

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) N° 687/2014 DE LA COMISIÓN**de 20 de junio de 2014****que modifica el Reglamento (UE) n° 185/2010 en lo que atañe a la aclaración, armonización y simplificación de determinadas medidas de seguridad aérea, equivalencia de normas de seguridad y medidas de seguridad de la carga y el correo****(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 ⁽¹⁾, 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 ⁽²⁾ pone de manifiesto la necesidad de introducir pequeñas modificaciones en las disposiciones de aplicación de algunas normas básicas comunes.
- (2) Conviene aclarar, armonizar o simplificar determinadas medidas de seguridad aérea con el fin de mejorar la claridad jurídica, evitar interpretaciones divergentes de la legislación y mejorar la aplicación 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 artículos prohibidos, seguridad de las aeronaves, controles de seguridad de la carga, el correo, las provisiones de a bordo y los suministros de aeropuerto y equipos de seguridad.
- (4) Conforme al Reglamento (CE) n° 272/2009 de la Comisión ⁽³⁾, esta debe reconocer la equivalencia de las normas de seguridad aérea de terceros países y otros países y territorios a los que no es de aplicación el título VI del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), con la condición de que se cumplan los criterios establecidos en dicho Reglamento.
- (5) La Comisión ha verificado que los aeropuertos situados en Guernesey, isla de Man y Jersey cumplen los criterios establecidos en la parte E del anexo del Reglamento (CE) n° 272/2009.
- (6) El Reglamento (UE) n° 185/2010 de la Comisión recoge en su anexo una lista de terceros países y otros países y territorios a los que no es de aplicación el título VI del TFUE y a los que se reconoce la aplicación de normas de seguridad equivalentes a las normas básicas comunes establecidas en el Reglamento (CE) n° 272/2009.
- (7) El Reglamento (CEE) n° 2454/93 de la Comisión ⁽⁴⁾ y el Reglamento (UE) n° 185/2010 establecen requisitos de seguridad similares para las entidades que operan en la cadena de suministro de la carga y el correo.
- (8) Los requisitos de seguridad para el programa de seguridad aérea del agente acreditado y el expedidor conocido definidos en el Reglamento (UE) n° 185/2010 y para el programa de operador económico autorizado definido en el Reglamento (CEE) n° 2454/93 deben continuar armonizándose para permitir el reconocimiento mutuo con el fin de facilitar la labor del sector y de las autoridades públicas y mantener los niveles actuales de seguridad.
- (9) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (UE) n° 185/2010 en consecuencia.
- (10) Las medidas establecidas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de Seguridad de la Aviación Civil.

⁽¹⁾ DO L 97 de 9.4.2008, p. 72.

⁽²⁾ 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 (DO L 55 de 5.3.2010, p. 1).

⁽³⁾ Reglamento (CE) n° 272/2009 de la Comisión, de 2 de abril de 2009, que completa las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil establecidas en el anexo del Reglamento (CE) n° 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 91 de 3.4.2009, p. 7).

⁽⁴⁾ Reglamento (CEE) n° 2454/93 de la Comisión, de 2 de julio de 1993, por el que se fijan determinadas disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) n° 2913/92 del Consejo, por el que se establece el Código Aduanero Comunitario (DO L 253 de 11.10.1993, p. 1).

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El anexo del Reglamento (UE) nº 185/2010 queda modificado de conformidad con el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

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

El punto 5, letra o), del anexo se aplicará desde el 1 de julio de 2014.

El punto 10, letra b), y el punto 11, letra b), del anexo se aplicarán a partir del 1 de marzo de 2015.

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

Hecho en Bruselas, el 20 de junio de 2014.

