Guernesey.
- Isla de Man.
- Jersey.
- Montenegro.
- 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.

#### ADJUNTO G: LISTA DE ARTÍCULOS PROHIBIDOS EN EQUIPAJE DE BODEGA

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, a excepción de las municiones que se transporten conforme al procedimiento descrito en la presente Instrucción y que cuenten con la autorización de la Intervención de Armas del Aeropuerto, existiendo una limitación de peso de 5 kg.,
  - 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.

## ADJUNTO H: EVALUACIÓN DE LA IDONEIDAD DEL PERSONAL EN EL ÁMBITO DE LA AVIACIÓN CIVIL

## 1. Introducción.

El Reglamento (CE) n.º 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2008, establece normas básicas comunes de obligado cumplimiento por todos los Estados miembros, para proteger a la aviación civil de actos de interferencia ilícita.

En el Anexo a dicho reglamento, en su apartado 1.2.4, relativo al control de accesos, se establece que todas las personas, incluidos los miembros de la tripulación, deberán haber superado una comprobación de antecedentes personales antes de que les sea expedida una tarjeta de identificación, como miembro de la tripulación o como personal del aeropuerto, que autorice el libre acceso a las zonas restringidas de seguridad.

Por otra parte, el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 de la Comisión, de 5 de noviembre de 2015, establece medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea.

En este reglamento se incluyen, adicionalmente, las siguientes obligaciones relativas a la comprobación de antecedentes personales:

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 (apartado 6.3.1.3).

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 (apartado 6.4.1.3).

Los instructores certificados y validadores independientes tendrán que haber superado previamente un control de antecedentes personales y demostrar fehacientemente estar en posesión de las cualificaciones o conocimientos pertinentes (apartados 11.5 y 11.6.3.5).

Así mismo, existen otros colectivos que estarán sujetos a un examen de pre-contratación. Estos colectivos son:

- a) Toda persona con libre acceso a la carga o correo aéreos reconocibles a los que se hayan aplicado los controles de seguridad exigidos. Se incluye el personal perteneciente a los agentes acreditados, expedidores conocidos y expedidores clientes, además de los transportistas contratados por estas empresas (apartado 6.1.3).
- b) El personal con acceso a las provisiones de a bordo (apartado 8.1.3).
- c) El personal con acceso a los suministros de aeropuerto (apartado 11.1.2).

El examen pre-contratación consistirá en:

- 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 en la que asegure que no tiene antecedentes penales en todos los Estados de residencia durante al menos los 5 años precedentes.

## 2. Objeto.

Este procedimiento tiene por objeto establecer el procedimiento de evaluación de idoneidad exigida por la normativa comunitaria, en el ámbito de la aviación civil, de aquellas personas y/o colectivos cuyos antecedentes personales deben ser verificados para que puedan desarrollar su actividad.

La aplicación del procedimiento de verificación de antecedentes personales recogido en este Adjunto H, garantiza que tanto las personas, incluidos los miembros de la tripulación, que necesitan acceder a zona restringida de seguridad (ZRS), como los

responsables de los agentes acreditados, los expedidores conocidos, los instructores certificados y los validadores independientes, hayan superado satisfactoriamente la evaluación de la idoneidad citada.

### 3. Normativa de referencia.

– Real Decreto 550/2006, de 5 de mayo, por el que se designa la autoridad competente responsable de la coordinación y seguimiento del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil y se determina la organización y funciones del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

– Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil, adoptado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3.1 de la Ley 21/2003, de 7 de julio de Seguridad Aérea mediante acuerdo de Consejo de Ministros de 5 de mayo de 2006.

– Convenio de la Organización para Aviación Civil Internacional (OACI). Anexo 17. «Seguridad».

– Reglamento (CE) n.º 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 deroga el Reglamento (CE) n.º 2320/2002.

– Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 de la Comisión Europea, de 5 de noviembre de 2015, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea.

– Decisión C(2015) 8005 de la Comisión Europea.

– Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.

– Reglamento (UE) n.º 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de abril de 2016 relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos).

– Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal.

– Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

– Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

– Real Decreto 522/2006, de 28 abril, por el que se suprime la aportación de fotocopias de documentos de identidad en los procedimientos administrativos de la Administración General del Estado y de sus organismos públicos vinculados o dependientes.

