

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE FOMENTO

3598 *Resolución de 11 de marzo de 2014, 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 Unión Europea.

El Acuerdo de Consejo de Ministros de 6 de julio de 2012 prevé en su apartado segundo que en cumplimiento del Reglamento (CE) número 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) número 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 (UE) número 185/2010 de la Comisión, de 4 de marzo de 2010, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea, procediéndose a su publicación en el anexo.

Asimismo, se autoriza a la Secretaría 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 17 de diciembre de 2013 adoptó una nueva versión del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil.

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, 11 de marzo de 2014.–La Secretaría General de Transporte, Carmen Librero Pintado.

ANEXO

(Parte Pública del PNS)

CAPÍTULO 1

Aplicación del Programa Nacional de Seguridad

1.0 Objetivo y Alcance del Programa.

1.0.1 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.

1.0.2 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 e instalaciones de navegación aérea, tanto incluidas como no incluidas en recinto aeroportuario;
- b) helipuertos con vuelos comerciales.
- c) todos los operadores, entre ellos las compañías aéreas, que presten servicios en los aeropuertos mencionados en la letra a);

d) 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 establecido en el capítulo 14. En cualquier caso estos aeropuertos y/o helipuertos presentarán un Programa de Seguridad para aprobación por la Autoridad competente.

1.0.3 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.

1.0.4 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.

1.0.5 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.

1.0.6 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 aquellas de carácter nacional que se establezcan por la Autoridad competente en materia de seguridad de aviación civil.

1.1 Definiciones.

Acto de Interferencia Ilícita.	Actos, o tentativas, destinadas a comprometer la seguridad de la aviación civil y del transporte aéreo, entre ellos: <ul style="list-style-type: none"> – Apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo y de aeronaves en tierra; – Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos; – atentados y sabotajes contra instalaciones aeroportuarias y de navegación aérea. – 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; – 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) 300/2008, 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) 300/2008).
Acreditación / Autorización.	Tarjeta u otro documento expedido a las personas/vehículos que necesiten acreditación o autorización para tener acceso a los aeropuertos o a cualquier otra(s) parte(s) restringida de los mismos.
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.	La verificación de la identidad y la experiencia previa de una persona, como parte de la evaluación de la idoneidad de un individuo para tener libre acceso a las zonas restringidas de seguridad.
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 N.º (CE) 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 aquella 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 de seguridad.	Zona especialmente sensible dentro de las zonas restringidas de seguridad que abarca al menos, todas las zonas del terminal de salida de pasajeros situadas entre los puntos de control de seguridad y las puertas de acceso a las aeronaves.
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. Para garantizar su separación se establecerán las medidas de seguridad determinadas por la Autoridad competente.
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.

CAPÍTULO 2

Seguridad en los aeropuertos

2.0 Disposiciones generales.

a) 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.

b) La Autoridad competente podrá autorizar procedimientos especiales de seguridad o podrá conceder exenciones en cuanto a la protección y seguridad de las zonas de operaciones aeroportuarias en días en los que no haya programados más de 8 vuelos de salida, a condición de que sólo una aeronave deba someterse a operaciones de carga, descarga, embarque o desembarque, bien dentro de las zonas críticas de las zonas restringidas de seguridad aeroportuaria o en un aeropuerto no englobado bajo el ámbito de aplicación del punto 2.1.3.

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

2.1 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.

2.1.1 Zonas del Aeropuerto.

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.

2.1.2 Límites.

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.

- 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.

2.1.3 Zonas restringidas de seguridad.

- 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.

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 2.1.3.

2.1.4 Zonas críticas de las zonas restringidas de seguridad.

1. 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.

2. 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 en las mismas artículos prohibidos.

3. En aquellos casos en que personas no autorizadas hubiesen podido tener acceso a zonas restringidas o críticas de seguridad, se efectuará lo antes posible un registro de seguridad.

2.2 Control de Acceso.

2.2.1 Acceso a las zonas de operaciones.

Sólo se autorizará el acceso a las zonas de operaciones a las personas o vehículos que tengan que acceder por una necesidad justificada y que dispongan de la correspondiente acreditación o autorización. Las visitas guiadas del aeropuerto escoltadas por personas autorizadas se considerarán que tienen una necesidad justificada.

2.2.2 Acceso a Zonas Restringidas de Seguridad.

a) La Autoridad aeroportuaria en coordinación con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado se asegurará de que el acceso a zonas restringidas de seguridad esté controlado.

b) 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 2.3.

El transporte de armas en bodega o en cabina de pasajeros de las categorías de personal autorizados a acceder a las zonas restringidas de seguridad portando armas se realizará conforme a lo dispuesto en por disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

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

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

d) El acceso autorizado a las zonas restringidas se limitará a:

- Pasajeros provistos de tarjetas de embarque aceptadas 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 del aeropuerto.

– 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.

– Tripulaciones.

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

e) A fin de evitar la utilización indebida de acreditaciones y autorizaciones, se implantará un sistema de detección de todo intento de utilización de acreditaciones o autorizaciones perdidas, robadas o no devueltas. Se adoptarán las medidas oportunas cuando se detecte un intento de uso indebido.

f) Se comprobarán antecedentes de los últimos cinco años de todo el personal que desarrolle su actividad en el aeropuerto y que deba tener acceso a las zonas restringidas de seguridad antes de la emisión de cualquier acreditación que permita el libre acceso a dichas zonas restringidas conforme al Adjunto H.

Se retirará la acreditación con carácter inmediato a toda persona que no supere la verificación de antecedentes personales.

g) 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 PNF. Se le darán instrucciones para que informe a las Autoridades aeroportuarias sobre cualquier incidente que pueda suponer una amenaza para la seguridad.

h) Está prohibido hacer fotografías y grabaciones con cualquier medio dentro del recinto aeroportuario, 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, etc.

– Controles de seguridad de pasajeros, tripulaciones y empleados.

– 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.

i) 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.

2.2.3 Acreditaciones de Personas.

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

a) La acreditación es personal e intransferible, sirviendo de identificación al interesado junto con su DNI, tarjeta de residencia o pasaporte.

A requerimiento de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado o del personal de Seguridad del Aeropuerto, el personal debe mostrar su acreditación junto con el DNI, tarjeta de residencia o pasaporte. En caso de detectarse alguna irregularidad en la acreditación, se pondrá en conocimiento de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado. El personal citado debe retener dicha acreditación de forma preventiva y entregarla a la Oficina de Seguridad.

b) Todo el personal deberá llevar la acreditación en un lugar visible.

Las personas que no porten la acreditación 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 2.5.a).

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

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

e) Se guardará un registro con todas las tarjetas de identificación perdidas o robadas de las que se haya emitido un duplicado.

2.2.4 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) Está prohibido utilizar la autorización con vehículo distinto del autorizado, o una vez caducada.

d) Los vehículos que deban circular entre la zona pública y la zona restringida de seguridad sólo podrán hacerlo tras haber sido inspeccionados.

2.2.5 Acceso con acompañante acreditado.

a) Las personas que vayan constantemente acompañada mientras se encuentren en zonas restringidas de seguridad llevarán una acreditación acorde al Adjunto A.

Los acompañantes deberán:

- disponer de una acreditación aeroportuaria, definitiva o provisional, válida,
- estar autorizados por la Autoridad aeroportuaria para las funciones de acompañante en las zonas restringidas de seguridad,
- acompañar en todo momento y sin perder de vista a la persona o personas que acompaña, y
- garantizar razonablemente el cumplimiento de las medidas de seguridad por parte de la persona acompañada.

b) Podrá eximirse del requisito de ser escoltada a toda persona que esté autorizada y sea titular de una acreditación aeroportuaria válida.

2.2.6 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 se asegurarán de 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.

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.
- 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.

2.3 Control de Seguridad del Personal y de los objetos transportados.

2.3.1 Control de Seguridad del Personal y sus Pertenencias.

2.3.1.1 Las personas que no sean pasajeros serán inspeccionadas, antes de autorizar su acceso a las zonas restringidas de seguridad para asegurar que no se introducen artículos prohibidos en dicha zona, por uno de los siguientes medios:

- a) registro manual;
- b) arco detector de metales (WTMD);
- c) perros detectores de explosivos (PED);
- d) equipo de detección de trazas de explosivos (ETD);
- e) escáner de seguridad que no utilice radiaciones ionizantes; o
- f) equipo de detección de trazas de explosivos (ETD) en combinación con un detector de metales portátil (HHMD).

2.3.1.2 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 4.1.1.11.

2.3.1.3 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, arcos detectores de metales o escáneres de seguridad, que se aplicarán de manera impredecible. La aplicación de técnicas de impredecibilidad requerirá la aprobación previa de la Autoridad competente.

2.3.1.4 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 (PED);
- e) equipo de detección de trazas de explosivos (ETD).

2.3.1.5 La inspección de los objetos transportados por personas que no sean pasajeros se regirá por lo dispuesto en los puntos 4.1.2.3 a 4.1.2.6 y 4.1.2.10.

2.3.1.6 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.

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

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

2.3.1.9 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.

2.3.2 Exenciones y procedimientos especiales de control.

2.3.2.1 La Autoridad competente podrá eximir del control, por razones objetivas, a personas que no sean pasajeros, al tiempo que podrá determinar qué otras personas estarán sujetas a procedimientos especiales de control, siempre que vayan escoltadas por una persona autorizada a tal fin de conformidad con el punto 2.2.5.a).

2.3.2.2 La Oficina de Seguridad del aeropuerto podrá permitir el acceso a zona restringida al personal que porte artículos prohibidos cuando se requieran para realizar alguna tarea de reparación o mantenimiento.

2.4 Control de Seguridad de los vehículos.

Se inspeccionará a los vehículos así como a sus ocupantes antes de autorizar su acceso a las zonas restringidas de seguridad.

2.4.1 Vehículos que Accedan a Zonas Críticas.

Se inspeccionará 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.

