

## I. DISPOSICIONES GENERALES

### MINISTERIO DE FOMENTO

**10755** *Resolución de 16 de julio de 2012, de la Secretaría General de Transportes, por la que se publica el Acuerdo de Consejo de Ministros de 6 de julio de 2012, por el que se modifica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 5 de mayo de 2006, por el que se aprueba el Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil.*

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

De conformidad con lo acordado, como anexo a esta Resolución, se procede a la publicación del Acuerdo de Consejo de Ministros de 6 de julio de 2012, por el que se modifica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 5 de mayo de 2006, por el que se aprueba el Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil.

Madrid, 16 de julio de 2012.—La Secretaria General de Transportes, Carmen Libro Pintado.

#### **ACUERDO POR EL QUE SE MODIFICA EL ACUERDO DEL CONSEJO DE MINISTROS DE 5 DE MAYO DE 2006, POR EL QUE SE APRUEBA EL PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD PARA LA AVIACIÓN CIVIL**

En el tiempo transcurrido desde la aprobación del Acuerdo de Consejo de Ministros de 5 de mayo de 2006, se han producido diversas modificaciones en la normativa comunitaria que lo sustenta que aconsejan su actualización.

El Reglamento (CE) número 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2008, sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y por el que se deroga el Reglamento (CE) número 2320/2002, completa el principio de información clasificada con el principio de «necesidad de conocer», conforme al cual la autoridad competente facilitará, por escrito, las partes adecuadas del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil a los operadores y entidades que a su juicio tengan un interés legítimo.

Asimismo, el Reglamento (CE) número 300/2008, de 11 de marzo, también prevé que, como norma general, la Comisión publicará las medidas que tengan repercusiones directas en los pasajeros.

Conforme a ello, 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 recogidas en el Reglamento (CE) número 300/2008, de 11 de marzo, ha hecho públicas determinadas medidas de seguridad con repercusión directa en los pasajeros, cual es el caso, entre otras, de las medidas relativas al control de pasajeros y equipaje de mano y a su protección, así como otras medidas comunes de seguridad aérea que no tienen carácter de información clasificada UE, cual es el caso de determinadas medidas relativas a la seguridad aeroportuaria, seguridad de las aeronaves, equipaje de bodega, carga y correo, correo y material de la compañía aérea, provisiones a bordo, suministros de aeropuerto, selección y formación del personal y equipos de seguridad.

Siguiendo lo previsto en la normativa comunitaria, se actualiza el Acuerdo de Consejo de Ministros para modificar la clasificación del todo el contenido del Programa Nacional

de Seguridad para la Aviación Civil como documento de difusión restringida, declarando pública la parte del Programa que afecta directamente a los pasajeros y aquella que, conforme a la normativa comunitaria, ha dejado de estar clasificada, manteniendo en relación con el resto del Programa la clasificación de la información adecuándola al principio de «necesidad de conocer».

Asimismo, se modifica el acuerdo para autorizar a la Secretaria General de Transportes, como autoridad competente responsable de la coordinación y seguimiento del Programa, para publicar las actualizaciones de la parte pública de dicho Programa.

La actualización propuesta cuenta con la conformidad del Pleno del Comité Nacional de Seguridad para la Aviación Civil adoptada en su sesión de 30 de mayo de 2011.

En su virtud, conforme a la propuesta de la Ministra de Fomento y de los Ministros de Asuntos Exteriores y Cooperación, Defensa, Interior y Hacienda y Administraciones Públicas, el Consejo de Ministros en su reunión del día 6 de julio de 2012, acuerda:

Modificar el Acuerdo de Consejo de Ministros de 5 de mayo de 2006, por el que se aprueba el Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil en los siguientes términos:

Uno. Se modifica el apartado segundo que queda redactado como sigue:

«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.

Se autoriza a la Secretaria General de Transportes a publicar las modificaciones y actualizaciones de la parte pública del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil.»

Dos. Se modifica el apartado tercero que pasa a tener la siguiente redacción:

«La parte no pública del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil se declara información de difusión restringida que no será objeto de publicación. En cumplimiento del Reglamento (CE) número 300/2008, de 11 de marzo, la Autoridad competente facilitará, por escrito y siguiendo el principio de «necesidad de conocer», las partes adecuadas del Programa a los operadores y entidades que a su juicio tengan un interés legítimo.

Quienes tengan acceso a la parte no pública del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil, estarán obligados a observar las normas de confidencialidad que en cada caso se establezcan en la distribución a que se refiere el apartado anterior, en el artículo 37 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y las que determine la autoridad competente en materia de aviación civil.

En cumplimiento de las obligaciones del artículo 33.1.<sup>ª</sup> y 2.<sup>ª</sup> de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, estará prohibido el acceso al Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil a toda persona que, conforme al principio de «necesidad de conocer», no esté autorizada para conocer su contenido.»

## 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)<sup>1</sup> 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.

---

<sup>1</sup> 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.

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 y helipuertos nacionales con vuelos comerciales, y en las instalaciones y dependencias de navegación aérea que apoyan y gestionan el tráfico aéreo. 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) número 300/08 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, y los Reglamentos que lo desarrollan.

##### 1.0.2 Parte pública del Programa Nacional de Seguridad.

El 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, clasifica el Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil como documento de «difusión restringida». La adopción de esta clasificación impone la limitación de uso al ámbito de organismos, entidades y colectivos interesados en su conocimiento y aplicación. De manera que corresponde a la Autoridad competente determinar los criterios de distribución de éste y de las correspondientes enmiendas, a los organismos responsables de la implantación de los diversos aspectos del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil, así como las formalidades y limitaciones que procedan.

Siguiendo las indicaciones de la Comisión Europea en lo relativo a la publicación de las medidas de seguridad que tengan repercusiones directas para los pasajeros, la Autoridad competente procedió a la edición del presente Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil que se clasifica como documento público. No obstante, sigue siendo esencial mantener secretas ciertas medidas cuya divulgación podría facilitar su elusión y la perpetración de actos de interferencia ilícita. Estas medidas han sido comunicadas a los Estados miembros mediante una Decisión de la Comisión y forman parte de la parte restringida del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

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

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

De igual manera, quedarán fuera del ámbito de aplicación del Programa Nacional de Seguridad las aeronaves de Estado.

### 1.0.4 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) número 300/08, de 11 de marzo, 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.

Adicionalmente, existirán Programas de Seguridad de aeropuertos, de compañías aéreas y de entidades con responsabilidades en materia de seguridad aeroportuaria.

### 1.0.5 Alcance del Programa.

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) número 300/08, de 11 de marzo.

### 1.0.6 Cumplimiento del Programa y sanciones.

La Autoridad competente 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 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

#### 1.0.7 Adecuación y actualización del Programa.

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

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

#### 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:

- 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.