– Orden PRE/3949/2006, de 26 de diciembre, por el que se establece la configuración, características, requisitos y procedimientos de acceso al sistema de verificación de datos de identidad.

– Real Decreto 1720/2007, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo de la Ley Orgánica 15/1999, de Protección de datos de carácter personal.

– Orden INT/1202/2011, de 4 de mayo, por la que se regulan los ficheros de datos de carácter personal del Ministerio del Interior.

– Real Decreto 95/2009, de 6 de febrero, por el que se regula el Sistema de registros administrativos de apoyo a la Administración de Justicia.

– Acuerdo marco de colaboración entre los Ministerio de Justicia y el Ministerio del Interior para la organización del intercambio de información de los registros y bases de datos, de 22 de febrero de 2010.

– Protocolo específico para la organización del intercambio de información del Sistema de Registros Administrativos de Apoyo a la Administración de Justicia con las Unidades del Cuerpo Nacional y de la Guardia Civil en la tramitación de los procedimientos administrativos, 24 de febrero de 2010.

### 4. Definición.

En el ámbito de aplicación del presente procedimiento se define la comprobación de antecedentes personales como «una comprobación registrada de la identidad de una

persona, incluidos los antecedentes penales, como parte de la evaluación de la idoneidad de un individuo para tener libre acceso a las zonas restringidas de seguridad»<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> Esta definición viene recogida en el apartado 15 del artículo 3 del Reglamento (CE) n.º 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.

De igual manera, se hace extensivo a los colectivos de los subapartados a), b) y c) del apartado 1 de presente Adjunto<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> En consonancia con el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998, de 5 de noviembre de 2015, «por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea».

## 5. Ámbito de aplicación.

El procedimiento de la evaluación de la idoneidad se aplicará a todo el personal, incluidos los miembros de las tripulaciones, que para desarrollar su actividad tengan que acceder a la ZRS del aeropuerto, así como a los colectivos mencionados en los subapartados a), b) y c) del apartado 1 que no requieren acceso a dichas zonas. Quedarán exceptuados de esta evaluación los componentes de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado (en adelante FFCCSE), las Policías Autonómicas con competencia en la materia objeto de este procedimiento, así como el personal del CNI que solicite acreditación.

Cuando los antecedentes penales de una persona ya se hayan comprobado durante su proceso de contratación y, a la vez exista un procedimiento interno de seguimiento permanente de su irreprochabilidad penal por parte de la Institución a la que pertenezca establecido en sus normas estatutarias, no será necesario realizar una nueva revisión en el momento de la entrada en vigor del presente procedimiento. En esta categoría se contempla al personal de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad (en adelante FFCCS).

En el caso del personal que solicite la acreditación aeroportuaria para acceder a ZRS, se llevará a cabo la evaluación de idoneidad, tanto si se trata de acreditaciones provisionales como definitivas. No se realizará la evaluación según lo especificado en el presente procedimiento a las personas que lleven acreditaciones que precisan ir siempre acompañadas por personal autorizado (acreditaciones con «V» o «A»).

Cuando no sea posible haber completado el procedimiento antes del momento para el cual se precise disponer de acreditación aeroportuaria, las FFCCS podrán emitir una evaluación provisional de idoneidad para la expedición de acreditaciones a la vista de la información de la que dispongan hasta ese momento sobre el solicitante y sus circunstancias. De igual manera, se podrá expedir la acreditación una vez recibida la evaluación de idoneidad (APTO) por parte de alguno de los cuerpos competentes de las FFCCS responsables en llevar cabo la evaluación. En todo caso, si la evaluación de idoneidad cambiara posteriormente a la vista de los antecedentes penales o de la consideración de otras circunstancias de las que pueda derivarse un riesgo para la seguridad, las acreditaciones serán revocadas.

## 6. Procedimiento de evaluación de idoneidad.

De acuerdo con la reglamentación en vigor se debe:

- a) Establecer la identidad de la persona en base a documentos oficiales,
- b) Cubrir los registros de antecedentes penales en todos los Estados de residencia de la persona de, al menos, los 5 años precedentes,
- c) Valorar otro tipo de circunstancias que puedan suponer un riesgo para la seguridad de la aviación civil, y
- d) Referir la formación y experiencia profesional, así como las posibles «lagunas» existentes durante al menos los 5 años precedentes.