2.4.2 Métodos de Inspección.

La metodología de la inspección de vehículos se llevará a cabo de acuerdo con criterios establecidos de antemano. El procedimiento se establecerá por escrito en cada aeropuerto en el ámbito del Comité Local de Seguridad, y será difundido en todos los controles de seguridad de vehículos.

2.4.3 Ocupantes del Vehículo.

En los accesos a zona crítica se inspeccionará a todos los ocupantes del vehículo y se controlará que tienen su acreditación vigente.

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.

2.5 Seguridad Física y Patrullas.

a) serán vigiladas por patrullas las siguientes zonas:

- los límites entre el lado tierra (incluyendo el vallado perimetral), la zona de operaciones, las zonas restringidas de seguridad y las zonas críticas de seguridad, y
- las áreas del terminal y adyacentes de acceso público, incluido el parking y las vías de acceso.

Adicionalmente se destinarán patrullas para vigilar:

- 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.

- b) Se efectuarán servicios de vigilancia y patrulla en virtud de un análisis de riesgos. Los servicios de vigilancia y patrulla no seguirán un patrón previsible.
- c) Se adoptarán las medidas oportunas tanto para impedir como detectar accesos no autorizados. Se emplearán procedimientos estrictos para interceptar a toda persona que intente penetrar en zonas en las que no está autorizada.

2.6 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 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 Si un área determinada deja de considerarse zona crítica con motivo de un cambio en las condiciones de seguridad, el aeropuerto deberá informar a las empresas afectadas.

3.1 Registros de Seguridad de las aeronaves.

3.1.1 Cuándo efectuar un registro de seguridad de la aeronave.

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

3.1.1.2 El registro de seguridad de la aeronave consistirá en 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 enumerado 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.

3.1.2 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;
- 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.

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 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.

4.0.2 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.

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

- a) permanezcan a bordo de la aeronave,
- b) no se mezclen con los pasajeros en espera de embarcar ya inspeccionados, salvo aquellos que embarquen en la misma aeronave,
- 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.

4.0.4 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.

4.0.5 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.

4.0.6 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.

4.0.7 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.

4.1 Control de Seguridad 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 en combinación con el punto a); o
- d) Escáneres de seguridad que no utilicen radiaciones ionizantes; o
- e) 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.

– Se proporcionarán a los pasajeros todos los elementos necesarios para facilitar la fluidez de paso por el puesto de control (bandejas, contenedores portaobjetos, etc.).

– 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 un pasajero presente algún inconveniente (por razones médicas o de cualquier otro tipo) en ser inspeccionado pasando a través del arco detector de metales, se deberá proceder a la inspección manual.

– 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.

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, y siguiendo las indicaciones del procedimiento establecido en la instrucción de seguridad SA-16.

Como norma general, los animales vivos (domésticos) deben facturarse para su transporte en aviones comerciales, donde irán estibados adecuadamente en la bodega del avión, y colocados en una jaula o contenedor. En determinadas circunstancias podrán viajar con sus dueños en la cabina de pasajeros, cumpliendo unos requisitos específicos para su transporte, siempre que el pasajero atienda a su cuidado y transporte durante el vuelo, sin causar molestias a los pasajeros próximos.

La aceptación como equipaje de mano o facturado de animales vivos que acompañen a los pasajeros, así como las condiciones en las que se transportarán dichos animales es potestativa de las compañías aéreas.

Por otro lado, la autorización de su transporte estará siempre sujeta al espacio y peso disponible después de embarcar el equipaje de los demás pasajeros.

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:

Los pasajeros con movilidad reducida estarán también sujetos a una inspección de tal forma que se asegure que la persona que está siendo controlada no lleve consigo ningún objeto prohibido.

Se deberá ofrecer la posibilidad de una inspección en privado a los pasajeros que presentan alguna minusvalía o para aquellos que justifiquen tal necesidad.

Su equipaje de mano será inspeccionado de la misma forma que el del resto de pasajeros.

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

4.1.1.10 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 no deseable.

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

4.1.2 Inspección del equipaje de mano.

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

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

- a) Inspección 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).

– 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.

– Si un pasajero trata de introducir sin autorización en la zona restringida un arma o cualquier otro artículo prohibido incluido en el Adjunto D, le será retirado. Si, además, el portador del objeto lo hace violando otra normativa, tanto el objeto como su portador, si procede, quedarán a disposición de las Autoridades competentes.

4.1.2.3 El registro manual del equipaje de mano consistirá en un control manual del equipaje, incluido su contenido, que garantice suficientemente la ausencia de artículos prohibidos.

4.1.2.4 En caso de utilizar un aparato de rayos X o EDS, el operador visionará cada imagen.

4.1.2.5 Cuando se utilicen aparatos 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 el compartimento de carga o a bordo de la aeronave.

4.1.2.6 Cuando la densidad de un artículo dificulte el análisis del contenido del equipaje de mano se extraerá dicho artículo del equipaje. El equipaje se someterá a un nuevo control y el objeto se inspeccionará por separado como equipaje de mano.

4.1.2.7 Todo bulto controlado que contenga un aparato eléctrico de gran tamaño será controlado de nuevo una vez retirado el aparato en cuestión, el cual se escaneará por separado.

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

4.1.2.9 La Autoridad competente podrá crear categorías de equipaje de mano que, por razones objetivas, se sometan a procedimientos especiales de control o se eximan de control. Deberá informarse a la Comisión acerca de las categorías creadas.

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

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

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

4.1.2.12 Material Médico Especial.

A los pasajeros que precisen portar material médico especial que pudiera catalogarse como artículo prohibido (agujas hipodérmicas y otro material clínico), se les permitirá acceder a la zona restringida con dicho material, siempre que acrediten convenientemente la necesidad de su uso y después de proceder a su inspección según los procedimientos del apartado 4.1.2.

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

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

Los LAG transportados por pasajeros podrán ser introducidos en zonas restringidas de seguridad siempre que sean inspeccionados o estén exentos de inspección conforme a los requisitos del presente apartado.

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

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

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

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

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

- a) estén en envases individuales de capacidad no superior a 100 mililitros o equivalente, introducidos en una bolsa de plástico transparente cerrada de capacidad no superior a 1 litro, en la que quepan con holgura estando la bolsa cerrada, o
- b) se encuentren en una bolsa específica a prueba de manipulación (STEB) precintada y hayan sido adquiridos en la zona de operaciones del aeropuerto; o
- c) se encuentren en una bolsa a prueba de manipulación (STEB) procedente de otro aeropuerto u otra aeronave de un transportista aéreo de la UE y se hayan introducido en una segunda bolsa STEB precintada antes de salir de la zona restringida de seguridad del aeropuerto; o
- d) se hayan inspeccionado localmente con equipos de LEDS en el lado aire e introducido a continuación en una bolsa STEB específica precintada.

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

4.1.3.3 Los LAG se someterán a alguno de los métodos de inspección siguientes:

- a) equipo de Rayos X;
- b) equipo de detección de explosivos (EDS);
- c) equipo de detección de trazas de explosivos (ETD);
- d) tiras de ensayo de reacción química, o
- e) escáneres de líquidos embotellados (LEDS).

4.1.3.4 Las bolsas STEB específicas indicadas en las letras b) a d) del punto 4.1.3.2 deberán:

- a) ser claramente identificable como una STEB de ese aeropuerto;
- b) llevar dentro el justificante de compra o de haber sido precintada de nuevo en ese aeropuerto en las tres horas anteriores;
- c) ajustarse a las disposiciones adicionales que se establezcan en una Decisión específica de la Comisión.

4.1.3.5 La inspección de los LAG deberá regirse por las disposiciones adicionales establecidas en una Decisión específica de la Comisión de carácter restringido.

4.1.3.6 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 (2).	Pasaporte o Documento de Identidad válido no necesariamente en vigor. Permiso de Residencia español o de alguno de los Estados Schengen en vigor. 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 (2)	Nacional.	Pasaporte (3) o DNI en vigor.	
	UE/Schengen (2).	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 (2).	Pasaporte o Documento de Viaje válido en vigor.	
	Terceros países.	Pasaporte o Documento de Viaje válido en vigor.	

(2) Se incluye Andorra y Liechtenstein en este grupo.

(3) 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 finalizado 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.

El Comité Local de Seguridad aprobará un procedimiento de seguridad para garantizar que en los procesos de embarque y desembarque los pasajeros sólo tienen acceso a las zonas del aeropuerto establecidas para su paso. Este procedimiento será aplicable en los aeropuertos en los que no exista una frontera física de separación de dichas zonas de paso.

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:

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

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

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

CAPÍTULO 5

Equipaje de bodega

5.0 Disposiciones generales.

5.0.1 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 hizo escala 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.

5.1 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 o a bordo de la aeronave.

El equipaje de bodega en transbordo puede 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 controles cuando permanezca a bordo de la aeronave.

5.1.1 Se inspeccionará el equipaje de bodega por alguno de los métodos siguientes:

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

En caso de que el operador no consiga determinar si el equipaje de bodega contiene o no artículos prohibidos, se prohibirá el transporte de éste o se someterá a una nueva inspección.

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

5.1.2 El registro manual consistirá en una inspección manual exhaustiva del equipaje, incluido su contenido, con objeto de garantizar suficientemente la inexistencia de artículos prohibidos.

5.1.3 En caso de utilizar equipos de rayos X o 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.

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

5.1.5 La Autoridad competente podrá crear categorías de equipaje de bodega que, por razones objetivas, se someterán a procedimientos especiales de control o quedarán exentas de controles. Deberá informarse a la Comisión acerca de las categorías creadas.

5.1.6 Los animales vivos y sus jaulas o embalajes se inspeccionarán conforme al procedimiento establecido.

5.1.7 Las personas que inspeccionen el equipaje de bodega por rayos X o EDS no pasarán normalmente más de veinte minutos seguidos examinando imágenes. Tras cada uno de esos 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.

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

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.