<b>Agente acreditado.</b>	La compañía aérea, el agente, el transitario o cualquier otra entidad que realiza los controles de seguridad de la carga o del correo.
<b>Arco detector de metales.</b>	Equipo de seguridad que permite, tras el paso a través del mismo, revelar la presencia de ciertos objetos prohibidos en función de diversas variables.
<b>Área de Maniobras.</b>	Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.
<b>Área de Movimiento.</b>	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).
<b>Auditorías/Inspección.</b>	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 número (CE) 300/2008, de 11 de marzo, 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) número 300/2008, de 11 de marzo).
Autorización / Acreditación.	Tarjeta u otro documento expedido a los vehículos/personas que se puede utilizar para autorizar a un vehículo/persona a acceder a ciertas zonas del aeropuerto.
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.	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.
Control de Acceso.	Punto dotado de recursos humanos y técnicos, destinado a conseguir que en cada zona del aeropuerto sólo se encuentren las personas y vehículos autorizados para ello.
Control de Seguridad.	Punto dotado de recursos humanos y técnicos destinado a evitar que se introduzcan artículos prohibidos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.
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 de mano.	El equipaje destinado a ser transportado en la cabina de una aeronave por un pasajero.
Equipo de detección de trazas de explosivo-ETD.	Sistema tecnológico o una combinación de distintas tecnologías capaces de detectar pequeñas cantidades de material de explosivo y de indicar mediante una alarma la presencia de dicho material.
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.
Entidad.	Una persona, organización o empresa distinta de un operador.
Plataforma.	Área definida en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves, para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.
Programa Nacional de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil (PNC).	Es el programa relativo al control de la calidad de aplicación en todos los términos del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil, según lo establecido en el Artículo 11 del Reglamento (CE) número 300/2008, de 11 de marzo. 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.
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.



Terminal.	El edificio principal o el grupo de edificios donde se lleve a cabo el despacho de pasajeros comerciales y de carga, así como el acceso a las aeronaves.
Transbordo o transferencia.	los pasajeros, los equipajes, la carga o el correo en espera de embarcar en una aeronave distinta de aquélla en que llegaron.
Tránsito.	los pasajeros, los equipajes, la carga o el correo en espera de embarcar en la misma aeronave en que llegaron.
Vuelo Comercial.	El vuelo regular o no regular o la actividad de vuelo efectuado en virtud de un contrato de alquiler y destinados al público en general o a grupos privados previo pago de remuneración.
Zona Aeronáutica.	Zona de los aeropuertos en la que se realizan movimientos de aeronaves así como los terrenos y edificios adyacentes o partes de ellos. Incluyen al menos: <ul style="list-style-type: none"><li>– Área de maniobras de las aeronaves (pistas, calles de salida y rodaje y terreno circundante).</li><li>– Plataforma de estacionamiento de aeronaves.</li><li>– Patios de carrillos de las terminales de pasajeros y carga.</li></ul>
Zona Crítica de Seguridad.	Zona especialmente sensible dentro de las zonas restringidas de seguridad.
Zona de Operaciones.	La zona de circulación de los aeropuertos, terrenos y edificios adyacentes o partes de ellos a la que está restringido el acceso.
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.	La parte de la zona de operaciones en la que, además de estar restringido el acceso, se aplican otras normas de seguridad aérea.

## 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.

#### 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 deberá 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 (Zona Pública);

b) 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.

b.1) Zonas de acceso controlado.

b.2) Zonas restringidas de seguridad, y

b.3) Zonas críticas de las zonas restringidas de seguridad.

Las instalaciones de Navegación Aérea situadas dentro del recinto aeroportuario vendrán determinadas en cada uno de los Programas de Seguridad del Aeropuerto.

##### 2.1.1.1 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.

#### 2.1.2 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 2.1.2.1.

#### 2.1.3 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 de seguridad, 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 inspeccionado, 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.

### 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 que el acceso a zonas restringidas de seguridad está 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.

El transporte de armas en bodega o en cabina de pasajeros del personal autorizado a acceder a las zonas restringidas de seguridad portando armas se realizará conforme a lo dispuesto en 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.

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

- 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 los antecedentes de los últimos cinco años de todo el personal 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.

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...
- 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 extranjero 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 extranjero 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) Se deberá llevar la acreditación en un lugar visible en todo momento.

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 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.

Las condiciones de concesión de autorizaciones para vehículos 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 autorización es exclusiva para el acceso y permanencia en la zona restringida 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 acompañadas mientras se encuentren en zonas restringidas de seguridad llevarán acreditación.

Los acompañantes deberán:

- disponer de acreditación aeroportuaria 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) 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:

- Áreas donde los pasajeros pueden estar presentes.
- Áreas inmediatamente próximas a la aeronave en la cual acaban de llegar o van a salir.
- Áreas designadas para tripulaciones.

#### 2.3 Control de seguridad del personal y de los objetos transportados.

##### 2.3.1 Control de seguridad del personal y sus pertenencias.

a) Se inspeccionará a todo el personal, incluida la tripulación, así como los objetos que lleve consigo, antes de autorizar su acceso a las zonas restringidas de seguridad para asegurar que no se introducen artículos prohibidos en dicha zona.

b) Los procedimientos de registro garantizarán que no se transporta ningún artículo prohibido y los métodos serán los mismos que los aplicados en los controles de pasajeros y del equipaje de mano (Ver capítulo 4).

c) El control de las personas que no sean pasajeros y de los objetos transportados deberá seguir disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

d) La Autoridad aeroportuaria podrá autorizar el acceso a zona restringida al personal que porte artículos prohibidos cuando se requieran para realizar alguna tarea de reparación o mantenimiento. Las condiciones detalladas para el acceso con estos artículos prohibidos a zona restringida de seguridad se encuentran detalladas en disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

#### 2.3.1.1 Acceso a zona restringida de seguridad.

Los puntos de entrada que conducen a zonas restringidas de seguridad serán controlados por medio de:

- Un control de acceso; y
- Un control de seguridad. Cuando esto no sea posible, las personas y los objetos que éstas porten consigo serán controlados mediante comprobaciones aleatorias continuas, con la frecuencia que indiquen las evaluaciones del riesgo efectuadas por las Autoridades aeroportuarias.

#### 2.3.1.2 Acceso a zona crítica de seguridad.

Los puntos de entrada que conducen a zonas críticas de seguridad serán controlados por medio de:

- Un control de acceso; y
- Un control de seguridad.

#### 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, para asegurar que no se introducen artículos prohibidos en dicha zona.

##### 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, deberán protegerse de toda interferencia ilícita hasta acceder a las zonas críticas.

La metodología de la inspección de vehículos se llevará a cabo de acuerdo con disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

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

La metodología de la inspección de vehículos se llevará a cabo de acuerdo con criterios establecidos por la Autoridad competente para garantizar el carácter aleatorio de la selección tanto de los vehículos como de las zonas que han de inspeccionarse.

##### 2.4.3 Métodos de inspección.

Los vehículos serán sometidos a inspección conforme a los métodos establecidos por la Autoridad competente.

##### 2.4.4 Exenciones de inspección.

La Autoridad competente determinará los vehículos que podrán quedar exentos de inspección.

## 2.4.5 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 para 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.

a) Salvo disposición contraria, toda compañía aérea velará por la ejecución de las medidas establecidas en el presente capítulo en lo concerniente a su aeronave.

b) Los terceros países cuyas normas de seguridad aplicadas hayan sido reconocidas como equivalentes a las normas básicas comunes respecto a las de seguridad de la aeronave se incluyen en el Adjunto B.

c) El gestor aeroportuario deberá informar a las compañías aéreas, si así lo solicitan, si su aeronave se encuentra o no en una zona crítica de seguridad.

d) Si un área determinada deja de considerarse como zona crítica de seguridad con motivo de un cambio en las condiciones de seguridad, el aeropuerto deberá informar a las compañías aéreas afectadas.

#### 3.1 Registros de seguridad de las aeronaves.

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.