La propuesta de la idoneidad de una persona se basará en la evaluación que realicen de la misma las FFCCS de acuerdo con los puntos del párrafo anterior (a, b y c), teniendo en cuenta el procedimiento establecido a continuación.

En el apartado 10 se especifica una relación de tipos delictivos que provocará que el informe de idoneidad sea negativo (NO APTO) en cualquier caso, sin perjuicio del posible resultado negativo de la evaluación de idoneidad en atención a la consideración de otros antecedentes penales o de otras circunstancias personales.

El requisito establecido en el apartado d) de este punto será comprobado por la empresa que contrata al trabajador en el proceso de selección y mantendrá un registro de esta información durante, al menos, la duración del contrato.

6.1 Comunicación al interesado del procedimiento de la evaluación de la idoneidad y de los mecanismos de defensa del interesado.

La empresa contratante o el organismo al que pertenezca el interesado deben informarle del requisito existente de la evaluación de la idoneidad del mismo para tener libre acceso a la ZRS, previa a la concesión de la acreditación aeroportuaria correspondiente o tarjeta de identificación como miembro de la tripulación. De igual manera, se informará al personal que deba superar esa evaluación de la idoneidad, aunque no precisen de acceso a ZRS.

Al objeto de cumplir con este requisito, la empresa u organismo citado facilitará al interesado el formulario de evaluación de idoneidad (Adjunto I) y la información necesaria para el cumplimiento de estos trámites, así como como aquella que corresponda conforme a la normativa en vigor sobre protección de datos.

La empresa contratante o el organismo al que pertenezca el interesado deberá informar al trabajador de los mecanismos de defensa que se describen en el apartado 9 del presente procedimiento.

6.2 Presentación de los datos para la realización de la evaluación de idoneidad.

La solicitud de acreditación aeroportuaria, tanto provisional como definitiva, debe realizarla el representante acreditado de la empresa o entidad que tenga relación contractual con el aeropuerto a la Dirección del aeropuerto o a quien en ésta delegue, asumiendo como responsable la veracidad de los datos aportados. Para ello, presentará los formularios oportunos proporcionados por el aeropuerto junto con el formulario de evaluación de idoneidad incluido en el Adjunto I convenientemente firmados y adjuntando los documentos que se indiquen.

En el caso de los colectivos que no requieran la acreditación aeroportuaria, la persona sujeta a la verificación o el representante acreditado de la empresa presentará el formulario de evaluación de idoneidad incluido en el Adjunto I, convenientemente firmado y adjuntando los documentos que se indiquen. En el caso que se entregue la información requerida para la evaluación en formato electrónico, el Adjunto I será conservado por la empresa contratante o el organismo al que pertenezca el interesado.

6.3 Proceso de realización de la evaluación de idoneidad y tramitación de los resultados obtenidos.

Son competentes para llevar a cabo la evaluación de idoneidad las FFCCSE en todo caso y, en los aeropuertos de sus respectivas demarcaciones, también las Policías Autonómicas con competencias en protección de personas y bienes.

AESA y el gestor aeroportuario que corresponda en cada caso, facilitarán a las FFCCS, la información necesaria, de la siguiente forma:

a) Para el personal que se solicite una acreditación aeroportuaria que le permita el acceso a la ZRS, el gestor aeroportuario facilitará los datos de dichas personas a los representantes de las FFCCS y al Centro Permanente de Información y Coordinación (en



adelante CEPIC) de la Secretaría de Estado de Seguridad (en adelante SES) del Ministerio del Interior. El resultado de dicha evaluación de idoneidad se comunicará por las FFCCS al gestor aeroportuario.

b) Para los colectivos que no requieran la acreditación aeroportuaria, pero cuya evaluación de idoneidad deba ser realizada, AESA remitirá sus datos a los representantes de las FFCCS y al CEPIC de la SES del Ministerio del Interior. El resultado de la evaluación de idoneidad será comunicado por la SES -CEPIC- a AESA.

c) Para las tripulaciones de las compañías aéreas, AESA notificará el listado de las compañías y aeropuertos asociados a los servicios centrales del gestor aeroportuario y enviará el archivo de evaluación de idoneidad a la compañía para que lo cumplimenten. El archivo se enviará por correo electrónico a la dirección correspondiente de cada aeropuerto seleccionado por la compañía. El Secretario del CLS de cada aeropuerto o la persona en la que delegue será la encargada de enviar el archivo al CEPIC y a las FFCCS. El resultado de la evaluación de idoneidad será comunicado por las FFCCS al Secretario del CLS o la persona en quien delegue a través de correo electrónico. Éste a su vez será el encargado de enviar la valoración al Responsable de seguridad de la compañía aérea.