5.2.1 Acceso del pasajero a su equipaje de bodega.

A los pasajeros se les puede permitir el acceso a su equipaje de bodega controlado en casos suficientemente justificados a condición de que se les vigile para garantizar que:

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

5.2.2 Equipaje en Zona crítica de seguridad.

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

5.2.3 Almacenamiento del Equipaje Extraviado.

Todos los aeropuertos contarán con zonas de almacenamiento del equipaje extraviado protegidas contra accesos no autorizados, en las que previo reconocimiento, se conservará dicho equipaje, hasta su reexpedición, que se reclame o que se disponga del mismo por haber superado los períodos de estancia establecidos.

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.

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.

5.3.1.5 El equipaje de bodega (ya sea equipaje depositado en los mostradores de facturación, retirado en la puerta de embarque o a pie de avión) llevará la marca exterior adecuada que permita identificarlo y vincularlo con el pasajero correspondiente. En la etiqueta deberá figurar algún dato que permita vincular sin lugar a dudas el equipaje con el pasajero, sin necesidad de que éste participe en la vinculación.

5.3.1.6 Cuando las circunstancias así lo requieran, podrá exigirse a los pasajeros y miembros de la tripulación que identifiquen personalmente su equipaje de bodega antes de cargarlo en la aeronave, de forma que cada propietario señale cuál o cuáles son sus bultos.

5.3.2 Factores Ajenos a la Voluntad de los Pasajeros.

El equipaje de bodega no acompañado no se transportará, a menos que el transportista aéreo determine que el equipaje y el pasajero se separaron por motivos ajenos a la voluntad del pasajero.

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 establecidas en una decisión específica de la Comisión de carácter restringido:

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

La compañía aérea se asegurará de que todos los pasajeros que efectúen la facturación se encuentren a bordo de la aeronave. En caso contrario, ese equipaje será considerado como equipaje no acompañado y desembarcado sino se cumplen los requisitos del presente apartado.

Para controlar el equipaje de bodega no acompañado y no incluido en el punto 5.3.2 se utilizará uno de los métodos establecidos en el punto 5.1.1 y se aplicarán, según corresponda, las disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión de carácter restringido.

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.

5.4 Artículos prohibidos.

5.4.1 La lista de artículos prohibidos para transporte en bodega deberá estar disponible al público en los mostradores de facturación y ser congruente con la relación de artículos prohibidos incluida 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 Los pasajeros deberán ser informados de los artículos prohibidos enumerados en el Adjunto G antes de completar su proceso de facturación.

5.5 Procedimientos especiales de facturación.

Podrá inspeccionarse el equipaje de bodega en instalaciones externas al recinto del aeropuerto o en el lado tierra, siempre que se declare como «equipaje seguro» tras ser inspeccionado.

La compañía aérea adoptará las medidas oportunas para asegurarse de que el «equipaje seguro» no haya sido manipulado antes de ser embarcado en la aeronave.

Este procedimiento tendrá un carácter excepcional y requerirá la aprobación de la Autoridad aeroportuaria y contará con el conocimiento de la Autoridad competente.

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 consideraran artículos prohibidos:

1. dispositivos explosivos ensamblados; y
2. 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).

6.1 Controles de Seguridad.

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.

6.1.2 Requisitos Generales.

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

- a) el envío haya sido sometido a los controles de seguridad exigidos por parte de un agente acreditado y, asimismo, haya sido protegido de interferencias no autorizadas desde el momento en que se hubiesen aplicado dichos controles de seguridad hasta su embarque; 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 control y haya sido protegido de interferencias no autorizadas desde el momento en que se convirtiese en carga o correo aéreos reconocibles hasta su embarque.

6.1.1.2 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).

6.1.1.3 Acceso a los envíos de carga y correo:

Toda persona que tenga acceso a la carga o correo aéreos reconocibles a los que se hayan aplicado los controles de seguridad exigidos deberá:

a) en el caso de personal en posesión de una acreditación aeroportuaria: superar un control de antecedentes personales conforme al Adjunto H.

b) en el resto de los casos: someterse a un examen de precontratación para garantizar una adecuada aptitud en la aplicación de los requisitos de seguridad de los envíos descritos en el presente capítulo.

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 Implementación.

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

a) toda entidad que aplique los controles de seguridad contemplados en el punto 6.3.2 deberá gozar de reconocimiento como agente acreditado;

b) la aprobación como agente acreditado se determinará para un emplazamiento específico donde sea identificable la carga o el correo aéreos.

c) sin perjuicio del derecho de cada Estado miembro a aplicar medidas más estrictas 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.

6.3.1.2 Un agente acreditado podrá subcontratar medidas de seguridad.

a) cualquiera de los controles de seguridad mencionados en el punto 6.3.2 a los siguientes sujetos:

i otro agente acreditado; u

ii otra entidad cuando dichos controles se realicen en el emplazamiento del agente acreditado o en un aeropuerto y estén englobados en el programa de seguridad del agente acreditado o del aeropuerto; u

iii otra entidad cuando los controles se realicen en un lugar que no sea la ubicación del propio agente acreditado o un aeropuerto y la entidad responsable haya sido acreditada o aprobada e inscrita en un registro de proveedores de dichos servicios por la Autoridad competente.

b) la protección y transporte de envíos a una entidad que cumpla los requisitos del apartado 6.6.

6.3.1.3 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.

6.3.2 Controles de Seguridad Aplicables por un Agente Acreditado.

6.3.2.1 Aceptación de Envíos.

6.3.2.1.1 Origen: 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.

6.3.2.1.2 Autorización del transportista:

a) Antecedentes: La persona que entregue el envío seguro al agente acreditado o compañía aérea deberá estar autorizado y 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.

b) Comprobación: El agente acreditado que acepte el envío deberá conservar la información de base utilizada para la autorización e identificación del transportista con el nivel de detalle que proporcione una pista de auditoría verificable durante al menos 24 horas posteriores a su realización.

c) Transportista habitual: una verificación inicial satisfactoria de la identidad del transportista que realiza entregas frecuentes en un mismo emplazamiento, podrá eximir a la persona que lo reconoció de posteriores comprobaciones, si éstas suceden en un período de tiempo no superior a 24 h.

6.3.2.1.3 Envíos seguros:

a) Antecedentes: el agente acreditado que acepte envíos sometidos previamente a controles de seguridad deberá comprobar en la documentación pertinente los siguientes datos del emisor:

- i. el nombre; y
- ii. la dirección específica del emplazamiento; y
- iii. código UAI asociado.

b) Comprobación: deberá ser cotejada la información del apartado 6.3.2.1.3.a) para cada envío mediante consulta telemática a la base de datos RAKC.

c) Entregas habituales: una verificación inicial conforme a lo establecido en el apartado 6.3.2.1.3.b), para entregas frecuentes desarrolladas por un determinado agente acreditado en un mismo emplazamiento, pondrá eximir a la persona que la realizó de posteriores comprobaciones si estas acontecen en un período de tiempo no superior a 24 h.

6.3.2.1.4 Envíos no seguros:

a) Al aceptar envíos no sometidos previamente a todos los controles de seguridad exigidos, el agente acreditado deberá:

- a') asegurar que sean sometidos a inspección acorde a lo dispuesto en el punto 6.2; o
- b') entregar los envíos a otro agente acreditado para garantizar la aplicación de los controles de seguridad definidos en el punto 6.3.2.

b) Comprobación: el agente acreditado que formalizó envíos no seguros podrá mantener una pista de auditoría verificable y conservar documentos justificantes de los controles de seguridad a los que estos fueron sometidos.

6.3.2.2 Protección de Envíos Seguros.

Una vez aplicados los controles de seguridad, a que se refieren el apartado 6.3.2.1, 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.

6.3.3 Modificaciones de las Condiciones de Aprobación.

a) 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.

b) 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:

6.3.4 Suspensión y Revocación.

6.3.4.1 La Autoridad competente evaluará de forma periódica las funciones de todo agente acreditado en intervalos que no excedan de 5 años.

6.3.4.2 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 incumplimiento leve: suspensión temporal de la aprobación hasta que el agente acreditado implemente medidas correctivas adecuadas para la subsanación de las deficiencias.
- b) en el caso de incumplimiento grave: revocar la aprobación.

Todo ello, sin perjuicio de la posible adopción de las medidas extraordinarias 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.

6.4 Expedidores conocidos.

6.4.1 Aprobación de Expedidores Conocidos.

6.4.1.1 Implementación: Los expedidores conocidos serán aprobados por la Autoridad competente conforme a las siguientes disposiciones:

- a) La aprobación como expedidor conocido se determinará para un emplazamiento específico;
- b) Un expedidor conocido no podrá considerarse aprobado hasta que sus datos hayan sido registrados en la base de datos RAKC;
- c) 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 que haya sido aprobado conforme a lo dispuesto en el punto 6.4.

6.4.1.2 Procedimiento de aprobación: La aprobación consistirá en las siguientes fases:

- a) Presentación de la solicitud:
 - i. El solicitante requerirá la aprobación pertinente a la Autoridad competente
 - ii. Se proporcionará al solicitante una «Guía para expedidores conocidos».
- b) Inspección de la instalación:

La Autoridad competente efectuará una inspección in situ del emplazamiento específico a fin de valorar si el solicitante se ajusta a las disposiciones del Reglamento (CE) n.º 300/2008 y a sus correspondientes actos de desarrollo.

c) Resolución del proceso:

- i. Si la Autoridad competente considera satisfactoria la información aportada, deberá asegurar que la introducción de los datos necesarios de la entidad solicitante en la Base de datos RAKC tenga lugar, a más tardar, el siguiente día hábil. A tal efecto, la Autoridad competente asignará un código de identificación alfanumérico único (URN) en el formato estándar para cada emplazamiento aprobado.
- ii. Si la Autoridad competente no considera satisfactoria la información aportada deberá notificar con prontitud los motivos a la entidad que solicita la aprobación como expedidor conocido;

d) Período transitorio: cuando un expedidor conocido haya sido designado antes del 29 de abril de 2010 para garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en el punto 6.4.2, podrá ser considerado expedidor conocido a efectos del Reglamento (CE) n.º 300/2008 y de sus actos de desarrollo hasta el 29 de abril de 2013, siempre y cuando se mantengan las condiciones que originaron su designación por el agente acreditado.