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

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

a) Toda aeronave que llegue a una zona crítica de seguridad procedente de un tercer país no incluido en el Adjunto B, se someterá a un registro de seguridad una vez desembarcados los pasajeros y/o descargado el equipaje de bodega.

b) 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.

c) Asimismo se aplicarán disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

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

La Autoridad competente aprobará disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

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

La compañía aérea deberá guardar constancia escrita del registro de seguridad durante 24 h o la duración del vuelo (en caso de que ésta sea mayor). Dicha prueba documental se guardará en el aeropuerto de origen y contendrá la siguiente información:

- Número del vuelo;
- destino;
- procedencia del vuelo anterior; y
- una indicación acerca de si se completó o no el registro de seguridad pertinente de la aeronave.

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.

Las compañías aéreas serán las responsables de proteger el acceso a las aeronaves estacionadas.

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

El acceso a una aeronave se controlará del modo siguiente:

a) Garantizando la pronta interceptación de aquellas personas que pretendan acceder a la aeronave sin autorización, o

b) Cerrando las puertas exteriores. Si una aeronave se encuentre en una zona crítica de seguridad, las puertas exteriores no accesibles desde tierra se considerarán cerradas cuando las escalerillas o las pasarelas telescópicas se hayan retirado o replegado, de tal manera que se imposibilite el acceso, o

c) Instalando los sistemas electrónicos adecuados que detecten automáticamente todo acceso no autorizado.

El apartado a) no será de aplicación a una aeronave estacionada en un hangar cerrado o protegido contra accesos no autorizados.

3.2.2 Protección adicional de las aeronaves con las puertas exteriores cerradas que no se encuentren en una zona crítica de seguridad.



a) Cuando las puertas exteriores permanezcan cerradas y la aeronave no se encuentre en una zona crítica de seguridad, las puertas exteriores cumplirán alguno de los siguientes requisitos:

- estar alejada de todo medio de acceso (escalerillas o pasarelas telescópicas); esta opción no será de aplicación a las puertas que sean accesibles desde tierra, o
- precintada, o
- bloqueada, o
- vigilada.

b) Una vez retirados los medios de acceso desde tierra a las puertas, deberán colocarse lo suficientemente lejos de la aeronave para impedir, razonablemente, el acceso.

c) Una vez bloqueadas las puertas exteriores, tan sólo podrán ser desbloqueadas por el personal con una necesidad operacional operativa pertinente.

d) En aquellos casos en que se vigilen las puertas exteriores, dicho control deberá garantizar la inmediata detección de todo acceso no autorizado.

e) Siempre que sea posible, las aeronaves se estacionarán lejos del vallado exterior o de otras barreras y en zonas iluminadas.

### 3.3 Vuelos de alto riesgo.

Cuando se designe un vuelo de alto riesgo, se adoptarán las medidas de seguridad adicionales a este Programa que se acuerden en el Comité Local de Seguridad del Aeropuerto de que se trate, siempre siguiendo los principios fijados por la Autoridad competente.

## CAPÍTULO 4

### Pasajeros y equipaje de mano

#### 4.0 Normas generales.

a) 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.

b) 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.

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

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

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

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

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

e) 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 D.

#### 4.1 Control de seguridad de los pasajeros y del equipaje de mano.

##### 4.1.1 Inspección de pasajeros.

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

- a) Inspección manual.
- b) Inspección mediante el paso a través de un arco detector de metales. Cuando se utilice este sistema, deberán hacerse también inspecciones manuales aleatorias de los pasajeros.

- c) Perros detectores de explosivos en combinación con el punto a)

- 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.

- La inspección manual tendrá por objeto garantizar suficientemente que el pasajero no transporta artículos prohibidos.

- El detector de metales manual en ningún caso sustituirá la realización de una inspección manual.

- 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.

- 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.

- La inspección de pasajeros deberá regirse por disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

- Los perros detectores de explosivos podrán utilizarse como método complementario de inspección.

##### 4.1.1.1 Pasajeros con movilidad reducida.

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.

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

Si el pasajero utiliza una silla de ruedas, camilla, muleta o bastón, se someterá dicho objeto a inspección como equipaje de mano.

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

##### 4.1.2 Inspección del equipaje de mano.

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

- a) Inspección manual completa del contenido de cada bolso o maleta,
- b) Se pasará por un equipo de rayos X, o
- c) Equipo de detección de explosivos (EDS), o
- d) Perros detectores de explosivos en combinación con el punto a).

Requisitos adicionales:

- 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 al registro manual del mismo.

- Si se utilizan equipos de rayos X o EDS, el operador visionará cada imagen, y deberá resolverse toda señal de alarma con objeto de garantizar razonablemente que no se transportan artículos prohibidos.

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.

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 preembarque no vaya en detrimento de la seguridad.

- Si un pasajero trata de introducir sin autorización en la zona restringida un arma, explosivo o cualquier otro artículo prohibido incluido en el Adjunto C, 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.

- Los ordenadores portátiles y cualquier otro dispositivo electrónico deberán extraerse del equipaje de mano para su inspección.

Cualquier equipaje de mano en el que sea encontrado un dispositivo electrónico de tamaño significativo durante la inspección será sometido de nuevo a inspección. Se pasarán por separado por el equipo de rayos X o EDS el equipaje de mano y el dispositivo electrónico detectado.

- Los abrigo y chaquetas, o prendas de abrigo equivalentes, deberán ser inspeccionados como un elemento separado del equipaje de mano.

- 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.

- Cuando se transporten animales vivos como equipaje de mano, éstos y sus jaulas o embalajes serán inspeccionados.

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.

- La inspección del equipaje de mano deberá regirse por disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

#### 4.1.2.1 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.

Se permitirá llevar en el equipaje de mano medicinas para su uso durante el viaje, presentándolas separadamente en los controles de seguridad, pero no dentro de la bolsa transparente. Se podrá solicitar una prueba de autenticidad en el control de seguridad (el nombre del pasajero debe figurar en la receta o documento similar impreso emitido por un médico).

Adicionalmente, se permitirá llevar en el equipaje de mano líquidos de tamaño superior a los 100 ml. que deban ser utilizados durante el viaje bien por necesidades médicas o por necesidad de dietas especiales, incluyendo comida infantil. Cuando sea requerido, el pasajero deberá mostrar la autenticidad del líquido.

A los efectos de este apartado se considerará viaje el tiempo que incluye el vuelo de ida, la estancia y el vuelo de regreso.

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

#### 4.1.3 Inspección de líquidos, aerosoles y/o geles (LAG's).

En la categoría de líquidos, aerosoles y geles (LAG's) se incluyen 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.

a) Una vez retirados los LAG's del equipaje de mano, el pasajero deberá presentar todos los LAG's en envases con una capacidad no superior a 100 ml y empaquetados en una bolsa de plástico transparente cerrada cuya capacidad no exceda de un litro. Sólo se permitirá una bolsa por pasajero.

b) Los contenedores utilizados para el depósito de líquidos en los filtros de seguridad contarán con las medidas de seguridad apropiadas que impidan el acceso de los pasajeros a los mismos.

c) Las exenciones permitidas en el transporte de líquidos se encuentran incluidas en el Adjunto C.

d) El personal de seguridad podrá realizar comprobaciones aleatorias de los líquidos que introduce el personal laboral, incluida la tripulación.