## 7. Período de Validez de la revisión de la evaluación de idoneidad.

La revisión de la evaluación de la idoneidad se repetirá a intervalos regulares no superiores a cinco años.

La evaluación de la idoneidad de las nuevas solicitudes de acreditación aeroportuaria se aplicará a partir de la fecha de entrada en vigor del presente procedimiento.

Para el resto de trabajadores que en el momento de la entrada en vigor del presente procedimiento se encontraran desempeñando su labor en ZRS o hubieran de acceder a dicha zona, se procederá a evaluar su idoneidad conforme al presente procedimiento cuando soliciten la renovación de su acreditación.

Cuando se tenga conocimiento de que en el personal con habilitación para desempeñar su labor en la ZRS o aquél perteneciente a alguno de los colectivos mencionados en los subapartados a), b) y c) del apartado 1, concurren nuevas circunstancias sobrevenidas que requieran una nueva evaluación de idoneidad, se podrá solicitar del organismo correspondiente la retirada con carácter temporal de la acreditación aeroportuaria o comunicar a la empresa la situación de un determinado trabajador, respectivamente, mientras persistan las causas por las que se adopte tal medida o hasta que dicho organismo requiera una nueva evaluación.

## 8. Otros aspectos.

### 8.1 Personal fijo discontinuo.

Este apartado es aplicable al personal que solicita la acreditación aeroportuaria o tarjeta de tripulación de manera periódica, debido a la estacionalidad de la actividad que desarrollan en el aeropuerto.

La primera vez que el trabajador solicite una acreditación o tarjeta de tripulación para acceder a la ZRS, se procederá a realizar la evaluación de idoneidad correspondiente, conforme al procedimiento descrito en el apartado 6. En contrataciones posteriores, y siempre que la persona no haya dejado de pertenecer a la empresa periodos superiores a 12 meses desde la última valoración, no será necesaria una nueva comprobación, dentro del preceptivo periodo de los cinco años.

En los casos que se realice un examen pre-contratación se aplicará el criterio anterior a excepción de la comprobación de la formación y experiencia laboral y las posibles lagunas en el periodo que la persona ha dejado de pertenecer a la empresa.

## 8.2 Personal con más de una acreditación aeroportuaria.

Al trabajador que esté en posesión de más de una acreditación, se le realizará la evaluación de idoneidad en el momento que haga una renovación de cualquiera de ellas. Esta revisión será válida para el resto de sus acreditaciones, por un periodo máximo de 5 años.

## 8.3 Personal no residente en España los últimos cinco años.

El requisito de evaluación de idoneidad se aplicará a todos los trabajadores que vayan a acceder a la ZRS o que estén dentro de los colectivos del apartado 1, tanto si se trata de trabajadores nacionales como de extranjeros.

Se debe especificar, en el formulario de evaluación de idoneidad o formato equivalente, si ha residido en territorio español de forma continuada o, en caso contrario, los Estados de residencia en los últimos 5 años.

A efectos del presente procedimiento, se entenderá por «Estado de residencia» todo país en que haya residido la persona en cuestión de forma continuada durante 6 meses o más. Asimismo, se considera «no residente en España» al ciudadano extranjero que haya perdido la condición de residente legal, a tenor de lo previsto en la L.O. 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social, así como en su Reglamento de desarrollo aprobado por R.D. 557/2011, de 20 de abril.

Para periodos de residencia fuera del territorio nacional en los últimos 5 años, es necesario que el trabajador aporte, junto a una traducción legalizada de los mismos, el correspondiente certificado de antecedentes penales o documento equivalente de los países donde haya residido.

Aquellas personas de nacionalidad española que hayan residido en un Estado miembro de la Unión Europea no necesitan presentar el certificado de antecedentes penales o documento equivalente.

## 8.4 Declaración jurada.

Cuando el Estado en el que la persona haya residido no expida el correspondiente certificado de antecedentes penales o documento equivalente, éstos serán sustituidos por una declaración jurada hecha por el interesado ante una autoridad administrativa o judicial competente o, cuando proceda, un notario u organismo profesional cualificado bien del Reino de España o bien del Estado en el que la persona tenga su residencia permanente. Dicha autoridad, notario u organismo profesional cualificado expedirá un certificado en el que se dé fe de la declaración jurada. En el Adjunto J se incluye el formato de declaración jurada que se presentará junto con el certificado indicado.