6.4.1.3 Designación del responsable de seguridad AVSEC: Los expedidores conocidos designarán como mínimo 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.

6.4.1.4 Validez de la aprobación: Se reconfirmarán y renovarán las funciones de todo expedidor conocido por períodos regulares no superiores a 5 años. Ello conllevará la pertinente inspección 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.

6.4.1.5 Suspensión de la aprobación: Si la Autoridad competente deja de considerar satisfactorio el cumplimiento de las disposiciones del Reglamento (CE) n.º 300/2008 y sus correspondientes actos de desarrollo por parte del expedidor conocido, retirará a este su condición de tal en el emplazamiento especificado.

Inmediatamente después de la suspensión de la aprobación y en un plazo máximo de 24 horas, la Autoridad competente asegurará que se introduzca este cambio en la situación del expedidor conocido en la Base de datos RAKC.

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) seguridad física de la instalación: exista en su emplazamiento un nivel de seguridad suficiente para proteger de interferencias no autorizadas la carga o correo aéreos reconocibles;

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

c) protección de los envíos: 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.

6.4.2.2 Envíos que necesitan ser inspeccionados:

a) Si por cualquier motivo, los controles de seguridad según 6.4.2.1 no se hayan aplicado 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 adopten las disposiciones del punto 6.3.2.1.4.

b) El expedidor conocido aceptará que los envíos no sometidos a los controles de seguridad pertinentes sean inspeccionados conforme a lo dispuesto en el punto 6.2.

6.5 Expedidores clientes.

6.5.1 Designación.

Los expedidores clientes serán designados por un agente acreditado.

6.5.2 Procedimiento.

La designación estará sujeta a las siguientes fases:

a) Documentación necesaria: el agente acreditado deberá proporcionar a la entidad solicitante:

- i. las Instrucciones en materia de seguridad para expedidores clientes y
- ii. la Declaración de compromiso-Expedidor cliente.

Esta información será facilitada al agente acreditado por la Autoridad competente.

b) Declaración de compromiso suscrita:

i. La entidad solicitante enviará la «Declaración de compromiso-Expedidor cliente» firmada al agente acreditado 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.

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

iii. 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.

iv. La entidad solicitante 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.

c) Registro de información: el agente acreditado procederá a la designación de un expedidor cliente determinando los siguientes datos del mismo:

- 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 NIF 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.i.)

d) Resolución del proceso: si el agente acreditado considera satisfactoria la información facilitada en los apartados 6.5.2 b) y c), podrá designar a la entidad como expedidor cliente.

6.5.3 Base de datos del agente acreditado:

El agente acreditado mantendrá actualizada una base de datos con la información a que se refiere el punto 6.5.2.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, el estatus de expedidor cliente quedará revocado.

6.5.5 Suspensión de la designación:

Si la Autoridad competente o el agente acreditado dejan de considerar satisfactorio el cumplimiento con los requisitos exigidos por parte del expedidor cliente, el agente acreditado suspenderá a este su estatus de forma inmediata.

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 cliente no se hayan 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 6.3.2.1.4.

6.6 Protección de la carga y del correo.

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

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

a) medidas físicas I: 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) medidas físicas II: los vehículos destinados al transporte de los envíos se someterán a:

- i. cerrado o sellado del compartimento de carga cuando este sea de tipo estanco;
- ii. ajuste apropiado de los toldos laterales mediante cuerdas o cableado de cerradura TIR para prevenir accesos no autorizados a los envíos, en vehículos cubiertos de lona;
- iii. vigilancia de los envíos durante del transporte, en camiones con plataforma descubierta; y

c) medida documental: el transportista subcontratado por el agente acreditado, expedidor conocido o expedidor cliente, si aplica, suscribirá una declaración firmada.

6.6.1.2 Registro de la declaración de transportista:

a) El agente acreditado, el expedidor conocido o el expedidor cliente a quien(es) presta sus servicios el transportista conservará(n), según corresponda.

b) Asimismo, el transportista subcontratado que realiza la entrega deberá poner una copia de la citada declaración.

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 consideraran protegidos de toda interferencia no autorizada.

6.6.2.2 Envíos en otras zonas: 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:

- i. 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
- ii. 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

iii. 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.

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.

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 Controles de Seguridad.

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

a) 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 someterán a controles de seguridad y se protegerán conforme a lo dispuesto en el capítulo 6, para garantizar que no se introduce ningún artículo prohibido.

b) 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.

c) 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.

a) 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, con el fin de evitar accesos no autorizados.

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

c) 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.

CAPÍTULO 8

Suministros de a bordo

8.0 Aplicación.

Las provisiones de a bordo, entre ellas los productos de restauración, destinadas al transporte o al uso a bordo de una aeronave estarán sujetas a controles de seguridad, tras los que quedarán protegidas hasta ser embarcadas en la aeronave a fin de evitar la introducción de artículos prohibidos a bordo.

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 poder entregar las provisiones 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 D.

8.1 Controles de Seguridad.

8.1.1 Requisitos Generales.

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.

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

8.1.2 Métodos de Inspección.

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.

1. Los proveedores acreditados serán aprobados por la Autoridad competente.

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.

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

2. El proceso de designación de proveedor acreditado observará los siguientes pasos:

- a) La empresa solicitará la aprobación a la Autoridad competente 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 o por el encargado 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), podrá acreditar al proveedor para las ubicaciones especificadas. En caso contrario, deberá notificarlo rápidamente a la entidad que solicita la aprobación.

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.

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.

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

8.1.4 Designación de Proveedores Conocidos.

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

2. Con objeto de ser designada como proveedor conocido, la empresa deberá presentar la «Declaración de compromiso-Proveedor conocido de provisiones de a bordo», a toda compañía a la que efectúe entregas. Esta declaración deberá estar firmada por el representante legal.

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

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

4. Si la Autoridad competente o la compañía a la que el proveedor conocido efectúa entregas dejan de considerar satisfactorio el cumplimiento de lo previsto en el punto 8.1.5.1 por parte del proveedor conocido, la citada compañía retirará a éste su estatus de proveedor conocido.

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

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 11.2.2 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; e
- e) Instalar dispositivos de cierre que dejen patente cualquier manipulación en todos los vehículos o contenedores que transporten provisiones de a bordo, o protegerlos físicamente.

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

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 suministros, el proveedor conocido velará por el cumplimiento de todos los controles de seguridad contemplados en el punto 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)

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.

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.

CAPÍTULO 9

Suministros del aeropuerto

9.0 Aplicación.

Los suministros que vayan a ser vendidos o utilizados en las zonas restringidas de seguridad de los aeropuertos, entre ellos los destinados a tiendas libres de impuestos y restaurantes, estarán sujetos a controles de seguridad a fin de evitar la introducción de artículos prohibidos en tales zonas.

9.0.1 El gestor aeroportuario garantizará, según sus responsabilidades, la implantación de las medidas establecidas en el presente capítulo.

9.0.2 A efectos del presente capítulo se considerarán:

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

b) Se considerarán «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 D.

9.1 Controles de Seguridad.

9.1.1 Requisitos Generales.

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.

a) 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.

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

c) 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.

d) Al efectuar la entrega en los puntos de venta situados en la zona restringida de seguridad, el personal de dicha instalación efectuará un control visual de los suministros a fin de garantizar que no hay signos de manipulación.

9.1.2 Métodos de Inspección.

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

9.1.3 Designación de Proveedores conocidos.

1. Toda empresa 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.

2. Con objeto de ser designado como proveedor conocido, la empresa deberá enviar la «Declaración de Compromiso del Proveedor Conocido de suministros del aeropuerto» al gestor aeroportuario. Esta declaración deberá estar firmada por el representante legal.

El gestor aeroportuario conservará la declaración firmada como forma de validación.

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

4. 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 a éste su condición proveedor conocido.

9.1.4 Controles de Seguridad que Aplicará un Proveedor conocido.

Todo proveedor conocido de un aeropuerto deberá:

- Designar a un responsable o encargado de seguridad de la empresa.
- Garantizar que las personas que tienen acceso a los suministros reciben formación en materia de seguridad de acuerdo con el punto 11.2.2 antes de autorizarles el acceso a dichos suministros.

Además, garantizar que las personas que inspeccionen los suministros de aeropuerto reciban formación de conformidad con el punto 11.2.3.3 del Anexo del Reglamento (UE) n.º 185/2010 (no siendo necesaria esta formación si efectúan comprobaciones visuales o registros manuales), y que las personas que apliquen otros controles de seguridad (preparan y manipulan los suministros de aeropuerto) reciban formación de conformidad con el punto 11.2.3.10 del Anexo del Reglamento (UE) n.º 185/2010.

c) Impedir el acceso no autorizado a sus instalaciones y a los suministros de aeropuerto.

d) Garantizar razonablemente que no se esconden artículos prohibidos en los suministros de aeropuerto, e

e) Instalar dispositivos de cierre antimanipulación en todos los vehículos o contenedores que transporten suministros de aeropuerto, o protegerlos físicamente.

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

f) Si un proveedor conocido se vale de otra compañía que no es un proveedor conocido del gestor del aeropuerto para el transporte de suministros al aeropuerto, el proveedor conocido velará por el cumplimiento de todos los controles de seguridad contemplados en el presente apartado.

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).

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.

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.

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.

El transporte de armas en la cabina de pasajeros y en la bodega seguirá las disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

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.