##### 4.1.3.1 Eliminación de las restricciones.

a) A más tardar el 29 de abril de 2013, todos los aeropuertos deberán inspeccionar los líquidos, aerosoles y geles de acuerdo a las disposiciones contenidas en el Reglamento (CE) número 300/2008, de 11 de marzo.

b) Los Estados miembros deberán velar por que se cumplan todos los requisitos reglamentarios para permitir la instalación de equipos de inspección de líquidos a tiempo para cumplir los plazos a los que se hace referencia en los apartados 1 y 2.

c) Los pasajeros estarán claramente informados de cuáles son los aeropuertos de la UE en los que está permitido transportar líquidos, aerosoles y geles dentro de la zona restringida de seguridad y a bordo de la aeronave, y de las condiciones asociadas a dicho transporte.

d) Los avances de carácter tecnológico o reglamentario, tanto a nivel de la UE como internacional, podrán afectar a las fechas establecidas. En su caso, la Comisión podrá presentar propuestas para su revisión, teniendo en cuenta en particular la operabilidad de los equipos y la facilitación de los pasajeros.

#### 4.1.4 Verificación de documentación.

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

Tipo de vuelo (desde España)	Tipo de pasajero	Documentación necesaria	
Nacional	Nacional	>14 años	DNI o pasaporte no necesariamente en vigor. Carné de conducir expedido en España.
		<14 años	Exento, responsable la persona con la que realiza el viaje.
	UE/Schengen <sup>2</sup>	Pasaporte o documento de Identidad válido no necesariamente en vigor. 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 <sup>2</sup>	Nacional	Pasaporte <sup>3</sup> o DNI en vigor.	
	UE/Schengen <sup>2</sup>	Pasaporte o documento de Identidad válido en vigor.	
	Terceros países	Pasaporte o documento de viaje válido en vigor.	
Terceros países	Nacional	Pasaporte en vigor.	
	UE/Schengen <sup>2</sup>	Pasaporte o documento de viaje válido en vigor.	
	Terceros países	Pasaporte o documento de viaje válido en vigor.	

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

<sup>3</sup> Los españoles que viajen a Alemania, Austria, Bélgica, Francia, Holanda, Italia, Liechtenstein, Luxemburgo, Malta, Mónaco, Portugal, Suecia y Suiza pueden viajar con el pasaporte caducado hasta cinco años después de finalizado su periodo 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 y esto deberá quedar reflejado en el contrato de transporte.

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.

Los pasajeros en espera de embarcar y que ya hayan pasado el control de seguridad no se mezclarán con los pasajeros de llegada cuya inspección no esté garantizada.

#### 4.3 Pasajeros potencialmente conflictivos.

Se notificará por escrito a la compañía aérea afectada, con suficiente antelación, la intención de embarcar a pasajeros potencialmente conflictivos.

Esta notificación escrita a la compañía aérea, que informará posteriormente al comandante de la aeronave, deberá contener la información establecida por la Autoridad competente en disposiciones adicionales de carácter restringido.

#### 4.4 Artículos prohibidos.

La lista de artículos prohibidos para transporte en cabina de pasajeros deberá estar disponible al público, al menos, en los mostradores de facturación y ser congruente con la relación de artículos prohibidos incluida en el Adjunto C.

#### 4.5 Procedimientos especiales de control.

Los procedimientos especiales de control o posibles exenciones establecidos, por razones objetivas, se regirán por disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

#### 4.6 Transporte Autorizado de Armas.

##### 4.6.1 Tenencia autorizada de armas en la cabina de pasajeros.

En cuanto a la tenencia, transporte y medidas de protección de armas se estará a lo dispuesto en la legislación vigente.

De la obligación de transportar sus armas en bodega se excluye al personal de las Fuerzas Armadas y de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad previamente autorizado, así como aquellos que el Ministerio del Interior excepcionalmente autorice cuando las circunstancias así los determinen.

Toda compañía aérea operando vuelos con origen y destino en un aeropuerto nacional estará obligada a transportar las armas del personal previamente autorizado de las Fuerzas Armadas y de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, así como aquellos que el Ministerio del Interior excepcionalmente autorice cuando las circunstancias así lo determinen.

4.6.2 Transporte autorizado de armas y objetos que puedan ser utilizados como instrumentos ofensivos, en lugares que no son de acceso libre.

Las armas de cualquier categoría y los objetos que se considere que puedan ser utilizados como instrumentos ofensivos (Adjunto F) no podrán ser transportados como equipaje de mano, por lo que deben transportarse en régimen de equipaje facturado.

Para aceptar como equipaje facturado las armas de cualquier categoría y las municiones, excepto las armas blancas, será necesaria la autorización de la Intervención de Armas del Aeropuerto. En aquellos casos que no se requiera esta autorización (armas blancas...), será suficiente para el transporte, que vayan convenientemente embaladas en una caja o estuche.

Será responsabilidad del pasajero el que las armas y los objetos que puedan ser utilizados como instrumentos ofensivos, vayan correctamente embalados.

Las armas que se transporten como equipaje facturado deberán ir separadas de su munición.

El bulto que contenga armas será identificado por la compañía aérea o su agente de asistencia en tierra y además de su etiqueta de facturación, incluirá en su interior una copia de la autorización expedida por la Intervención de Armas del Aeropuerto de origen.

Al interesado se le entregará el resguardo de la etiqueta de facturación de equipaje, que unida a la autorización expedida por la Intervención de Armas, en su caso, le permitirá retirar el arma de que se trate en el aeropuerto de destino.

## CAPÍTULO 5

### Equipaje de bodega

#### 5.0 Disposiciones generales.

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.

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.

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.

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.



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) número 300/2008, de 11 de marzo.

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

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.

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.

- a) Se inspeccionará el equipaje de bodega por alguno de los métodos siguientes:
- b) Registro manual. El registro manual consistirá en una inspección manual exhaustiva del equipaje, incluido su contenido, con objeto de garantizar suficientemente la inexistencia de artículos prohibidos.
- c) Equipo de rayos X.
- d) Sistema de detección de explosivos (EDS).
- e) Equipo de detección de trazas de explosivos (ETD).
- f) Perros detectores de explosivos.

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.

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.

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.

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.

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

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.

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

## 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.

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

b) Antes de ser embarcado en la aeronave, el equipaje de bodega se mantendrá en la zona destinada a la composición de equipajes o en otra zona de depósito del aeropuerto a las que sólo tenga acceso el personal autorizado.

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

#### 5.2.1 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.

#### 5.2.2 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 y a condición de que permanezcan vigilados.

#### 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.

a) 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.

b) 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.

c) 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.

d) 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 o que el equipaje ya ha sido controlado de acuerdo con las normas de equipaje no acompañado incluidas en este capítulo.

#### 5.4 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 la Autoridad aeroportuaria y contará con el conocimiento de la Autoridad competente.

En aquellos casos que se preste un servicio de traslado de equipaje y facturación en el aeropuerto en nombre del pasajero, se requerirá la autorización expresa de la compañía aérea que acepte el equipaje para delegar la verificación de la documentación y protección del equipaje a otra empresa. De igual manera, se requerirá la autorización de la autoridad aeroportuaria.

Todo el personal que intervenga en el procedimiento, debe estar debidamente autorizado por la compañía aérea solicitante y sus nombres, cargos y empresas a las que pertenecen, deben ser comunicados a la Autoridad aeroportuaria.

