

## II

(Actos no legislativos)

## REGLAMENTOS

## REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) N° 1116/2013 DE LA COMISIÓN

de 6 de noviembre de 2013

que modifica el Reglamento (UE) n° 185/2010 en lo que atañe a la aclaración, armonización y simplificación de determinadas medidas de seguridad aérea

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2008, sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y por el que se deroga el Reglamento (CE) n° 2320/2002 <sup>(1)</sup>, y, en particular, su artículo 4, apartado 3,

Considerando lo siguiente:

- (1) La experiencia adquirida con la aplicación del Reglamento (UE) n° 185/2010 de la Comisión, de 4 de marzo de 2010, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea <sup>(2)</sup>, pone de manifiesto la necesidad de introducir pequeñas modificaciones en las modalidades de ejecución de algunas normas básicas comunes.
- (2) Conviene aclarar, armonizar o simplificar determinadas medidas de seguridad aérea con el fin de mejorar la claridad jurídica, normalizar la interpretación común de la legislación y garantizar aún más la mejor ejecución de las normas básicas comunes de seguridad aérea.

- (3) Las modificaciones se refieren a la aplicación de un número limitado de medidas en materia de control de accesos, seguridad de las aeronaves, inspección del equipaje de mano y del equipaje de bodega, controles de seguridad de la carga, el correo, las provisiones de a bordo y los suministros de aeropuerto, formación de personal y equipos de seguridad.
- (4) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (UE) n° 185/2010 en consecuencia.
- (5) Las medidas establecidas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de Seguridad de la Aviación Civil.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

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

*Artículo 2*

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

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

Hecho en Bruselas, el 6 de noviembre de 2013.

Por la Comisión

El Presidente

José Manuel BARROSO

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

<sup>(2)</sup> DO L 55 de 5.3.2010, p. 1.

## ANEXO

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

- 1) El capítulo 1 se modifica como sigue:
  - a) se añade el punto 1.0.4 siguiente:

«1.0.4. Los “objetos transportados por personas distintas de los pasajeros” son pertenencias destinadas al uso personal de la persona que las transporta.»;
  - b) al final del punto 1.2.1.1 se añade la frase siguiente:

«Las visitas guiadas del aeropuerto escoltadas por personas autorizadas se considerarán provistas de un motivo legítimo.»;
  - c) al final del punto 1.2.2.1 se añade la frase siguiente:

«Las visitas guiadas del aeropuerto escoltadas por personas autorizadas se considerarán provistas de un motivo legítimo.»;
  - d) al final del punto 1.2.7.2 se añade la frase siguiente:

«Podrá eximirse del requisito de ser escoltada a toda persona que exhiba una autorización y sea titular de una acreditación como personal del aeropuerto válida.»;
  - e) se añade el punto 1.2.7.5 siguiente:

«1.2.7.5. Cuando un pasajero no viaje en el marco de un contrato de transporte aéreo que dé lugar a la expedición de una tarjeta de embarque o documento equivalente, podrá eximirse al miembro de la tripulación que escolte a dicho pasajero del requisito del punto 1.2.7.3, letra a).»;
  - f) el punto 1.3.1.5 se sustituye por el texto siguiente:

«La inspección de los objetos transportados por personas distintas de los pasajeros se regirá por lo dispuesto en los puntos 4.1.2.4 a 4.1.2.7 y en el punto 4.1.2.11.».
- 2) El capítulo 3 se modifica como sigue:
  - a) el punto 3.1.1.3 se sustituye por el texto siguiente:

«3.1.1.3. Toda aeronave que llegue a una zona crítica procedente de un tercer país no enumerado en el apéndice 3-B se someterá a un registro de seguridad una vez desembarcados los pasajeros del área que vaya a ser registrada y/o descargado el equipaje de bodega.»;
  - b) el punto 3.1.3 se modifica como sigue:
    - i) se suprimen los guiones segundo y cuarto,
    - ii) el tercer guion se sustituye por el texto siguiente:

«— procedencia del vuelo anterior.»;
  - c) en el punto 3.2.1.1, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) cerrando las puertas exteriores. Cuando la aeronave se encuentre en una zona crítica, las puertas exteriores no accesibles a las personas desde tierra se considerarán cerradas una vez los medios de acceso se hayan retirado de la aeronave o alejado de esta lo bastante para impedir razonablemente el acceso a las personas, o»;
  - d) en el punto 3.2.2.1, la segunda frase se sustituye por el texto siguiente:

«Lo dispuesto en la letra a) no será de aplicación a las puertas accesibles a las personas desde tierra.»;
  - e) el punto 3.2.2.2 se sustituye por el texto siguiente:

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

- 3) El apéndice 3-B se sustituye por el texto siguiente:

**«APÉNDICE 3-B**

**SEGURIDAD DE LAS AERONAVES**

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

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

**Estados Unidos de América**

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

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

- 4) En el capítulo 4, el punto 4.1.2.11 se sustituye por el texto siguiente:

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

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

- 5) El apéndice 4-B se sustituye por el texto siguiente:

**«APÉNDICE 4-B**

**PASAJEROS Y EQUIPAJE DE MANO**

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

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

**Estados Unidos de América**

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

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

- 6) En el capítulo 5 se añade el punto 5.1.7 siguiente:

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

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

- 7) El apéndice 5-A se sustituye por el texto siguiente:

**«APÉNDICE 5-A**

**EQUIPAJE DE BODEGA**

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

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

**Estados Unidos de América**

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

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

- 8) El capítulo 6 se modifica como sigue:

a) en el punto 6.3.1.2, letras c y d), en el punto 6.3.1.5, en el punto 6.4.1.2, letras c) y e), en los puntos 6.4.1.5, 6.8.1.4, 6.8.1.5, 6.8.4.1, 6.8.5.1.2, 6.8.5.1.3 y 6.8.5.2, en los apéndices 6-A y 6-H1, y en los puntos 11.6.4.1 y 11.6.4.3, la referencia a la «Base de datos CE de agentes acreditados y expedidores conocidos» o a la «Base de datos de la UE de agentes acreditados y expedidores conocidos» se sustituye por una referencia a la «Base de datos de la UE de seguridad de la cadena de suministro»;

b) se añade el punto 6.2.1.4 siguiente:

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

c) el punto 6.3.2.4 se sustituye por el texto siguiente:

«6.3.2.4. Una vez aplicados los controles de seguridad a que se refieren los puntos 6.3.2.1 a 6.3.2.3 del presente Reglamento y el punto 6.3 de la Decisión 2010/774/UE de la Comisión, el agente acreditado deberán garantizar:

a) la limitación del acceso a estos envíos sin escolta a las personas autorizadas, y

b) la protección de estos envíos frente a actos de interferencia no autorizados hasta su entrega a otro agente acreditado o compañía aérea. Se entenderá que los envíos de carga y de correo situados en una zona crítica de una zona restringida de seguridad están protegidos de toda interferencia no autorizada. Los envíos de carga y de correo situados en un área que no sea una zona crítica de una zona restringida de seguridad deberán estar ubicados en un área de las instalaciones del agente acreditado sujeta al control de accesos y, cuando estén ubicados fuera de tal área,

— estarán físicamente protegidos con objeto de impedir la introducción de artículos prohibidos, o

— no se dejarán sin vigilancia y el acceso estará limitado al personal encargado de la protección y manipulación de la carga.»;

d) al final del punto 6.3.2.6 se añade la frase siguiente:

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

e) se añade el punto 6.3.2.9 siguiente:

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

f) en el punto 6.4.2.1, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

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

g) el título del punto 6.6.2 se sustituye por el texto siguiente:

«6.6.2. **Protección de la carga y del correo en los aeropuertos para ser embarcados en aeronaves**»;

h) el punto 6.6.2.2 se sustituye por el texto siguiente:

«6.6.2.2. Los envíos de carga y de correo situados en un área que no sea una zona crítica de una zona restringida de seguridad deberán estar ubicados en un área de las instalaciones del agente acreditado sujeta al control de accesos o, cuando estén ubicados fuera de tal área, se considerarán protegidos de toda interferencia no autorizada siempre que:

a) estén físicamente protegidos con objeto de impedir la introducción de artículos prohibidos, o

b) no se dejen sin vigilancia y se autorice únicamente el acceso al personal encargado de la protección y embarque de la carga y del correo en aeronaves.»;

i) al final del punto 6.8.2.2 se añade la frase siguiente:

«La autoridad competente podrá aceptar el informe de validación de seguridad aérea de la UE de una entidad de un tercer país para su designación como compañía ACC3 en los casos en que dicha entidad lleve a cabo la totalidad de las operaciones de transporte de carga, incluido su embarque en la bodega de la aeronave, en nombre de la compañía ACC3, y el informe de validación de seguridad aérea de la UE cubra todas esas actividades.»;

j) el punto 6.8.3.2 se sustituye por el texto siguiente:

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

9) El apéndice 6-B se sustituye por el texto siguiente:

#### «APÉNDICE 6-B

##### GUÍA PARA EXPEDIDORES CONOCIDOS

Esta guía le ayudará a evaluar sus prácticas en materia de seguridad respecto de las prescripciones para expedidores conocidos que figuran en el Reglamento (CE) n° 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil, y sus correspondientes actos de desarrollo. Esto debería ponerle en disposición de afirmar que cumple los requisitos necesarios antes de programar una visita oficial de validación *in situ*.

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

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

### *Introducción*

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

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

### *Organización y responsabilidades*

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

### *Procedimiento de selección de personal*

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

### *Procedimiento de formación del personal de seguridad*

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

### *Seguridad física*

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

### *Producción (si procede)*

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

### *Embalaje (cuando proceda)*

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

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

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

#### *Almacenamiento (según corresponda)*

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

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

#### *Expedición (en su caso)*

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

#### *Transporte*

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

Si utiliza un sistema de transporte propio, deberá demostrar que sus conductores han recibido la formación oportuna al nivel exigido. **Si su compañía se sirve de contratistas externos, deberá asegurarse de que a) su compañía precinte o embale la carga y/o correo aéreos a fin de garantizar que todo intento de manipulación quede de manifiesto, y b) la declaración del transportista contemplada en el apéndice 6-E del anexo del Reglamento (UE) n° 185/2010 lleve la firma de este último.**

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

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

#### *Responsabilidades del expedidor*

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

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

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

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

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

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

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

**Envíos de distinta procedencia**

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

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

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

- 10) El apéndice 6-C se sustituye por el siguiente:

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

Al rellenar este formulario, recuerde que:

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

**PARTE 1****Organización y responsabilidades**

1.1. Fecha de validación*	
Utilice el siguiente formato para indicar la fecha: por ejemplo 01/10/2010.	
dd/mm/aaaa	
1.2. Fecha de la validación precedente e identificador único, en su caso	
dd/mm/aaaa	
UNI	
1.3. Denominación de la organización pendiente de validación*	
Nombre	
Nº IVA/Nº de registro en la Cámara de Comercio/Nº de registro de la sociedad (según corresponda)	
1.4. Dirección de la ubicación que se pretende validar*	
Número/Unidad/Edificio	
Calle	
Población	
Código postal	
País	

1.5. Domicilio social de la organización (si difiere de la ubicación que se pretende validar, a condición de que se encuentre en el mismo país)

Número/Unidad/Edificio	
Calle	
Población	
Código postal	
País	

1.6. Naturaleza de la(s) actividad(es) comercial(es) – Tipos de carga procesados

1.7. Indique si el solicitante es responsable de alguno de los siguientes procesos:

a) Producción b) Embalaje c) Almacenamiento d) Expedición e) Otros (especifique)	
--	--

1.8. Número aproximado de empleados en la ubicación

1.9. Nombre y cargo del responsable de la seguridad de la carga y/o correo aéreos

Nombre	
Cargo	

1.10. Teléfono de contacto

Nº tel.	
---------	--

1.11. Dirección de correo electrónico\*

Correo electrónico	
--------------------	--

## PARTE 2

### Carga y/o correo aéreos reconocibles (“Identificabilidad”)

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

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

Describa:

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

## PARTE 3

### Selección y formación del personal

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

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

**3.1. Indique si existe un procedimiento de selección para todo el personal con acceso a la carga y/o correo aéreos que incluya un examen de precontratación con arreglo al punto 11.1.4 del anexo del Reglamento (UE) n° 185/2010:** Criterio aplicable al personal seleccionado a partir de [la fecha de aplicación del Reglamento (CE) n° 300/2008].

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

**3.2. Indique si dicho procedimiento de selección engloba un control de antecedentes personales, incluida una verificación de los antecedentes penales, con arreglo al punto 11.1.3 del anexo del Reglamento (UE) n° 185/2010:**

Criterio aplicable al personal seleccionado a partir del [fecha de aplicación del Reglamento (CE) n° 300/2008].