La Autoridad competente y todo gestor aeroportuario, compañía aérea o entidad que aplique (o sea responsable de la aplicación de) las medidas establecidas con arreglo al Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil, deberá garantizar que su personal cumple las normas indicadas en el presente capítulo. En consecuencia, es preciso que las entidades involucradas en velar por su cumplimiento, así como entre los colectivos a los que corresponde la aplicación de las medidas de seguridad en él indicadas, conozcan las prácticas y procedimientos que en relación con la seguridad les correspondan.

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.

11.1 Selección del Personal.

11.1.1 Control de Antecedentes.

El personal seleccionado para efectuar inspecciones, controles de acceso o cualquier otro registro de seguridad tanto en una zona restringida de seguridad como cualquier otra zona del aeropuerto, tendrá que haber superado previamente un control de antecedentes personales o un examen de precontratación.

Tanto el control de antecedentes personales como el examen de precontratación se llevarán a cabo siguiendo las directrices del Adjunto H.

Los controles de antecedentes personales o exámenes de precontratación deberán completarse antes de que la persona reciba formación en materia de seguridad que implique el acceso a información restringida. Las verificaciones de antecedentes personales se repetirán a intervalos regulares no superiores a cinco años.

11.1.2 Proceso de Selección.

El proceso de selección deberá comprender, al menos, una solicitud por escrito y una fase de entrevista para realizar una evaluación inicial de habilidades y aptitudes.

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.

11.1.3 Informes de Selección.

Se conservarán los informes de selección, incluyendo los resultados de las pruebas de evaluación, de todas aquellas personas seleccionadas con arreglo al apartado 11.1.2 de este capítulo durante, al menos, la duración de sus respectivos contratos.

11.2 Formación del Personal. Programa Nacional de Formación de Seguridad de la aviación civil (PNF).

La Autoridad competente aprobará y mantendrá actualizado un Programa Nacional de Formación de seguridad de la Aviación Civil (PNF) de carácter restringido con el objetivo de sensibilizar y motivar al personal de los colectivos implicados, así como sistematizar la formación del personal para aplicar niveles de seguridad preventiva normalizados y para hacer frente a situaciones en las que la seguridad de la Aviación Civil se vea amenazada.

Con el fin de delimitar los ámbitos de conocimiento que corresponden a los colectivos implicados, el Programa Nacional de Formación está estructurado en distintos cursos, con los requerimientos formativos específicos aplicables a los colectivos definidos mediante disposiciones internas de carácter restringido aprobados por la Autoridad competente.

11.2.1 Formación Básica de Concienciación en Seguridad.

Independientemente del colectivo al que se pertenezca, previo a la obtención de una acreditación aeroportuaria que autorice el acceso a zona restringida de seguridad, toda persona deberá poseer formación básica de concienciación en seguridad, de acuerdo al apartado 6 del Programa Nacional de Formación en vigor.

El temario de la Formación Básica de Concienciación en seguridad de la aviación civil, basado en la parte pública del Programa Nacional de Seguridad, deberá contemplar:

- a) Objetivo de la seguridad y normativa de referencia. Introducción a la normativa internacional y nacional.
- b) Seguridad aeroportuaria. Definición y factores de los que depende.
- c) Actos de Interferencia Ilícita: Definición, seguridad aeroportuaria contra actos de interferencia ilícita, inspecciones, vigilancia, importancia de la comunicación y colaboración entre organismos y entidades.
- d) Organismos implicados en la seguridad de la aviación civil: Nacionales e internacionales. Coordinación y colaboración entre ellos.
- e) Definición de aeropuerto. Definición de zonas delimitadas por razones de seguridad y requerimientos de acceso a cada zona. Movimiento por el aeropuerto cumpliendo las normas de seguridad.
- f) Acreditaciones y autorizaciones. Definición de acreditación y autorización. Tipos y finalidad de cada una de ellas. Zonas de validez. Normas de utilización. Incumplimiento de las normas de utilización y sus consecuencias.
- g) Controles de Seguridad: Qué son y en qué consisten, quién los realiza, personas obligadas a pasar un control de seguridad y equipos utilizados.
- h) Objetos Prohibidos: Lista de todos los objetos prohibidos en zona restringida de seguridad y aeronaves. Lista de objetos prohibidos como equipaje facturado, además de en ZRS y aeronaves. Exenciones (personal autorizado a portar herramientas).
- i) Colaboración con el aeropuerto: Procedimiento de actuación frente a la presencia de un objeto sospechoso, frente una amenaza telefónica o una amenaza en persona.

Por razones objetivas, se podrá eximir del requisito de curso básico de concienciación en seguridad a las personas cuyo acceso se limite a las zonas del terminal accesibles a los pasajeros. Para poder aplicar este requisito será necesaria una autorización expresa de la Autoridad competente.

11.2.2 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.

11.3 Certificación del Personal de Seguridad.

El personal que desempeñe labores de inspección, control de acceso a zona restringida u otros controles de seguridad deberá estar certificado de acuerdo al Programa Nacional de Formación mediante disposiciones internas de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

11.4 Formación de Actualización.

El personal de todos aquellos organismos, empresas o entidades contemplados en el ámbito de aplicación del Programa Nacional de Seguridad deberá recibir formación de actualización con una periodicidad que permita preservar las competencias ya adquiridas previamente y adquirir nuevas adaptadas a los avances en materia de seguridad.

La periodicidad de dicha formación, así como su tipo y contenido viene definido en el Programa Nacional de Formación de acuerdo a disposiciones internas de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

11.5 Cualificación y certificación de los Formadores AVSEC y validadores Independientes.

11.5.1 Cualificación y Certificación de Formadores AVSEC.

Los Formadores AVSEC encargados de la elaboración de los contenidos de los planes de formación deberán poseer la cualificación, experiencia y los conocimientos necesarios para garantizar una correcta implantación de los mismos de acuerdo a disposiciones internas de carácter restringido aprobadas en el Programa Nacional de Formación por la Autoridad competente. Para ello, la Autoridad competente certificará dichos Formadores AVSEC.

Con objeto de obtener la acreditación como Formador AVSEC para impartir formación en seguridad de la Aviación Civil, el aspirante deberá cumplir con los requisitos establecidos y superar el proceso de certificación contemplados en el Programa Nacional de Formación.

La Autoridad competente conservará o tendrá acceso a listas de Formadores AVSEC certificados.

11.5.2 Cualificación y Certificación de Validadores Independientes.

No se contempla la figura de Validador Independiente a nivel nacional.

11.6 Reconocimiento mutuo de la formación.

Las competencias adquiridas por una persona en cumplimiento de las disposiciones del Reglamento (CE) n.º 300/2008 y sus actos de desarrollo en un determinado Estado miembro se tendrán en consideración.

11.7 Cualificación y certificación de auditores nacionales de seguridad.

El personal con competencias de inspección aeronáutica de aviación civil que desempeñe tareas de supervisión y control de cumplimiento de la normativa de seguridad de la aviación civil, deberá estar formado y certificado por la Autoridad competente de acuerdo a lo dispuesto en el Programa Nacional de Formación.

11.8 Control de la formación.

El cumplimiento del Programa Nacional de Formación será verificado por la Autoridad competente mediante auditorías a organismos, empresas y entidades, que al efecto se planifiquen a través del Programa Nacional de Control de Calidad.

CAPÍTULO 12

Directrices con relación a los equipos de seguridad

12.0 Generalidades.

Los equipos de seguridad que se instalen en los aeropuertos del Estado español, se ajustarán a lo que dictamine la legislación nacional vigente. Llegado el caso, se podrán solicitar informes a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.

La Autoridad competente realizará pruebas para comprobar el correcto funcionamiento de todos los equipos.

12.0.1 Calibración.

Sin perjuicio del resto de los equipos de seguridad, se hará especial incidencia en que la calibración de los equipos de inspección previa al embarque y, en particular, al equipo de detección de metales, sea la necesaria para asegurarse de que cada unidad del equipo de seguridad en funcionamiento, con independencia de su emplazamiento, esté calibrada de forma que funcione a unos niveles predeterminados idénticos.

Corresponde a la empresa autorizada por el fabricante del suministro el posterior mantenimiento de los equipos de seguridad y su calibración. Así mismo, deberá comprobar tras cualquier desplazamiento del equipo, que su funcionamiento responde a los niveles previamente determinados y sus parámetros están calibrados de forma idéntica.

Deberá existir copia de la certificación de la verificación del correcto funcionamiento de los equipos en cada aeropuerto e instalación de navegación aérea, que cuente con equipos de seguridad.

12.0.2 Utilización y Mantenimiento.

Los equipos de seguridad deberán utilizarse de acuerdo con las recomendaciones del fabricante, y de acuerdo a los correspondientes procedimientos de utilización que figuren en los Manuales de Instrucciones.

Será obligatorio establecer un calendario de mantenimiento preventivo, con el fin de asegurarse de que los equipos de seguridad funcionen a plena eficacia.

Se establecerá así mismo, una continuidad en el mantenimiento de los equipos, que cubra cualquier fallo o defecto posteriores al plazo de garantía dado por el fabricante.

12.1 Equipos Detectores de Metales (WTMD).

12.1.1 Arcos Detectores de Metales.

Los arcos de detección de metales deberán detectar e indicar por medio de una alarma la presencia de, al menos, ciertos objetos metálicos, tanto por separado como combinados.

12.1.2 Detectores de Metales en Calzado (DMC).

Cuando se utilicen, los detectores de metales en calzado deberán cumplir los siguientes requisitos generales:

a) Deberán detectar e indicar por medio de una alarma la presencia de, al menos, ciertos objetos metálicos, tanto por separado como combinados.

Deberán detectar los mismos objetos metálicos que un arco detector de metales cuando dichos objetos estén en el calzado y/o pies y/o tobillos de las personas a examinar.

b) La capacidad de detección de los detectores de metales en calzado no dependerá de la posición ni de la orientación del objeto metálico.

12.1.3 Normas aplicables a los Arcos de Detección de Metales y a los Detectores de Metales en Calzado.

Existen dos tipos de normas aplicables a los arcos de detección de metales y a los detectores de metales en calzado. Disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente establecen requisitos detallados al respecto.