## CAPÍTULO 6

### Carga y correo

#### 6.0 Disposiciones generales.

##### 6.0.1 Objeto.

El siguiente capítulo describe:

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

##### 6.0.2 Artículos prohibidos.

Se consideran artículos prohibidos a efectos de la carga y el correo destinados para su transporte por vía aérea:

a) En relación a los envíos de carga: dispositivos explosivos e incendiarios que no se transporten conforme a las instrucciones técnicas para el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea.

b) En relación a los envíos de correo: dispositivos explosivos e incendiarios y/o cualquiera de sus siguientes componentes: carga primaria (detonador) y material explosivo.

En la anterior prohibición no se incluyen aquellas sustancias cuyo transporte como carga o correo puede estar limitado o prohibido conforme a las instrucciones técnicas en vigor para el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea.

#### 6.1 Controles de seguridad,

##### 6.1.1 Aplicación,

1. 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.

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.

2. Si se observaran signos de manipulación indebida en envíos sometidos previamente a controles de seguridad o carencia de protección contra interferencias no autorizadas desde el momento en que se aplicaron dichos controles, un agente acreditado procederá a controlarlos de nuevo antes de su embarque en la aeronave.

3. 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.

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 Métodos de inspección.

### Criterios y sistemas.

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

### 6.2.2 Exenciones.

La Autoridad competente determinará si puede haber envíos que podrán quedar exentos de inspección.

## 6.3 Agentes acreditados.

### 6.3.1 Implementación.

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 rigurosas en virtud del artículo 6 del Reglamento (CE) número 300/2008, de 11 de marzo, todo Estado Miembro reconocerá a cualquier agente acreditado que haya sido aprobado conforme a lo dispuesto en el punto 6.3.

2. Un agente acreditado podrá subcontratar:
  - a) cualquiera de los controles de seguridad mencionados en el punto 6.3.2 a los siguientes sujetos:
    - otro agente acreditado; u
    - otra entidad, cuando dichos controles se realicen en el emplazamiento del agente acreditado o en las instalaciones de un aeropuerto.
  - b) a protección y transporte de envíos a una entidad que cumpla los requisitos del apartado 6.6.
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.

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.
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, pondrá eximir a la persona que lo reconoció de posteriores comprobaciones si estas acontecen en un período de tiempo no superior a 24 h.
3. Envíos seguros: Una verificación inicial 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.
4. Envíos no seguros:
  - a) Al aceptar envíos no sometidos previamente a todos los controles de seguridad exigidos, el agente acreditado deberá:
    - asegurar que sean sometidos a inspección acorde a lo dispuesto en el punto 6.2.; o
    - 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) El control del acceso a estos envíos; y
- b) la protección de los mismos de interferencias no autorizadas hasta su entrega a la compañía aérea u otro agente acreditado.

#### 6.3.2.3 Documentación.

El agente acreditado garantizará que cada envío presentado a una compañía aérea u otro agente acreditado, una vez aplicados los controles de seguridad contemplados en los apartados 6.3.2.1 y 6.3.2.2, vaya acompañado de una CSC (declaración de seguridad del envío), bien en formato electrónico o por escrito.

##### 1. Contenido:

La Autoridad competente podrá inspeccionar la CSC en cualquier momento previo a la carga del envío en la aeronave y, posteriormente, durante la duración del vuelo o durante 24 horas si este último período fuera superior.

La CSC deberá proporcionar la siguiente información:

- a) Nombre, dirección específicos del emplazamiento y código UAI del agente acreditado que emitió el estatus de seguridad;
- b) Número único de identificación del envío:
  - número de AWB simple; o
  - número de Master-AWB
- c) Contenido del envío: la mercancía deberán estar suficientemente descrita, de forma que sean identificable a fin de cumplir con las disposiciones del apartado 6.2.1.1;
- d) Estatus de seguridad del envío, que serán de forma única:
  - «SPX», el envío es seguro para aeronaves de pasajeros, de carga y de correo; o
  - «SCO», el envío es seguro para aeronaves de carga y de correo exclusivamente.

No será aceptable terminología de tipo: «cumplida normativa de seguridad», «envío seguro según PNS» u otro tipo de expresión de similar acepción.

e) Motivo de emisión del estatus de seguridad, debiendo indicar una de las siguientes opciones:

- «KC», es decir, envío recibido de un expedidor conocido; o
- «AC», es decir, envío recibido de un expedidor cliente; o
- el método(s) de inspección utilizado(s) conforme a los enumerados en el apartado

##### 6.2.1.4 mediante el código definido entre corchetes; o

• razón de envío exento de inspección mediante una descripción del mismo concretándose su tipología conforme al punto 6.2.2.1.

f) Aspectos formales de emisión del estatus de seguridad:

- Nombre de la persona que firma la declaración de seguridad o número de documento de identidad; y
- constancia temporal en que se realizó: fecha y hora.



La firma del emisor comprometerá a éste respecto a la exactitud de los datos que figuran en la declaración, así como que se encuentra debidamente autorizado por el agente acreditado para realizarla.

2. Transacción de envíos seguros entre agentes acreditados:

El agente acreditado que haya aceptado la CSC relativa a un determinado envío seguro emitida por otro agente acreditado, deberá indicar en la misma su:

- Nombre y dirección específico del emplazamiento donde se recepciona; o
- código UAI asignado a la citada ubicación.

3. Envíos consolidados:

1. En el supuesto de mercancías consolidadas en un único título, Master-AWB, el agente acreditado consolidador deberá garantizar que todas ellas fueron sometidas a controles de seguridad.

2. A efecto de las disposiciones contempladas en los apartados c), e) y f) del punto 6.3.2.3.1, se entenderán cumplidas si:

a) en transacciones de envíos seguros entre agentes acreditados, el agente acreditado consolidador declara para cada una de las mercancías consolidadas:

- el contenido del envío, y
- el motivo de emisión del estatus de seguridad; y
- el nombre del emisor del estatus de seguridad, la fecha y la hora de dicha emisión, respectivamente para cada envío o de forma única en el Master AWB, cuando estos datos sean comunes en su conjunto.

b) en el resto de los casos: el agente acreditado es capaz de determinarlos mediante una pista de auditoría verificable.

3. La privación en la determinación de los requisitos definidos en el apartado 6.3.2.3.3.2. para alguna de las mercancías que conforman el envío consolidado, comportará la pérdida del estatus de seguridad del conjunto.

6.3.2.4 Prácticas lesivas.

Un envío no podrá considerarse seguro si acontece, al menos, una discrepancia de tipo documental o físico.

6.3.3 Procedimiento de aprobación.

Los aspectos detallados de este apartado están desarrollados en disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

6.3.4 Validez.

1. La aprobación se otorgará por una duración de 5 años, en los cuales el agente acreditado será responsable del cumplimiento continuado de las disposiciones que en materia de seguridad adquirió para obtenerla.

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

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

#### 6.4 Expedidores conocidos.

##### 6.4.1 Aprobación de expedidores conocidos.

6.4.1.1 Los expedidores conocidos serán Acreditados por la Autoridad competente. La aprobación como expedidor conocido se referirá a una ubicación específica.

6.4.1.2 La aprobación estará sujeta a las siguientes condiciones:

a) El solicitante pedirá la acreditación pertinente a la Autoridad competente del Estado miembro en cuyo territorio se encuentre la ubicación. Se proporcionará al solicitante una Guía para el reconocimiento de expedidores conocidos.

b) La Autoridad competente efectuará un control in situ de las ubicaciones especificadas a fin de valorar si el solicitante se ajusta a las disposiciones del Reglamento (CE) nº 300/2008, de 11 de marzo, y a sus correspondientes actos de desarrollo.