Por la Comisión
El Presidente
José Manuel BARROSO

ANEXO

El anexo del Reglamento (UE) n° 185/2010 se modifica como sigue:

1) El capítulo 1 se modifica como sigue:

a) se añade el punto 1.0.5 siguiente:

«1.0.5. Las referencias a terceros países en este capítulo y, en su caso, en una Decisión específica de la Comisión incluyen a otros países y territorios a los que, con arreglo al artículo 355 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, no sea de aplicación el título VI de dicho Tratado.»;

b) se suprime el punto 1.3.1.7;

c) se añade el punto 1.6 siguiente:

«1.6. ARTÍCULOS PROHIBIDOS

1.6.1. Las personas distintas a los pasajeros no podrán introducir en las zonas restringidas de seguridad los artículos señalados en el apéndice 1-A.

1.6.2. Podrá autorizarse una excepción a lo dispuesto en el punto 1.6.1 con la condición de que la persona esté autorizada a introducir artículos prohibidos en zonas restringidas de seguridad para realizar tareas esenciales para el funcionamiento de las instalaciones aeroportuarias o de la aeronave o para el cumplimiento de las obligaciones en vuelo.

1.6.3. Con el fin de permitir la vinculación entre la persona autorizada a transportar uno o más artículos señalados en el apéndice 1-A y el objeto transportado:

a) la persona en cuestión deberá poseer una autorización y llevarla consigo. Dicha autorización figurará, bien en la tarjeta de identificación que permite el acceso a las zonas restringidas de seguridad, bien en una declaración independiente por escrito. La autorización deberá especificar qué artículo o artículos pueden transportarse, ya se trate de una determinada categoría de artículos o de un artículo en concreto. Si la autorización figura en la tarjeta de identificación, deberá ser reconocible en la medida de lo necesario, o

b) se adoptará un sistema en los puntos de acceso que indique qué personas están autorizadas a transportar determinados artículos, ya se trate de una determinada categoría de artículos o de un artículo en concreto.

La vinculación se llevará a cabo antes de autorizar a la persona interesada a transportar el artículo o los artículos en cuestión a las zonas restringidas de seguridad o a bordo de una aeronave, o en el momento de la detención por parte de los vigilantes o agentes de patrulla en virtud del punto 1.5.1, letra c).

1.6.4. Los artículos señalados en el apéndice 1-A podrán almacenarse en las zonas restringidas de seguridad, siempre que se mantengan en condiciones seguras. Los artículos señalados en las letras c), d) y e) del apéndice 4-C podrán almacenarse en zonas restringidas de seguridad, siempre que no sean accesibles para los pasajeros.»;

d) se añade el siguiente apéndice 1-A:

«APÉNDICE 1-A

PERSONAS QUE NO SEAN PASAJEROS

LISTA DE ARTÍCULOS PROHIBIDOS

a) *Pistolas, armas de fuego y otros dispositivos que descarguen proyectiles*: dispositivos que puedan utilizarse, o parezca que pueden utilizarse, para causar heridas graves mediante la descarga de un proyectil, entre los que se incluyen:

- todo tipo de armas de fuego, tales como pistolas, revólveres, rifles o escopetas,
- pistolas de juguete, reproducciones de armas de fuego y armas de fuego de imitación que puedan confundirse con armas reales,
- piezas procedentes de armas de fuego, excepto miras telescópicas,
- armas de aire comprimido y CO₂, tales como pistolas, escopetas de perdigones, rifles y pistolas de balines,