12.1.4 Controles Periódicos.

Se harán revisiones de mantenimiento de los arcos de detección de metales y de los DMCs, guardando registros escritos de dichas revisiones, tanto preventivas como correctivas. Al menos deberá llevarse a cabo una revisión anual.

12.2 Detectores de Metales Portátiles (HHMD).

Los detectores de metales portátiles utilizados para el control de pasajeros deberán cumplir los siguientes requisitos:

- a) El equipo detectará los metales férreos y 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 estos equipos estarán protegidos y solo personas autorizadas tendrán acceso a los mismos.
- c) Los equipos emitirán una señal de alarma acústica cuando detecten objetos metálicos que será perceptible a un metro de distancia.
- d) El funcionamiento de los equipos no se verá afectado por fuentes de interferencia.
- e) Un indicador visual mostrará 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) El EDS deberá poder detectar cantidades establecidas, o cantidades superiores, para cada material explosivo contenidas en el equipaje.
- b) La detección será independiente de la forma, posición u orientación del material explosivo.
- c) El EDS emitirá una señal de alarma en las siguientes circunstancias:
 - Cuando detecte material explosivo;
 - cuando detecte la presencia de un artículo que impida la detección de material explosivo;
 - cuando el contenido de un bulto sea demasiado denso para ser analizado.

12.4.2 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 Equipos de Detección de Trazas de Explosivos (ETD).

Los detectores de trazas de explosivos (ETD) deberán recoger y analizar partículas presentes o vapor procedente de las superficies contaminadas o contenido del equipaje o envíos, al tiempo que deberán señalar mediante una alarma la presencia de trazas de explosivos.

12.6 Equipos de Control de Líquidos, Aerosoles o Geles (LAG).

El uso de estos equipos está sujeto al cumplimiento de Reglamentación comunitaria de aplicación y a procedimientos específicos de la Autoridad competente.

12.7 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.

12.8 Perros Detectores de Explosivos (PDE).

El uso de perros detectores de explosivos como método de inspección está sujeto al cumplimiento de Reglamentación comunitaria de aplicación y a procedimientos específicos de la Autoridad competente.

12.9 Equipo Detector de Metales (MDE).

A los efectos de la inspección de la carga y el correo, los equipos detectores de metales deberán cumplir la Reglamentación comunitaria de aplicación y los procedimientos específicos de la Autoridad competente. Una decisión específica de la Comisión establece disposiciones de aplicación relativas al uso de MDE.

12.10 Escáneres de Seguridad.

El uso de escáneres de seguridad está sujeto al cumplimiento de Reglamentación comunitaria de aplicación y a procedimientos específicos de la Autoridad competente.

ADJUNTO A

Procedimiento de concesión de acreditaciones, autorizaciones y correcto uso de las mismas

1. Finalidad del documento.

1.1 Este documento establece los procedimientos que se deben seguir para la solicitud, concesión, emisión y utilización de las acreditaciones personales y las autorizaciones para los vehículos.

1.2 Se incluye el procedimiento penalizador de retirada de las acreditaciones y autorizaciones.

1.3 También se incluyen los requisitos de las acreditaciones que autorizan el acceso al personal con competencias de inspección aeronáutica de aviación civil.

2. Definiciones.

2.1 Acreditación aeroportuaria.

Cualquiera de los soportes, tarjeta, cartulina, pegatina autoadhesiva, etc. que se puede utilizar para acreditar a una persona que está autorizada a acceder a ciertas zonas del aeropuerto. Es concedida y emitida por la Autoridad aeroportuaria.

2.2 Autorización de vehículo.

Cualquiera de los soportes, tarjeta, cartulina, pegatina autoadhesiva, etc. que se puede utilizar en un aeropuerto para autorizar a los vehículos que tienen permiso para acceder a ciertas áreas de la zona de operaciones. Es concedida y emitida por la Autoridad aeroportuaria.

2.3 Carné de personal con competencias de inspección aeronáutica de aviación civil.

Documento emitido por la Autoridad competente. Habilita al personal con competencias de inspección aeronáutica de aviación civil el acceso a las zonas restringidas del aeropuerto para la realización de actuaciones inspectoras.

3. Ámbito de aplicación.

3.1 La acreditación aeroportuaria se establece, al menos, para aquellas personas que tienen que acceder a zonas del recinto aeroportuario.

3.2 Las autorizaciones de vehículos se establecen para aquellos que deban acceder a la zona aeronáutica.

3.3 Tan solo se podrán emitir acreditaciones aeroportuarias que autoricen el acceso a zona restringida de seguridad a las personas que hayan superado un control de antecedentes.

4. Requisitos para las acreditaciones y autorizaciones aeroportuarias.

4.1 Acreditaciones aeroportuarias definitivas.

4.1.1 Únicamente se expedirá una acreditación aeroportuaria cuando exista una necesidad justificada para ello.

4.1.2 Las acreditaciones caducarán con la finalización de la actividad en el aeropuerto que originó su emisión, al finalizar la relación contractual del trabajador con la empresa/entidad o al finalizar la relación contractual de la empresa/entidad con el aeropuerto (el supuesto que se dé en primer lugar). La validez máxima de las acreditaciones será determinada por la Autoridad aeroportuaria.

4.1.3 Todo el personal deberá llevar la acreditación en un lugar visible.

4.1.4 Las personas que no porten la acreditación 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 2.5.a) del capítulo 2 y, si procede, denunciada de acuerdo a la Ley 21/2003 de Seguridad Aérea.

4.1.5 La acreditación será devuelta de inmediato a la Autoridad aeroportuaria:

a) a instancia de la propia Autoridad aeroportuaria por incumplimiento de las normas de utilización,

b) por extinción del contrato,

c) ante un cambio de empleador,

d) ante un cambio en la necesidad de acceder a zonas para las que se ha concedido la autorización,

e) por expiración de la acreditación, o

f) por suspensión de la misma.

4.1.6 La Autoridad aeroportuaria deberá ser informada inmediatamente bien por parte del titular o por el responsable de la empresa/entidad (4) que hizo la solicitud en caso de pérdida, robo o no devolución de la acreditación.

(4) También podrán solicitar acreditaciones aeroportuarias personas físicas que tengan alguna relación contractual con el aeropuerto y que tengan una necesidad justificada para ello.

4.1.7 La 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.

4.1.8 La acreditación personal deberá mostrar los datos que permitan identificar al trabajador, la fotografía, la empresa, el aeropuerto, la fecha de validez, la zona a la que permite el acceso y la fecha de caducidad.

4.1.9 A fin de evitar la utilización indebida de las acreditaciones, la Autoridad aeroportuaria activará un sistema de detección de todo intento de utilización de acreditaciones robadas o no devueltas.

4.2 Acreditaciones aeroportuarias provisionales.

4.2.1 Cualquier persona que necesite acceder a una zona de acceso controlado y/o zona restringida de seguridad por un período inferior a 6 meses, deberá llevar al menos una acreditación provisional. Estas acreditaciones deberán cumplir con los requisitos del apartado 4.1.

4.2.2 La acreditación provisional deberá mostrar los datos que permitan identificar al trabajador, la fotografía, la empresa, el aeropuerto, la fecha de validez y la zona a la que le permite el acceso.

4.3 Acreditaciones para personas que necesitan ir acompañadas.

Las visitas y las personas que tienen que acceder por motivos operativos deberán permanecer siempre acompañadas por personal autorizado por la Autoridad aeroportuaria y que posea una acreditación aeroportuaria.

4.3.1 Acreditaciones para visitas.

Toda persona que esté autorizada a visitar alguna zona del aeropuerto cuyo acceso esté controlado, deberá llevar una acreditación para visitas. Se cumplirán los siguientes requisitos:

- a) La acreditación tendrá una validez máxima de un día.
- b) La acreditación de visita mostrará la letra V y autorizará el acceso y permanencia a las zonas a las que están autorizadas las personas acreditadas que acompañan a dichas visitas.
- c) La acreditación mostrará la fecha de validez.

4.3.2 Acreditaciones para personas que tienen que acceder por motivos operativos.

Toda persona que tenga una necesidad justificada para acceder a alguna zona del aeropuerto cuyo acceso esté controlado, deberá llevar una acreditación que le identifique como persona que debe ir acompañada por personal autorizado. Se cumplirán los siguientes requisitos:

- a) La acreditación mostrará la fecha de validez.
- b) La acreditación mostrará la letra A y autorizará el acceso y permanencia a las zonas a las que están autorizadas las personas acreditadas que acompañan a dicha persona.

4.4 Autorizaciones de Vehículos.

4.4.1 Únicamente se expedirá una autorización para un vehículo cuando exista una necesidad justificada para ello.

4.4.2 Se expedirá una autorización específica por vehículo que deberá mostrar:

- a) las zonas cuyo acceso se haya autorizado
- b) la fecha de validez
- c) el número de autorización
- d) la matrícula del vehículo

4.4.3 La autorización deberá llevarse en la parte derecha del cristal delantero, o en un lugar visible de su parte frontal siempre que el vehículo circule por la zona de operaciones.

4.4.4 La autorización de un vehículo deberá ser devuelto de inmediato a la Autoridad aeroportuaria:

- a) a instancia de la propia Autoridad aeroportuaria.
- b) cuando deje de utilizarse el vehículo para circular en la zona donde fue autorizado.
- c) cuando expire la autorización, salvo que ésta quede invalidada de forma automática.

4.4.5 La Autoridad aeroportuaria deberá ser informada inmediatamente en caso de pérdida, robo o no devolución de la autorización de un vehículo.

4.4.6 A fin de evitar la utilización indebida de las autorizaciones de vehículos, se activará un sistema de detección de todo intento de utilización de pases perdidos, robados o no devueltos.

No precisarán autorización aquellos vehículos que sean acompañados por un vehículo autorizado en todo momento mientras se hallen en la zona aeronáutica.