En los casos que no se puede completar la valoración de la idoneidad por no tener acceso a los registros de antecedentes penales (refugiados o apátridas), estas personas presentarán igualmente la declaración jurada en los términos indicados en el presente apartado.

## 8.5 Personal de nueva incorporación.

Si se precisase una fase de prueba, de acuerdo con el contrato laboral, para determinado personal en la ZRS, se llevará a cabo una evaluación de la idoneidad del mismo antes del inicio de la misma.

Una vez realizada la evaluación de idoneidad de una persona y tras ser declarada apta, el resultado será válido en cualquier aeropuerto, por lo que no se requerirá repetir la evaluación en caso de cambio de centro.

## 9. Mecanismos de defensa del interesado.

Cuando una persona no supere el procedimiento de valoración de idoneidad, ésta podrá actuar conforme a los siguientes mecanismos de defensa (reclamación laboral, civil o administrativa) frente a AENA, el gestor aeroportuario privado o AESA, atendiendo a la

casuística existente en relación al sujeto que comunica el resultado de la evaluación de la idoneidad y el motivo por el que se lleva a cabo dicha evaluación.

a) Personal de AENA que solicitan la acreditación aeroportuaria para acceder a ZRS:

La actuación de AENA se rige por el ordenamiento jurídico privado. Por lo tanto, el personal laboral de AENA podrá recurrir conforme al Estatuto de los Trabajadores, cuyo texto refundido fue aprobado mediante el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, y por la Ley reguladora de la jurisdicción social, Ley 36/2011, de 10 de octubre, según la decisión que adopte el gestor aeroportuario (despido, modificaciones de las condiciones del trabajo etc...).

b) Personal de otras empresas que solicitan la acreditación aeroportuaria a AENA para acceder a ZRS:

Las empresas que solicitan la acreditación en nombre de su trabajador o el propio trabajador, si se les concede legitimación para ello, podrán recurrir conforme al ordenamiento jurídico privado, correspondiendo la cuestión al conocimiento de la jurisdicción civil.

c) Personal laboral de un gestor aeroportuario privado o de otras empresas que solicitan la acreditación aeroportuaria al gestor aeroportuario privado (nueva o renovación) para acceder a ZRS:

El gestor aeroportuario de carácter privado se rige, en esta materia por las mismas normas que AENA, por lo que si se trata de personal propio del gestor aeroportuario la respuesta sería la misma que el caso a) y si se trata de otras empresas la respuesta sería equivalente a la del caso b).

d) Funcionarios de AESA que requieren un carné de inspector con acceso a ZRS:

Los funcionarios podrán recurrir, ateniéndose a lo establecido en el texto refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público aprobado por Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre. Además de los recursos previstos en la referida Ley 39/2015, de 1 de octubre, (alzada o reposición según quien adopte la decisión dentro del organigrama de AESA, artículo 4 de su Estatuto, aprobado mediante el Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero), y en la Ley 29/1998, de 13 de julio, de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

e) Personal actuario de otras empresas para los que emite un carné de inspector con acceso a ZRS:

Las empresas o sus trabajadores, si se les concede legitimación para ello, podrán presentar recursos administrativos frente a la propia Agencia y/o contencioso administrativo.

f) Instructores certificados, responsables de seguridad de los agentes acreditados, los expedidores conocidos y miembros de la tripulación:

Este personal podrá presentar los correspondientes recursos administrativos frente a la propia Agencia y/o contencioso administrativo frente a los tribunales de este orden.

En todos los casos anteriores, AENA, el gestor aeroportuario de carácter privado o AESA podrán solicitar la ampliación del informe emitido por las FFCCS al objeto de justificar la resolución adoptada.