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

**3.3. Indique si el nombramiento de la persona designada para la realización y supervisión de la implantación de controles de seguridad en la ubicación requiere un control de antecedentes personales, incluida una verificación de los antecedentes penales con arreglo al punto 11.1.3 del anexo del Reglamento (UE) n° 185/2010:**

SÍ o NO	
En caso afirmativo, describa:	

**3.4. Indique si el personal con acceso a la carga y/o correo aéreos reconocibles recibe formación de concienciación en materia de seguridad de conformidad con el punto 11.2.7 del anexo del Reglamento (UE) n° 185/2010 antes de autorizársele el acceso a dicha carga y/o correo. Indique si el personal que efectúa controles de seguridad de los suministros recibe formación de conformidad con el capítulo 11 del anexo del Reglamento (UE) n° 185/2010.**

SÍ o NO	
En caso afirmativo, describa:	

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

SÍ o NO	
---------	--

**3.6. Evaluación: ¿Son suficientes las medidas adoptadas para garantizar que todo el personal con acceso a la carga y/o correo aéreos reconocibles y el personal que efectúa controles de seguridad ha sido seleccionado y ha recibido formación de conformidad con el capítulo 11 del anexo del Reglamento (UE) n° 185/2010?**

SÍ o NO	
En caso negativo, exponga los motivos:	

#### PARTE 4

##### Seguridad física

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

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

SÍ o NO	
---------	--

4.2. Indique si todos los puntos de acceso a la ubicación están sujetos al control pertinente:	
SÍ o NO	
4.3. En caso afirmativo, indique el tipo de puntos de acceso:	
Vigilado (con dotación de personal)	
Manual	
Automática	
Electrónicos	
Otros (especifique)	
4.4. ¿Se trata de un edificio de sólida construcción?	
SÍ o NO	
4.5. ¿Dispone el edificio de un sistema de alarma eficaz?	
SÍ o NO	
4.6. ¿Dispone el edificio de un circuito cerrado de TV (CCTV) eficaz?	
SÍ o NO	
4.7. En caso afirmativo, ¿quedan grabadas imágenes registradas por el CCTV?	
SÍ o NO	
4.8. Indique si todas las puertas, ventanas u otros puntos de acceso a la carga y/o correo aéreos reconocibles ofrecen garantías de seguridad o están sujetos al control de accesos:	
SÍ o NO	
4.9. En caso negativo, exponga los motivos:	
<b>4.10. Evaluación: Indique si las medidas adoptadas por la organización son suficientes para impedir todo acceso no autorizado a aquellas partes de la ubicación en que se procesan o almacenan carga y/o correo aéreos reconocibles:</b>	
SÍ o NO	
En caso negativo, exponga los motivos:	

## PARTE 5

**Producción**

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

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

5.1. ¿Se controla el acceso a la zona de producción?	
SÍ o NO	
5.2. En caso afirmativo, especifique cómo:	
5.3. ¿Se supervisa el proceso de producción?	
SÍ o NO	
5.4. En caso afirmativo, especifique cómo:	
5.5. ¿Se efectúan controles para impedir toda posible manipulación en la fase de producción?	
SÍ o NO	

En caso afirmativo, descríbalos:

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

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

PARTE 6

**Embalaje**

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

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

6.1. ¿Se supervisa el proceso de embalaje?

SÍ o NO	
---------	--

6.2. En caso afirmativo, especifique cómo:

6.3. Describa el acabado exterior del embalaje:

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

SÍ o NO	
Describa:	

b) ¿Deja patente el acabado exterior del embalaje cualquier intento de manipulación?

SÍ o NO	
Describa:	

6.4.a) ¿Se utilizan precintos numerados, cinta adhesiva de seguridad, etiquetas especiales o cajas de cartón cerradas con cinta para dejar patente cualquier intento de manipulación de la carga y/o correo aéreos?

SÍ o NO	
En caso afirmativo, especifíquelos:	

6.4.b) ¿Se guardan los precintos, cinta adhesiva de seguridad o etiquetas especiales en condiciones seguras cuando no se utilizan?

SÍ o NO	
Describa:	

6.4.c) ¿Se controla la distribución y/o emisión de precintos numerados, cinta adhesiva de seguridad y/o etiquetas?