Con objeto de valorar si el solicitante se ajusta a dichas disposiciones, la Autoridad competente hará uso de la «Lista de control de validación para expedidores conocidos». Dicha lista de control incluye una declaración de compromiso que deberá estar firmada por el representante legal del solicitante o por el encargado de seguridad de la ubicación.

La Autoridad competente deberá tener en cuenta si el solicitante está o no en posesión del Certificado OEA a que se refiere el artículo 14 bis, apartado 1, letras b) o c), del Reglamento (CEE) número 2454/93 de la Comisión, de 2 de julio de 1993, por el que se fijan determinadas disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) número 2913/92 del Consejo por el que se establece el Código Aduanero Comunitario.

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

La Autoridad competente conservará la declaración firmada.

c) Si la Autoridad competente considera satisfactoria la información aportada con arreglo a las letras a) y b), deberá asegurarse de que la introducción de los datos necesarios del agente en la «Base de datos RAKC» tenga lugar, a más tardar, el siguiente día hábil. A la hora de introducir la información en la base de datos, la Autoridad competente asignará un código de identificación alfanumérico único en el formato estándar a cada ubicación aprobada.

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

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

6.4.1.4 Se reconfirmarán y renovarán las funciones de todo expedidor conocido por períodos regulares no superiores a 5 años. Ello conllevará el pertinente control in situ con el objeto de evaluar si el expedidor conocido sigue ajustándose a las disposiciones del Reglamento (CE) número 300/2008, de 11 de marzo, y sus correspondientes actos de desarrollo.

6.4.1.5 Si la Autoridad competente deja de considerar satisfactorio el cumplimiento de las disposiciones del Reglamento (CE) número 300/2008, de 11 de marzo, y sus correspondientes actos de desarrollo por parte del expedidor conocido, retirará a este su condición de tal en la ubicación especificada.

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

6.4.1.6 Sin perjuicio del derecho de cada Estado miembro a aplicar medidas más rigurosas en virtud del artículo 6 del Reglamento (CE) número 300/2008, de 11 de marzo, todo Estado miembro reconocerá a cualquier expedidor conocido debidamente certificado conforme a lo dispuesto en el punto 6.4.

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

Todo expedidor conocido deberá asegurarse de que:

- a) Exista en su ubicación un nivel de seguridad suficiente para proteger de interferencias no autorizadas la carga o correo aéreos reconocibles;
- b) todo el personal con acceso a la carga o correo aéreos reconocibles a los que se hayan aplicado los controles de seguridad exigidos haya sido seleccionado y recibido la formación prescrita en el PNF, y
- c) durante las fases de producción, embalaje, almacenamiento, expedición o transporte, según corresponda, la carga o correo aéreos reconocibles estén protegidos de interferencias no autorizadas o intentos de manipulación. Cuando, cualquiera que sea el motivo, estos controles de seguridad no se hayan aplicado a los envíos o si el envío no procede directamente del propio expedidor conocido, este último deberá informar con claridad de dicha situación al agente acreditado con objeto de que se aplique lo establecido en el punto 6.3.2.1.5.

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

## 6.5 Expedidores clientes.

### 6.5.1 Designación.

Los expedidores clientes serán designados por un agente acreditado.

### 6.5.2 Procedimiento de aprobación.

Para dicha designación, deberá aplicarse el siguiente procedimiento:

a) El agente acreditado deberá proporcionar a la entidad las «Instrucciones en materia de seguridad de la aviación para expedidores clientes» y la «Declaración de compromiso-Expedidor cliente», tal y como contempla el apéndice 6-C. La Autoridad competente del Estado miembro en cuyo territorio se encuentre la ubicación facilitará estas instrucciones y declaración al agente acreditado;

b) la entidad enviará una «Declaración de compromiso-Expedidor cliente» firmada al agente acreditado tal y como figura en el apéndice 6-C, 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 (CEE) número 2454/93, de 2 de julio de 1993.

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

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

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

c) el agente acreditado procederá a la validación determinando los siguientes datos del futuro expedidor cliente:

- datos de la empresa, incluido el domicilio social real,
- naturaleza de la actividad empresarial,
- datos de contacto, incluidos los de la(s) persona(s) responsable(s) de la seguridad,
- número de NIF o número de registro de la empresa, y
- número del Certificado OEA en caso de exención con arreglo al punto 6.5.2, letra b);

d) si el agente acreditado considera satisfactoria la información facilitada en las letras b) y c), podrá designar a la entidad como expedidor cliente.

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

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

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

h) Cuando, cualquiera que sea el motivo, los controles de seguridad especificados en las «Instrucciones en materia de seguridad de la aviación para expedidores clientes» no se hayan aplicado a los envíos, o si el envío no procede directamente del propio expedidor cliente, este último deberá informar claramente de dicha situación al agente acreditado con objeto de poder aplicar cuanto establecido en el punto 6.3.2.1.5.

## 6.6 Protección de la carga y del correo.

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

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

a) el agente acreditado, el expedidor conocido o el expedidor cliente deberán embalar o precintar los envíos para asegurarse de que todo intento de manipulación quede de manifiesto; y

b) los vehículos destinados al transporte de los envíos se someterán a:

- cerrado o sellado del compartimento de carga cuando este sea de tipo estanco;
- 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;
- vigilancia de los envíos durante del transporte, en camiones con plataforma descubierta; y

c) el transportista subcontratado por el agente acreditado, expedidor conocido o expedidor cliente, si aplica, suscribirá una declaración firmada modelo 6-E.

2. El agente acreditado, el expedidor conocido o el expedidor cliente a quien(es) presta sus servicios el transportista conservará(n), según corresponda, la declaración del transportista (existe un modelo específico aprobado por la Autoridad competente).

3. Asimismo, el transportista subcontratado que realiza la entrega podrá poner a disposición de:

- el agente acreditado o la compañía aérea destinatarios del envío; y
- la Autoridad competente.

Una copia de la citada declaración en cualquier momento que estos los soliciten.

4. Los apartados b) y c) del punto 6.6.1.1 no serán de aplicación durante el transporte en la zona de operaciones del aeropuerto.

### 6.6.2 Protección de la carga y del correo en el aeropuerto.

Los envíos de carga y de correo situados en una zona crítica de seguridad se consideraran 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 estarán protegidos de toda interferencia no autorizada siempre que:

Estén físicamente protegidos con objeto de impedir la introducción de artículos prohibidos; o

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.

## 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.

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.

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.

Las provisiones de a bordo, entre ellas los productos de restauración, destinadas al transporte o al uso a bordo de una aeronave, así como los productos y el material de limpieza estarán sujetos 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.

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.

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.

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

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.

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

##### 8.1.2 Métodos de inspección.

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

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



### 8.1.3 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, existe un formato de compromiso aprobado por la Autoridad competente. 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) número 300/2008, de 11 de marzo, 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 el compromiso formal con los requisitos que debe cumplir el Proveedor conocido de provisiones de a bordo, (existe un formato de compromiso aprobado por la Autoridad competente), a toda compañía a la que efectúe entregas. Esta declaración deberá estar firmada por el representante legal o por el encargado de seguridad.

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 dos 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 encargado de aplicar y supervisar la seguridad en la empresa.

b) Efectuar la elaboración y manipulación de los suministros y productos de restauración por personal seleccionado y formado adecuadamente.