10. Tipos delictivos que provocarán siempre que el informe de idoneidad sea negativo.

De conformidad con lo que se recoge en el apartado 6 del presente procedimiento, en virtud de los principios del derecho penal de prevención general y especial, la grave afectación a los bienes jurídicos protegidos, y la gran alarma social que generan, se reseña que serán objeto de causa suficiente – teniendo en cuenta todos los elementos

concurrentes- para valorar negativamente la idoneidad de las personas que accedan a la ZRS o de las personas pertenecientes a alguno de los colectivos mencionados en los apartados a, b y c del punto 1 del presente procedimiento, cuando hayan sido condenadas, con carácter firme, por la comisión de un delito doloso de contrabando o de los siguientes tipos y subtipos delictivos dolosos del Código Penal:

- Homicidio y asesinato. (arts. 138 al 141).
- Tráfico ilegal de órganos humanos (art. 156 bis).
- De la manipulación genética: producción de armas biológicas o exterminadoras (art. 160).
- Detención ilegal y secuestro (arts. 163 al 165).
- Trata de seres humanos (art. 177 bis) y delito contra los ciudadanos extranjeros (art. 318 bis).
  - De los hurtos: hurto cualificado (art. 235).
  - De los robos: robo (arts. 237, 238, 240, 241 y 242).
  - Extorsión (art. 243).
  - De los daños: daños mediante incendio o explosión u otros medios destructivos. (arts. 265 y 266).
    - Blanqueo de capitales (arts. 301 y 302).
    - Apoderamiento de materiales nucleares o elementos radiactivos y estragos (arts. 345, 346 y 348).
      - De los delitos de incendio: provocar incendio con peligro para la vida o la integridad física (art. 351).
      - De los delitos contra la salud pública: cultivo, elaboración o tráfico de drogas, tóxicas, estupefacientes y psicotrópicas y elaboración o comercio ilegal de sustancias nocivas para la salud o que puedan causar estragos y envenenar con sustancias infecciosas o gravemente nocivas la aguas potables o alimentos (arts. 359, 365, 368, 369, 369 bis y 370).
        - Falsificación de moneda y efectos timbrados (arts. 386 y 389).
        - De la tenencia, tráfico y depósito de armas, municiones o explosivo; fabricar, comerciar ilegalmente o establecer depósitos de armas. (arts. 563, 564, 566, 568 y 569).
          - Asociación ilícita (arts. 515 al 519).
          - Desordenes públicos: daños en servicios públicos y amenazas de artefactos (arts. 557, 560 y 561).
            - De las organizaciones y grupos criminales. (arts. 570 bis, ter y quáter).
            - De las organizaciones y grupos terroristas. (arts. 571).
            - De los delitos de terrorismo. (arts. 572 a 579).
            - Delitos de lesa humanidad y Genocidio. (arts. 607 y 607 bis).
            - Delitos de piratería. (art. 616 ter).

**ADJUNTO I: FORMULARIO DE SOLICITUD DE LA EVALUACIÓN DE IDONEIDAD DEL TRABAJADOR  
EN EL ÁMBITO DE LA AVIACIÓN CIVIL**

IDENTIFICACIÓN DEL SOLICITANTE			
Apellido 1º			DNI / NIE (1)
Apellido 2º			Pasaporte
Nombre			Nombre del padre
Sexo	Fecha Nacimiento		Nombre de la madre
Localidad y provincia de nacimiento			País
DOMICILIO ACTUAL			
Calle, avda, Plz.			Número
Población, provincia y código postal			Teléfono
Correo electrónico			
¿Ha residido permanentemente en España en los últimos 5 años?			
Estados de residencia en los últimos 5 años (si no ha sido España)			

De conformidad con lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, autoriza al Centro Permanente de Información y Coordinación de la Secretaría de Estado de Seguridad a la consulta al Sistema de Verificación de Datos de Identidad, al objeto de comprobar sus datos personales, así como a la obtención de todos aquellos datos y documentos necesarios para la tramitación del presente procedimiento y que ya obren en poder de la Administración. En caso de imposibilidad o en el supuesto de que el interesado manifieste su oposición expresa para ello, se le podrán solicitar los documentos necesarios con los requisitos oportunos.

**MARCAR LO QUE PROCEDA**

<input type="checkbox"/>	No deseo recibir comunicaciones por medios electrónicos.
<input type="checkbox"/>	No deseo que realicen las consultas telemáticas o la obtención de documentos por medios electrónicos necesarios para la tramitación del presente procedimiento, en cuyo caso, podrá solicitarse la aportación de la documentación pertinente.