SÍ o NO	
Describa:	

6.5. Si la respuesta a la pregunta 6.4.a) es SÍ, indique qué método de control se aplica:

**6.6. Evaluación: Indique si los procedimientos de embalaje son suficientes para proteger la carga y/o correo aéreos reconocibles de toda interferencia no autorizada o intento de manipulación:**

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

## PARTE 7

**Almacenamiento**

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

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

7.1. Indique si la carga y/o correo aéreos acabados y embalados se almacenan en condiciones seguras y si pasan por un control para detectar posibles manipulaciones:

SÍ o NO	
---------	--

7.2. Evaluación: Indique si los procedimientos de almacenamiento son suficientes como para proteger la carga y/o correo aéreos reconocibles de toda interferencia no autorizada o intento de manipulación:

SÍ o NO	
---------	--

En caso negativo, exponga los motivos:

## PARTE 8

**Expedición**

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

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

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

SÍ o NO	
---------	--

8.2. En caso afirmativo, especifique cómo:

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

¿Empleados?

SÍ o NO	
---------	--

¿Conductores?

SÍ o NO	
---------	--

¿Visitantes?

SÍ o NO	
---------	--

¿Contratistas?

SÍ o NO	
---------	--

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

SÍ o NO	
---------	--

En caso negativo, exponga los motivos:

## PARTE 8A

**Envíos de distinta procedencia**

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

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

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

SÍ o NO

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

PARTE 9

Transporte

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

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

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

SÍ o NO

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

SÍ o NO

c) ¿Se sirve el expedidor de un contratista?

SÍ o NO

9.2. En caso de que el expedidor se sirva de un contratista, indique si:

— se precinta(n) o embala(n) la carga y/o correo aéreos antes del transporte a fin de garantizar que todo intento de manipulación quede de manifiesto, y

— el transportista ha firmado la declaración pertinente:

SÍ o NO

Responda a las siguientes preguntas únicamente si respondió afirmativamente a la 9.1. b) o 9.1. c).

9.3. ¿Ofrece el compartimento de carga del vehículo de transporte garantías de seguridad?

SÍ o NO

En caso afirmativo, especifique cómo:

9.4.a) Si el compartimento de carga del vehículo de transporte ofrece garantías de seguridad, indique si se utilizan precintos numerados:

SÍ o NO

9.4.b) En caso de utilizar precintos numerados, indique si se controla el acceso a los precintos y si se registran los números correspondientes al emitirlos:

SÍ o NO

En caso afirmativo, especifique cómo:

9.5. Si el compartimento de carga del vehículo de transporte no ofrece garantías de seguridad, indique si se pueden detectar los casos de manipulación en la carga y/o correo aéreos:

SÍ o NO

9.6. En caso afirmativo, describa los medios utilizados para que quede patente cualquier intento de manipulación:

9.7. En caso negativo, indique cómo se garantizan las condiciones de seguridad:

**9.8. Evaluación: Indique si las medidas adoptadas son suficientes como para proteger la carga y el correo aéreos de toda interferencia no autorizada durante su transporte:**

SÍ o NO

En caso negativo, exponga los motivos:

**Declaración de compromiso**

Declaro que:

- Acepto someterme a cualquier inspección sin previo aviso por parte de los inspectores de la autoridad competente que controlen el cumplimiento de las disposiciones pertinentes. Si el inspector detecta graves errores de seguridad, ello podría traducirse en la suspensión de mi condición como expedidor conocido.
- Facilitaré rápidamente a [nombre de la autoridad competente] los datos pertinentes y, en todo caso, en un plazo máximo de diez días laborables, cuando:
  - la responsabilidad global en materia de seguridad recaiga sobre cualquier otra persona distinta de la indicada bajo el punto 1.9,
  - se produzcan cambios en las instalaciones o en los procedimientos que puedan incidir, de forma significativa, en las condiciones de seguridad, y
  - mi compañía cese en sus actividades, deje de transportar carga y/o correo aéreos o no pueda seguir cumpliendo las disposiciones de la normativa de la UE pertinente.
- Acepto las normas de seguridad oportunas hasta que tenga lugar la próxima visita de validación *in situ* y/o inspección.
- Acepto la plena responsabilidad sobre mi declaración.