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, y

e) Si la empresa está ubicada fuera del aeropuerto, los suministros y productos de restauración se transportarán hasta la aeronave en vehículos cerrados con llave y sellados. No será aplicable este requisito durante el transporte en la zona de operaciones.

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 (LAGs) y bolsas a prueba de manipulaciones.

1. Las provisiones de a bordo de bolsas a prueba de manipulaciones se entregarán en un embalaje a prueba de manipulaciones en una zona de operaciones o 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 LAGs y las bolsas estarán protegidos de toda interferencia no autorizada.

## CAPÍTULO 9

### Suministros del aeropuerto

9.0 Aplicación.

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

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

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

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.

### 9.1 Controles de seguridad.

#### 9.1.1 Requisitos generales.

a) Los suministros se inspeccionarán antes de introducirse en las zonas restringidas de seguridad, a menos que un proveedor conocido haya efectuado previamente los controles de seguridad de los suministros y éstos hayan estado protegidos de accesos no autorizados desde el momento en que se hubiesen aplicado dichos controles hasta su ingreso 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.

Los métodos de inspección de los suministros del aeropuerto deberán regirse por las disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

Cuando se controlen los suministros, los métodos utilizados deberán tener en cuenta la naturaleza de dichos suministros y serán lo suficientemente fiables como para garantizar que dichas provisiones 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 el «Compromiso formal del Proveedor Conocido de suministros del aeropuerto», existe un formato de compromiso establecido por la Autoridad competente, al gestor aeroportuario. Este compromiso deberá estar firmado por el representante legal o por el encargado de seguridad de la empresa.

El gestor aeroportuario conservará la declaración firmada.

3. Si no se registra ni efectúa entrega alguna en un período de dos 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:

- a) Designar a un responsable o encargado de seguridad de la empresa,
- b) Garantizar que las personas que tienen acceso a los suministros reciben formación en materia de seguridad antes de autorizarles el acceso a dichos suministros,
- c) Impedir el acceso no autorizado a sus instalaciones y a los suministros,
- d) Garantizar razonablemente que no se esconden artículos prohibidos en los suministros, e
- e) Instalar dispositivos de cierre antimanipulación en todos los vehículos y/o contenedores que transporten suministros.

### 9.2 Protección de los suministros de aeropuerto.

La protección de los suministros de aeropuerto deberá regirse por las disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

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

1. Los suministros de bolsas a prueba de manipulaciones 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 LAGs y las bolsas 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 como actuar ante la presencia de los pasajeros conflictivos en las salas del aeropuerto, facturación, embarque y durante el vuelo.

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

##### 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.

#### 11.3 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, el cual establece las 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, el cual establece las 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 las disposiciones internas de carácter restringido contenidas 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:

- Haber superado previamente un control de antecedentes personales con arreglo a disposiciones internas de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente, y
- 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.

España no contempla la figura de validador independiente.

#### 11.6 Reconocimiento mutuo de la formación.

Las competencias adquiridas por una persona en cumplimiento de las disposiciones del Reglamento (CE) número 300/2008, de 11 de marzo, 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. Se practicarán ensayos rutinarios con todo equipo de seguridad.

## 12.1 Equipos detectores de metales.

## 12.1.1 Arcos detectores de metales.

## 12.1.1.1 Principios generales.

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

## 12.1.2 Detectores de metales en calzado (DMC).

## 12.1.2.1 Principios generales.

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 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.

## 12.2 Detectores de metales portátiles.

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 material explosivo contenido 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 interior o exterior del equipaje o envíos, al tiempo que deberán señalar mediante una alarma la presencia de trazas de explosivos.

## 12.6 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,
- b) no afecten negativamente al nivel general de seguridad alcanzado, y
- c) los interesados, incluidos los pasajeros, sean informados de que se está realizando un ensayo.

2. La Autoridad competente informará por escrito a la Comisión y a los demás Estados miembros del nuevo método o proceso propuesto que pretende autorizar, adjuntando una evaluación que indique cómo garantizará que la aplicación del nuevo método o proceso cumplirá el requisito del apartado 1, letra b).

## 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.

### 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 aeronáutica. 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 donde el acceso está controlado.

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

3.3 La acreditación deberá exhibirse en un lugar visible durante todo el tiempo que el titular se encuentre en la zona autorizada.

## 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.

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.

4.1.2 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 Toda persona que no lleve visible su acreditación en las zonas restringidas de seguridad podrá ser interceptada por el personal de seguridad que vigile y patrulle la zona, y si procede, denunciada de acuerdo a la Ley 21/2003 de Seguridad Aérea.

4.1.4 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.

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

<sup>4</sup> También podrán solicitar acreditaciones aeroportuarias personas físicas que tengan alguna relación contractual con el aeropuerto y que tengan una necesidad justificada para ello.

4.1.6 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.

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

4.1.8 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 restringida por un período inferior a 6 meses, deberá llevar al menos una acreditación provisional.

4.2.2 La acreditación provisional deberá mostrar los datos que permitan identificar al trabajador, 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.

4.4.3 Es obligatorio que todos los vehículos que circulen por la zona aeronáutica lleven la autorización en la parte derecha del cristal delantero, o en un lugar bien visible de su parte frontal.

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 y 4.4.5, se deberán cumplir los siguientes:

4.5.1 Tendrán una validez máxima de 24 horas.

4.5.2 La autorización provisional mostrará la letra P, con el fondo del color correspondiente a la zona a la que está autorizado a acceder.

4.5.3 Mostrará también los datos que permitan identificar la empresa, fecha de validez, número de autorización y 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<sup>5</sup>, a la Dirección del aeropuerto o a quien ésta delegue, asumiendo como responsable la veracidad de los datos aportados.

---

<sup>5</sup> 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, aparcamiento en su caso...) permite la permanencia y el acceso por los pasos establecidos, a la zona restringida de seguridad situada en la zona aeronáutica, excepto 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, aparcamiento en su caso...), 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 aeronáutica, 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 plataforma de estacionamiento de aeronaves y a la zona de servicio. Aquellos vehículos que necesiten acceder al área de maniobra deberán



llevar impresa 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 En caso de que en el aeropuerto exista alguna instalación en la zona aeronáutica, se deberá utilizar el mismo sistema de siglas que el previsto para personas en el apartado 7.1.

#### 6.2.5 Autorizaciones provisionales.

6.2.5.1 Tendrán una validez máxima de 24 horas.

6.2.5.2 La autorización provisional tendrá impresa la letra P, con el fondo del color correspondiente a la zona a la que está autorizado a acceder.

#### 7. Concesión de acreditaciones y autorizaciones aeroportuarias.

7.1 Las acreditaciones personales y las autorizaciones de vehículos definidas en el apartado 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, y para otro tipo de empleados ad-hoc.

#### 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/tarjeta de extranjero/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 DNI/tarjeta de extranjero/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 La acreditación permite el acceso y permanencia exclusivamente en las zonas necesarias para desarrollar su actividad en el aeropuerto, quedando fijadas por el código de color y en su caso por la letra que lleva impresa. Por tanto queda 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,...)

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.b.
- 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 Está 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 La autorización exclusivamente permite el acceso y permanencia en la zona aeronáutica para desarrollar la actividad de la empresa para la que presta servicio, por tanto 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 al pretender acceder con un vehículo a la zona aeronáutica, por olvido o extravío, no se dispone en ese momento de la autorización, 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 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 siguientes:

Estados Unidos de América.