**DOCUMENTOS QUE PRESENTA**

<input type="checkbox"/>	Fotocopia de DNI o autoriza su consulta
<input type="checkbox"/>	Certificado de antecedentes penales o autoriza su consulta*
<input type="checkbox"/>	Declaración jurada*

\* Se entregarán en las dependencias de las FFCCS del aeropuerto asignado, cuando proceda.

En....., a..... de ..... de .....

Fdo.:

**FORMULARIO DE SOLICITUD DE LA EVALUACIÓN DE IDONEIDAD DEL TRABAJADOR EN EL ÁMBITO DE LA AVIACIÓN CIVIL PARA MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN**

IDENTIFICACIÓN DEL SOLICITANTE			
Apellido 1º		DNI / NIE (1)	
Apellido 2º		Pasaporte	
Nombre		Nombre del padre	
Sexo		Fecha Nacimiento	
Localidad y provincia de nacimiento			País
DOMICILIO ACTUAL			
Calle, avda, Plz.		Número	
Población, provincia y código postal		Teléfono	
Correo electrónico			
¿Ha residido permanentemente en España en los últimos 5 años?			
Estados de residencia en los últimos 5 años (si no ha sido España)			

De conformidad con lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, autoriza al Centro Permanente de Información y Coordinación de la Secretaría de Estado de Seguridad a la consulta al Sistema de Verificación de Datos de Identidad, al objeto de comprobar sus datos personales, así como a la obtención de todos aquellos datos y documentos necesarios para la tramitación del presente procedimiento y que ya obren en poder de la Administración. En caso de imposibilidad o en el supuesto de que el interesado manifieste su oposición expresa para ello, se le podrán solicitar los documentos necesarios con los requisitos oportunos.

MARCAR LO QUE PROCEDA	
<input type="checkbox"/>	Autorizo a ceder mis datos personales a AENA, S.A. para que se pueda gestionar la evaluación de idoneidad ante la Secretaría de Estado de Seguridad.
<input type="checkbox"/>	No deseo recibir comunicaciones por medios electrónicos.
<input type="checkbox"/>	No deseo que realicen las consultas telemáticas o la obtención de documentos por medios electrónicos necesarios para la tramitación del presente procedimiento, en cuyo caso, podrá solicitarse la aportación de la documentación pertinente.

DOCUMENTOS QUE PRESENTA	
<input type="checkbox"/>	Fotocopia de DNI o autoriza su consulta
<input type="checkbox"/>	Certificado de antecedentes penales o autoriza su consulta*
<input type="checkbox"/>	Declaración jurada*

\* Se entregarán en las dependencias de las FFCCS del aeropuerto asignado.

En....., a..... de ..... de .....

Fdo.:

## ADJUNTO J: FORMATO DECLARACIÓN JURADA

Cuando el Estado en el que la persona haya residido no expida el correspondiente certificado de antecedentes penales o documento equivalente, estos serán sustituidos por una declaración jurada hecha por el interesado ante una autoridad administrativa o judicial competente o, cuando proceda, un notario u organismo profesional cualificado bien del Reino de España o bien del Estado en el que la persona tenga su residencia permanente. Dicha autoridad, notario u organismo profesional cualificado expedirá un certificado en el que se dé fe de la declaración jurada.

### DECLARACION JURADA DE NO TENER ANTECEDENTES PENALES

D./Dña....., identificado con Documento de identidad, pasaporte, y en su caso, permiso residencia N° ..... y con domicilio en.....

**DECLARO BAJO JURAMENTO O PROMESA SOLEMNE: No tener antecedentes penales** que coincidan con los tipos y subtipos delictivos dolosos del Código Penal incluidos en el apartado 9, tipos delictivos que provocarán siempre que el informe de idoneidad sea negativo, del Adjunto H, evaluación de la idoneidad del personal en el ámbito de la aviación civil de la parte pública del Programa Nacional de Seguridad de la aviación civil.

Declaración que efectúa a todos los efectos legales para la tramitación en el ámbito de la seguridad de la aviación civil que requiere la valoración de la idoneidad, sabedor de las responsabilidades de orden civil y penal que conlleva la falsedad u ocultación de los datos declarados.

Y para que conste a los efectos oportunos firmo la presente declaración en:

En ....., a ..... de ..... de .....

Firma:

En el caso de que las autoridades españolas encargadas de la evaluación de la idoneidad tengan conocimiento de la existencia de antecedentes penales en el país o países de residencia en, al menos, los últimos 5 años se valoraría negativamente su idoneidad.