Firmado:

Cargado desempeñado en la compañía:

Evaluación (y notificación)

Superada/No superada

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

Firmado:

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

11) El apéndice 6-C3 se modifica como sigue:

a) en la parte 4, párrafo quinto, se suprimen los términos «Referencia: punto 6.8.3.1»;

b) en la parte 5, el párrafo séptimo se sustituye por el texto siguiente:

«Referencia: punto 6.8.3»;

c) en la parte 7, el párrafo quinto se sustituye por el texto siguiente:

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

d) en la parte 11, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«Objetivo: Tras evaluar las anteriores diez partes de esta lista de control, el validador de seguridad aérea de la UE debe concluir si su verificación *in situ* se corresponde con el contenido de la parte del programa de seguridad de la compañía aérea que describe las medidas aplicables a la carga y el correo aéreos con destino a la UE o el EEE y si los controles de seguridad cumplen de manera suficiente los objetivos enumerados en esta lista de control.».

12) El punto 6-Fiii del apéndice 6-F se sustituye por el texto siguiente:

«6-Fiii

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

13) En el apéndice 8-B, primer guión, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

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

14) El capítulo 9 se modifica como sigue:

a) en el punto 9.0.2, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

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

b) en el punto 9.1.1.1, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

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

15) En el apéndice 9-A, primer guión, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

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

16) El capítulo 11 se modifica como sigue:

a) el punto 11.1.5 se sustituye por el texto siguiente:

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

b) en el punto 11.2.3.7, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) conocimiento de los procedimientos para precintar la aeronave, si procede respecto a la persona que recibe la formación;»;

c) en el punto 11.2.3.9, la primera frase se sustituye por el texto siguiente:

«La formación de las personas que sometan la carga y el correo a controles de seguridad distintos de la inspección deberá conducir a la adquisición de las siguientes competencias;»;

d) al final del punto 11.2.6.1 se añade la frase siguiente:

«Por razones objetivas, la autoridad competente podrá eximir de este requisito de formación a las personas cuyo acceso se limite a las zonas de la terminal accesibles a los pasajeros.»;

e) al final del punto 11.3.1 se añade la frase siguiente:

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

f) en el punto 11.5.3, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) poseen los conocimientos y las competencias a los que se refiere el punto 11.5.4, e»;

g) en el punto 11.5.4, la primera frase se sustituye por el texto siguiente:

«Con objeto de obtener la acreditación como instructor cualificado para impartir la formación establecida en los puntos 11.2.3.1 a 11.2.3.5 y en los puntos 11.2.4 (salvo que se trate de la formación de supervisores que supervisen exclusivamente a las personas contempladas en los puntos 11.2.3.6 a 11.2.3.10) y 11.2.5, el aspirante deberá tener conocimiento del entorno de trabajo en el campo pertinente de la seguridad aérea y poseer la cualificación y las competencias oportunas en las siguientes áreas:».

- 17) El capítulo 12 se modifica como sigue:
- a) el punto 12.1.2.2 se sustituye por el texto siguiente:
    - «12.1.2.2. Todos los WTMD utilizados exclusivamente para la inspección de personas que no sean pasajeros deberán adecuarse como mínimo a la norma 1.»;
  - b) se añaden los puntos 12.5.1.4 y 12.5.1.5 siguientes:
    - «12.5.1.4. Un administrador del sistema TIP será responsable de la gestión de su configuración.
    - 12.5.1.5. La autoridad competente supervisará periódicamente la correcta aplicación de los sistemas TIP y garantizará que dichos sistemas estén configurados adecuadamente, lo que incluirá una proyección realista y pertinente de los objetos, se ajusten a los requisitos establecidos y dispongan de archivos de imágenes actualizados.»;
  - c) el punto 12.8.2 se sustituye por el texto siguiente:
    - «12.8.2. El Estado miembro en cuestión informará por escrito a la Comisión y a los demás Estados miembros sobre el método de inspección que pretende autorizar antes de la introducción prevista del mismo, adjuntando una evaluación que indique cómo piensa garantizar que la aplicación del nuevo método cumpla lo previsto en el punto 12.8.1, letra b). La notificación también contendrá información detallada sobre el/los lugar(es) en que se prevé utilizar dicho método de inspección y la duración prevista del período de evaluación.»;
  - d) se añade el punto 12.10 siguiente:
    - «12.10. EQUIPOS DE DETECCIÓN DE METALES (MDE)  
Una decisión específica de la Comisión establece disposiciones de aplicación relativas al uso de MDE.».
-