4.5 Autorización de Vehículos Provisional.

Además de los requisitos que sean de aplicación establecidos en los párrafos 4.4.1, 4.4.3, 4.4.4, 4.4.5 y 4.4.6, se deberán cumplir los siguientes:

- a) nombre de la empresa.
- b) fecha de validez.
- c) número de autorización.
- d) número de matrícula.

5. Solicitudes.

5.1 La solicitud de las acreditaciones personales y de las autorizaciones de vehículos definidas en el apartado 4, deberá realizarla el representante acreditado de la empresa/entidad que tenga relación contractual con el aeropuerto (5), a la Dirección del aeropuerto o a quien ésta delegue, asumiendo como responsable la veracidad de los datos aportados.

(5) También podrán solicitar acreditaciones aeroportuarias personas físicas que tengan alguna relación contractual con el aeropuerto y que tengan una necesidad operativa ello.

Sin perjuicio de otros documentos que pudiera requerir el aeropuerto (seguros, pago de tasas, etc.) para la concesión de acreditaciones y autorizaciones, se deben rellenar los formularios de solicitud correspondientes, firmar y facilitar los datos solicitados y adjuntar los documentos que en él se indican.

5.2 Para solicitar las acreditaciones descritas en el apartado 4.3 no será necesario presentar ninguno de los formularios establecidos. Bastará con solicitarlo por escrito siguiendo el procedimiento aprobado por el aeropuerto.

6. Zonas de validez.

Las acreditaciones personales y las autorizaciones de vehículos se deben conceder estrictamente para las zonas del aeropuerto donde se necesite acceder para llevar a cabo las actividades para las que han sido emitidas.

6.1 Acreditación aeroportuaria personal.

6.1.1 Roja.

Autoriza la permanencia en las zonas públicas y en las oficinas del aeropuerto, que no se encuentren en zona restringida de seguridad.

6.1.2 Azul.

Permite la permanencia y el acceso por los pasos establecidos a las zonas del aeropuerto definidas como zona de acceso controlado.

6.1.3 Amarillo.

Además de oficinas y zonas de acceso controlado (salas de recogida de equipaje, etc.) permite la permanencia y el acceso por los pasos establecidos, a la zona restringida de seguridad situada en la zona de operaciones, excepto al interior del edificio terminal, al patio de carrillos y al área de maniobra.

6.1.4 Blanco.

Además de oficinas y zonas de acceso controlado (salas de recogida de equipaje, etc.), permite la permanencia y el acceso por los pasos establecidos a las zonas restringidas de seguridad situadas en el interior del edificio terminal.

6.1.5 Verde.

Permite la permanencia y el acceso por los pasos establecidos a todas las zonas del aeropuerto, excepto al patio de carrillos y al área de maniobras. Esta acreditación se emite cuando en el aeropuerto hay definidas zonas restringidas de seguridad y están incluidas dentro de éstas el patio de carrillos y el área de maniobra.

6.1.6 Se podrán definir zonas diferenciadas dentro de las definidas por el código de colores que incorporarán unas letras impresas para identificar la zona específica autorizada.

6.1.7 Las acreditaciones que permitan la permanencia y el acceso al área de maniobras, deberán llevar impresa una letra identificativa adicional.

6.1.8 Las acreditaciones que permitan la permanencia y el acceso al patio de carrillos, deberán mostrar una identificación adicional.

6.2 Autorización de vehículos.

6.2.1 Letra A verde.

6.2.1.1 De uso exclusivo para vehículos del proveedor de servicios aeroportuarios, de navegación aérea y de Organismos Oficiales, permite el acceso a la zona aeronáutica del aeropuerto, exceptuando el área de maniobras, salvo que esté expresamente autorizado con la letra P.

6.2.1.2 La autorización tendrá impresa una letra A en negro sobre fondo verde, enmarcada con recuadro negro.

6.2.2 Letra A azul.

6.2.2.1 De uso exclusivo para vehículos del proveedor de servicios aeroportuarios, de navegación aérea y de Organismos Oficiales, prohíbe el acceso al área de maniobra y a la plataforma (incluidas las vías de servicio de ésta)

6.2.2.2 La autorización tendrá impresa una letra A en negro sobre fondo azul, enmarcada con recuadro negro.

6.2.2.3 En caso de que en el aeropuerto exista alguna instalación en la zona de operaciones, se deberá utilizar el mismo sistema de siglas que el previsto para personas en el apartado 6.1.

6.2.3 Letra R.

6.2.3.1 Permite el acceso a la zona aeronáutica del aeropuerto, exceptuando el área de maniobra, salvo que esté expresamente autorizado con la letra P. La autorización de acceso de vehículos al área de maniobra se restringirá al máximo posible.

6.2.3.2 La autorización tendrá impresa una letra R en color negro sobre fondo amarillo, enmarcada con recuadro negro.

6.2.4 Letra S.

6.2.4.1 Prohíbe el acceso al área de maniobras y a la plataforma (incluidas las vías de servicio de ésta)

6.2.4.2 La autorización tendrá impresa una letra S en color negro sobre fondo rojo, enmarcada con recuadro negro.

6.2.4.3 Para el caso de vehículos que acceden a ciertas instalaciones en la zona de operaciones, se deberá utilizar el mismo sistema de siglas que el previsto para personas en el apartado 6.1.

7. Concesión de acreditaciones y autorizaciones aeroportuarias.

7.1 Las acreditaciones personales y las autorizaciones de vehículos definidas en el apartado anterior serán concedidas por la Autoridad aeroportuaria (o por delegación de ésta), una vez cumplidos los requisitos que establece este procedimiento y aportados los datos y documentos que se indiquen.

7.2 La Autoridad aeroportuaria podrá restringir tanto el uso de las acreditaciones como los derechos a ellas inherentes, en circunstancias especiales. En estos casos podrá retirar provisional e inmediatamente la acreditación.

7.3 El solicitante de la acreditación o autorización, está obligado a comunicar inmediatamente el extravío de cualquiera de las acreditaciones que haya solicitado a la oficina de seguridad del aeropuerto.

7.4 Deberá existir un control y almacenamiento seguro en el aeropuerto para las acreditaciones de trabajadores de temporada, a tiempo parcial, u otros empleados.

8 Normas de utilización.

Para un correcto uso de la acreditación personal y de la autorización de vehículos, se deben cumplir las siguientes normas:

8.1 Obligaciones.

8.1.1 Acreditación personal.

8.1.1.1 La acreditación es personal e intransferible, sirviendo de identificación al interesado junto con su DNI / NIE / Pasaporte, por lo tanto deberá custodiarla adecuadamente para evitar su extravío, hasta la caducidad que tenga impresa.

8.1.1.2 Si alguna persona al incorporarse a su actividad en el aeropuerto, por olvido (no extravío), no dispusiera en ese momento de la acreditación, deberá pasar por la oficina de emisión de acreditaciones, o dónde designe el aeropuerto en caso de estar esta cerrada, para que le faciliten una provisional con una validez máxima de un día.

8.1.1.3 La acreditación personal por sí misma, no autoriza la conducción de vehículos en plataforma, para lo que es obligatorio además disponer del PCP en vigor.

8.1.1.4 El titular de la acreditación deberá asegurarse de que las puertas a través de las que accede con dicha acreditación quedan de nuevo cerradas, evitando que otras personas puedan entrar.

8.1.1.5 La acreditación personal debe mostrarse, incluso junto con el D.N.I. / NIE / Pasaporte, siempre que así lo requieran las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad o el personal de Seguridad del aeropuerto, que en caso de detectar que la acreditación está caducada, que no corresponde a la persona que la lleva o presente alguna irregularidad (falsificada, manipulada,...), podrán retenerla de forma preventiva y entregarla en la oficina de seguridad.

8.1.1.6 El titular de una acreditación que autoriza el paso a zona restringida deberá acceder a dicha zona únicamente a través de los puntos establecidos por la autoridad aeroportuaria, sometiéndose al correspondiente control de seguridad en dicho punto.

8.1.1.7 El titular de una acreditación está obligado a cumplir las órdenes, normas y directrices de la Autoridad aeroportuaria o en quien se delegue.

8.1.2 Autorización de vehículos.

8.1.2.1 La autorización de vehículos es intransferible debiéndose custodiar debidamente para evitar su extravío. Si éste se produce, es obligatorio que el representante de la empresa que hizo la solicitud lo comunique inmediatamente a la oficina de seguridad del aeropuerto.

8.1.2.2 La autorización debe mostrarse, junto con la documentación del vehículo, siempre que así lo requieran las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad o el personal de Seguridad del aeropuerto, que en caso de detectar que está caducada, que no corresponde al vehículo que la porta o presenta alguna irregularidad (falsificada, manipulada,...), podrán retenerla de forma preventiva y entregarla en la Oficina de Seguridad.

8.1.2.3 La autorización del vehículo es independiente de las acreditaciones de las personas que van en él.

8.2 Prohibiciones.

8.2.1 Acreditación personal.

8.2.1.1 Está prohibido el acceso y/o estancia en zonas distintas a las autorizadas.

8.2.1.2 Está prohibido acceder a la zona restringida empleando medios o accesos diferentes a los establecidos (como forzar puertas de emergencia, activación de pulsadores de emergencia, etc.)

8.2.1.3 Está prohibido facilitar el acceso a personas distintas a las que autoriza la acreditación, independientemente de que estén o no autorizadas. Excepto en los siguientes casos:

– Para acompañar a una persona cuya acreditación carezca de los medios técnicos para acceder a las zonas donde deba ir, o

– Cuando se esté facilitando el acceso a un pasajero provisto de tarjeta de embarque aceptada para viajes con un transportista aéreo (por ejemplo; puertas de embarque, acceso a sala de recogida de equipaje, etc.), o

– Cuando se facilite el acceso a tripulaciones, según el procedimiento descrito en el apartado 2.2.5.a).