## ADJUNTO C: ARTÍCULOS PROHIBIDOS PARA SU TRANSPORTE EN LA CABINA DE PASAJEROS

Los pasajeros no estarán autorizados a introducir en la zona restringida de seguridad ni en la cabina de una aeronave los artículos que se enumeran a continuación:

- a) Armas de fuego y otros dispositivos que descarguen proyectiles
  - Cualquier objeto que pueda utilizarse para causar heridas graves mediante la descarga de un proyectil, o parezca poder hacerla, como son:
    - Todo tipo de armas de fuego, tales como pistolas, revólveres, rifles o escopetas.
    - Pistolas de juguete, reproducciones de armas de fuego y armas de fuego de imitación que puedan confundirse con armas reales.
    - Piezas procedentes de armas de fuego, excepto miras telescópicas.
    - Armas de aire comprimido y CO<sub>2</sub>, tales como pistolas, escopetas de perdigones, rifles y pistolas de balines.
    - Pistolas lanza-bengalas y pistolas «Starter» de salida o de señalización.
    - Arcos, ballestas y flechas.
    - Hondas y tirachinas, y
    - Arpones y fusiles de pesca.
- 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 porras 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.

Cualquier objeto de punta afilada o un borde cortante que puedan utilizarse para causar heridas graves, como son:

  - Artículos concebidos para cortar, tales como hachas, hachuelas y hendidoras.
  - Piquetas y picos para hielo.
  - Navajas y cuchillas de afeitarse.
  - Cúter.

- Cuchillos y navajas con hojas de una longitud superior a 6 cm.
- Espadas y sables.
- Tijeras cuyas hojas superen los 6 cm de longitud a partir del eje.
- Bastones de esquí y excursionismo.
- Equipos de artes marciales punzantes o cortantes, y

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 contundentes.

Cualquier instrumento contundente que pueda provocar lesiones cuando se utilicen para golpear, como son:

- Bates de béisbol y softball.
- Palos y bastones tales como porras y cachiporras, y
- Equipos para artes marciales.

f) Substancias y dispositivos explosivos e incendiarios.

Cualquier sustancia 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, como son:

- Municiones.
- Fulminantes.
- Detonadores y espoletas.
- Reproducciones e imitaciones de explosivos y 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.

g) Líquidos o sustancias de consistencia similar.

Los líquidos, excepto cuando se presenten en envases con una capacidad no superior a 100 ml y empaquetados en una bolsa de plástico transparente con sistema de apertura/cierre cuya capacidad no exceda de un litro. El contenido de la bolsa de plástico estará lo suficientemente holgado para permitir la inspección y la bolsa completamente cerrada.

En la categoría de líquidos se incluyen los geles, pastas, lociones, mezcla de líquidos-sólidos, bebidas, sopas, siropes, perfume, espuma de afeitar, aerosoles y cualquier otra sustancia de consistencia similar.

Se aplicarán exenciones permitiendo la introducción de líquidos en zona restringida de seguridad en los siguientes casos:

- Líquidos que vayan a ser utilizados durante el viaje y se trate de medicamentos o de complementos dietéticos especiales, incluyendo la comida de los niños. Cuando se solicite, el pasajero deberá probar convenientemente la autenticidad de la exención.

- Líquidos adquiridos en tiendas situadas más allá del punto de control de las tarjetas de embarque y que están sujetos a los procedimientos de seguridad aprobados como parte del programa de seguridad del aeropuerto, a condición de que el líquido sea empaquetado en una bolsa sellada y muestre la prueba de compra en el aeropuerto, en ese día.
- Líquidos adquiridos en las tiendas situadas en áreas restringidas de seguridad que están sujetos a los procedimientos de seguridad aprobados como parte del programa de seguridad del aeropuerto.
- Líquidos adquiridos en otro aeropuerto Comunitario, a condición de que los líquidos estén empaquetados en una bolsa sellada y muestre la prueba de compra en el aeropuerto, en ese día.
- Líquidos adquiridos a bordo de una aeronave de una compañía comunitaria, a condición de que el líquido sea empaquetado en una bolsa precintada y que muestre la prueba de compra efectuada a bordo de la aeronave, en ese día, o
- Líquidos adquiridos en un aeropuerto situado en uno de los terceros países autorizados por la Comisión europea, siempre que el líquido se transporte en una bolsa STEB, y muestre la prueba de compra en la zona de operaciones del aeropuerto en el plazo de las 36 horas anteriores. Las excepciones previstas en este apartado expirarán el 29 de abril de 2013.

Medidas complementarias:

Un pasajero podrá ser eximido de las restricciones enumeradas, a condición de que:

- a) Se haya informado con anterioridad a la autoridad competente y ésta haya autorizado el transporte del artículo o de los artículos; y
- b) La compañía aérea haya sido informado acerca del pasajero y del artículo o de los artículos prohibidos que transporta.
- c) Se cumplan las normas de seguridad aplicables.

Cuando proceda, el artículo o artículos prohibidos deberán transportarse en condiciones de seguridad.

El personal de seguridad podrá denegar el transporte de todo artículo no enumerado en el Adjunto C que suscite su recelo.

#### ADJUNTO D: RELACIÓN DE TERCEROS PAÍSES 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 siguientes:

Estados Unidos de América.

#### 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 Comisaría 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.									
<i>Estados que integran la Unión Europea</i>					<i>Estados en los que se aplica el Convenio Schengen</i>				
Alemania	Eslovaquia	Grecia	Lituania	Portugal	Alemania	España	Holanda	Lituania	Portugal
Austria	Eslovenia	Hungría	Luxemburgo	Reino Unido	Austria	Estonia	Hungría	Luxemburgo	Rep. Checa
Bélgica	España	Irlanda	Malta	Rep. Checa	Bélgica	Finlandia	Islandia	Malta	Rep. Eslovaca
Bulgaria	Estonia	Italia	Países Bajos	Rumanía	Dinamarca	Francia	Italia	Noruega	Suecia
Chipre	Finlandia	Letonia	Polonia	Suecia	Eslovenia	Grecia	Letonia	Polonia	Suiza
Dinamarca	Francia								

#### ADJUNTO F: RELACIÓN DE TERCEROS PAÍSES 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 siguientes:

Estados Unidos de América.

#### ADJUNTO G: ARTÍCULOS CUYO TRANSPORTE EN LA BODEGA DE EQUIPAJES ESTÁ PROHIBIDO

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 el presente capítulos y que cuenten con la autorización de la Intervención de Armas del Aeropuerto, existiendo una limitación de peso de 5 kgs;
  - 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.

Medidas complementarias:

La Autoridad competente podrá establecer exenciones para el transporte de los artículos enumerados, a condición de que se apliquen normas nacionales que permitan el transporte del artículo, y se cumplan las normas de seguridad aplicables.

El personal de seguridad podrá denegar el transporte de todo equipaje de bodega que contenga un artículo no enumerado en el Adjunto G que suscite su recelo.

Mercancías peligrosas:

El anterior listado no afecta a las sustancias y dispositivos explosivos e incendiarios que se transporten como carga conforme a las Instrucciones Técnicas en vigor para el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea.

El anterior listado no incluye otras sustancias cuyo embarque puede estar limitado o prohibido conforme a las Instrucciones Técnicas en vigor para el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea.

#### ADJUNTO H: REQUISITOS DE FUNCIONAMIENTO DE LOS EQUIPOS DE INSPECCIÓN

En disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente se establecen requisitos detallados sobre el funcionamiento de los equipos de inspección.