– Cuando se facilite el acceso al personal actuario de inspección aeronáutica provisto del carné de personal con competencias de inspección aeronáutica de aviación civil en vigor. Como norma general, el personal actuario durante las inspecciones aeronáuticas de aviación civil solicitará al personal de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado o de seguridad privada el acceso.

8.2.1.4 Está prohibido acceder a la zona restringida evitando un control de seguridad.

8.2.1.5 Está prohibido acceder a la zona restringida de seguridad con artículos prohibidos no autorizados.

8.2.1.6 Está prohibido utilizar la acreditación personal cuando su portador no se encuentre de servicio, y por tanto el acceso a zonas restringidas.

8.2.1.7 Está prohibido utilizar las acreditaciones una vez caducadas.

8.2.1.8 Está prohibido dejar la acreditación a otra persona, independientemente de que ésta haga o no uso de ella.

8.2.1.9 Esta prohibido, bajo cualquier circunstancia, el uso de otra acreditación que no sea la propia.

8.2.1.10 Queda prohibida la utilización de la acreditación personal para fines distintos a los que ha sido emitida, en particular como autorización para circular en plataforma.

8.2.1.11 Está prohibido alterar o falsificar la acreditación.

8.2.1.12 Realizar una fotografía, grabación, o cualquier otra toma de imagen, estática o dinámica, en una zona no autorizada y sin contar con la correspondiente autorización.

8.2.1.13 Si alguna persona al incorporarse a su actividad en el aeropuerto, por olvido o extravío, no dispusiera en ese momento de la acreditación, está prohibido valerse de cualquier acción para acceder a zona restringida sin estar debidamente acreditado.

8.2.1.14 Oponerse a pasar las medidas de seguridad establecidas (coaccionando al personal de seguridad con amenazas, insultos, agresiones...). Negarse a mostrar la acreditación al personal de seguridad.

8.2.2 Autorización de vehículos.

8.2.2.1 Queda prohibido el acceso y/o estancia en zonas distintas a las autorizadas.

8.2.2.2 Está prohibido utilizar la autorización con otro vehículo que no sea el autorizado.

8.2.2.3 Está prohibido utilizar las autorizaciones una vez caducadas.

8.2.2.4 Está prohibido alterar o falsificar la autorización.

8.2.2.5 Si por cualquier motivo (olvido, extravío,...) no se dispone de la autorización del vehículo, está prohibido valerse de cualquier acción para acceder sin estar debidamente autorizado.

9 Compromiso del solicitante.

9.1 El solicitante de las acreditaciones personales y/o de las autorizaciones de vehículos, se compromete expresamente a cumplir y hacer cumplir a todos los usuarios para los que realizó la solicitud, las normas de utilización de las acreditaciones, asumiendo las responsabilidades en que pudiera incurrir por su incumplimiento.

9.2 Las normas de utilización deberán ser facilitadas a los usuarios de las acreditaciones / autorizaciones.

10 Incumplimiento de las normas de utilización de acreditaciones y autorizaciones.

El incumplimiento de las obligaciones y prohibiciones incluidas en los apartados 8.1 y 8.2 podrá conllevar la retirada de las acreditaciones personales y/o de las autorizaciones de acceso de vehículos por parte del proveedor de servicios aeroportuarios, sin perjuicio de la sanción administrativa que proceda de acuerdo con la legislación vigente.

El incumplimiento de otro tipo de reglamentación en vigor dará lugar a la retirada de la acreditación en los términos previstos en dicha normativa.

10.1 Penalización de los incumplimientos.

Cuando se detecte alguno de los incumplimientos o uso indebidos mencionados, la Autoridad aeroportuaria lo notificará por escrito a la empresa del titular de la acreditación y/o autorización, el cual dispondrá de un plazo máximo de diez días, para la presentación de cuantas alegaciones considere necesarias.

Una vez transcurrido dicho plazo y, a la vista de las alegaciones presentadas, la Autoridad aeroportuaria notificará el periodo por el que se retira la acreditación y/o autorización.

ADJUNTO B

Relación de terceros países, así como países de ultramar y territorios con relaciones especiales con la Unión en virtud del tratado de funcionamiento de la Unión Europea a los que no es de aplicación el título sobre transportes de dicho tratado, a los que se reconoce la aplicación de normas de seguridad equivalentes a las normas básicas comunes

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

Estados Unidos de América.
Aeropuerto de Vagar, Islas Feroe.
Aeropuerto de Kangerlussuaq, Groenlandia.

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 C

Relación de terceros países, así como países de ultramar y territorios con relaciones especiales con la Unión en virtud del tratado de funcionamiento de la Unión Europea a los que no es de aplicación el título sobre transportes de dicho Tratado, a los que se reconoce la aplicación de normas de seguridad equivalentes

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 terceros países, así como países de ultramar y territorios con relaciones especiales con la Unión en virtud del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a los que no es de aplicación el título sobre transportes de dicho Tratado, siguientes:

Estados Unidos de América.
Aeropuerto de Vagar, Islas Feroe.
Aeropuerto de Kangerlussuaq, Groenlandia.

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 CO₂, 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 afeitarse,
- 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.

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.

Estados que integran la Unión Europea

Alemania.	Eslovaquia.	Grecia.	Lituania.	Portugal.
Austria.	Eslovenia.	Hungría.	Luxemburgo.	Reino Unido.
Bélgica.	España.	Irlanda.	Malta.	Rep. Checa.
Bulgaria.	Estonia.	Italia.	Países Bajos.	Rumanía.
Chipre.	Finlandia.	Letonia.	Polonia.	Suecia.
Dinamarca.	Francia.			

Estados en los que se aplica el Convenio Schengen

Alemania.	España.	Holanda.	Lituania.	Portugal.
Austria.	Estonia.	Hungría.	Luxemburgo.	Rep. Checa.
Bélgica.	Finlandia.	Islandia.	Malta.	Rep. Eslovaca.
Dinamarca.	Francia.	Italia.	Noruega.	Suecia.
Eslovenia.	Grecia.	Letonia.	Polonia.	Suiza.

ADJUNTO F

Relación de terceros países, así como países de ultramar y territorios con relaciones especiales con la Unión en virtud del tratado de funcionamiento de la Unión Europea a los que no es de aplicación el título sobre transportes de dicho tratado, a los que se reconoce la aplicación de normas de seguridad equivalentes a las normas básicas comunes

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

Estados Unidos de América.
Aeropuerto de Vagar, Islas Feroe.
Aeropuerto de Kangerlussuaq, Groenlandia.

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 (UE) N.º 185/2010 de la Comisión, de 4 de marzo de 2010, 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:

- a) 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).
- b) 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).
- c) Los formadores AVSEC 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 (apartado 11.5.2).

Así mismo, existen otros colectivos que estarán sujetos a un examen de pre-contratación. Estos colectivos son:

d) 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).

e) El personal con acceso a las provisiones de a bordo (apartado 8.1.3).

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.

La presente instrucción 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 esta instrucción de seguridad, 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 formadores AVSEC 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 185/2010 de la Comisión Europea, de 4 de marzo de 2010, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea.

– Decisión 774/2010 de la Comisión Europea.

– Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.

– Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal.

– 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.

- Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los Servicios Públicos.
- 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.
- Orden INT/1031/2012, de 27 de abril, por el que se modifica la Orden INT/1202/2011, de 4 de mayo, por la que se regulan los ficheros de datos de carácter personal del Ministerio del Interior.
- Orden INT/1444/2012, de 20 de junio, por el que se modifica la 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.
- Resolución conjunta de la Secretaría de Estado de Justicia y de la Secretaría de Estado de Seguridad por el que se modifica el «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 de Policía y Guardia Civil en la tramitación de los procedimientos administrativos», de fecha 31 de mayo de 2012.

4. Definición.

En el ámbito de aplicación de la presente instrucción 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» (6).

(6) 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 la presente Instrucción (7)

(7) En consonancia con el Reglamento (UE) n.º 185/2010, de 4 de marzo de 2010, «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), así como las Policías Autonómicas con competencia en la materia objeto de esta Instrucción.

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 de la presente instrucción. 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 la presente Instrucción a las personas que lleven acreditaciones que precisan ir siempre acompañadas por personal autorizado (acreditaciones con «V» o «A»).

Cuando por razones de urgencia sea preciso autorizar la entrada a la ZRS a cualquier persona y no de tiempo a verificar su idoneidad, se les entregará la acreditación que le corresponda, pero esa persona deberá ser controlada durante su permanencia en ZRS. El procedimiento específico de control en cada aeropuerto se aprobará mediante acta del Comité Local de Seguridad Restringido.

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. 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 durante los 5 años precedentes, y
- c) valorar otro tipo de circunstancias que puedan suponer un riesgo para la seguridad de la aviación civil.

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 9 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.

6.1 Comunicación al interesado del procedimiento de la evaluación de la idoneidad.

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. 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 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.

El interesado será igualmente informado de la posibilidad de ejercer, ante el organismo que resuelve la idoneidad de la persona, conforme a la ley y por el procedimiento establecido al efecto, los derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición que prevé la normativa sobre protección de datos de carácter personal.

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 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, convenientemente firmado y adjuntando los documentos que se indiquen.

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 comunicada por la SES -CEPIC- a AESA.

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 de la presente instrucción.

Para el resto de trabajadores que en el momento de la entrada en vigor de la presente instrucción 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, de manera periódica debido a la estacionalidad de la actividad que desarrollan en el aeropuerto.

La primera vez que el trabajador solicite una acreditación 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 estado ausente periodos superiores a 12 meses, no será necesaria nueva comprobación, dentro del preceptivo periodo de los cinco años.

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 extranjero 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.

En estos casos se debe especificar, en el formulario de evaluación de idoneidad, si ha residido en territorio español de forma continua los últimos 5 años.

Para periodos de residencia en territorio nacional inferiores a 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.

8.4 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. Tipos delictivos que provocarán siempre que el informe de idoneidad sea negativo.

De conformidad con lo que se recoge en el apartado 6 de la presente Instrucción, 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 de la presente Instrucción, 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).