- pistolas lanzabengalas y pistolas “estárter” o de señalización,
 - arcos, ballestas y flechas,
 - arpones y fusiles de pesca, y
 - hondas y tirachinas.
- b) *Dispositivos para aturdir*: dispositivos destinados específicamente a aturdir o inmovilizar, entre los que se incluyen:
- dispositivos para provocar descargas, tales como pistolas para aturdir, pistolas eléctricas tipo “Taser” o bastones para aturdir,
 - aturridores para animales y pistolas de matarife, y
 - productos químicos, gases y nebulizadores neutralizadores o incapacitantes, tales como macis, rociadores de sustancias picantes, aerosoles de pimienta, gases lacrimógenos, rociadores de ácido y aerosoles repelentes de animales.
- c) *Sustancias y dispositivos explosivos e incendiarios*: sustancias y dispositivos explosivos e incendiarios que puedan utilizarse, o parezca que pueden utilizarse, para causar heridas graves o para amenazar la seguridad de la aeronave, tales como:
- municiones,
 - fulminantes,
 - detonadores y espoletas,
 - reproducciones o imitaciones de dispositivos explosivos,
 - minas, granadas y otras cargas explosivas de uso militar,
 - fuegos de artificio y otros artículos de pirotecnia,
 - botes de humo y cartuchos generadores de humo, y
 - dinamita, pólvora y explosivos plásticos.
- d) Cualquier otro artículo que pueda utilizarse para causar lesiones graves y no se utilice normalmente en las zonas restringidas de seguridad, como equipos para artes marciales, espadas, sables, etc.».
- 2) El capítulo 3 se modifica como sigue:
- a) se añade el punto 3.0.6 siguiente:
- «3.0.6. Las referencias a terceros países en este capítulo y, en su caso, en una Decisión de la Comisión incluyen a otros países y territorios a los que, con arreglo al artículo 355 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, no sea de aplicación el título VI de dicho Tratado.»;
- b) el punto 3.2.1.1 se sustituye por el texto siguiente:
- «3.2.1.1. Con independencia de si una aeronave se halla estacionada en un aeropuerto, cada una de sus puertas exteriores deberá protegerse de todo acceso no autorizado:
- a) garantizando la pronta detención de aquellas personas que pretendan acceder a ella sin autorización, o
 - b) cerrando las puertas exteriores. Cuando la aeronave se encuentre en una zona crítica, las puertas exteriores no accesibles 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, o
 - c) habilitando instrumentos electrónicos que detecten automáticamente todo acceso no autorizado, o
 - d) habilitando un sistema de acceso al aeropuerto mediante tarjeta identificativa en todas las puertas que lleven directamente a la pasarela de embarque de pasajeros, adyacente a una puerta abierta de la aeronave, que únicamente permita el acceso de personas que dispongan de formación con arreglo al punto 11.2.3.7. Estas personas deberán asegurarse de evitar el acceso no autorizado durante su uso de la puerta.»;

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

«APÉNDICE 3-B

SEGURIDAD DE LAS AERONAVES

RELACIÓN DE TERCEROS PAÍSES, ASÍ COMO OTROS PAÍSES Y TERRITORIOS, A LOS QUE, CONFORME AL ARTÍCULO 355 DEL TRATADO DE FUNCIONAMIENTO DE LA UNIÓN EUROPEA, NO ES DE APLICACIÓN EL TÍTULO VI DE DICHO TRATADO Y A LOS QUE SE RECONOCE LA APLICACIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD EQUIVALENTES A LAS NORMAS BÁSICAS COMUNES

Por lo que respecta a la seguridad de las aeronaves, se reconoce la aplicación de normas de seguridad equivalentes a las normas básicas comunes a los siguientes terceros países, así como otros países y territorios a los que, conforme al artículo 355 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, no es de aplicación el título VI de dicho Tratado:

Estados Unidos de América

Islas Feroe, en relación con el aeropuerto de Vagar

Groenlandia, en relación con el aeropuerto de Kangerlussuaq

Guernesey

Jersey

Isla de Man

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

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

- 3) El capítulo 4 se modifica como sigue:

- a) se añade el siguiente punto 4.0.5:

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

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

«APÉNDICE 4-B

PASAJEROS Y EQUIPAJE DE MANO

RELACIÓN DE TERCEROS PAÍSES, ASÍ COMO OTROS PAÍSES Y TERRITORIOS A LOS QUE, CONFORME AL ARTÍCULO 355 DEL TRATADO DE FUNCIONAMIENTO DE LA UNIÓN EUROPEA, NO ES DE APLICACIÓN EL TÍTULO VI DE DICHO TRATADO Y A LOS QUE SE RECONOCE LA APLICACIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD EQUIVALENTES A LAS NORMAS BÁSICAS COMUNES

Por lo que respecta a los pasajeros y al equipaje de mano, se reconoce la aplicación de normas de seguridad equivalentes a las normas básicas comunes a los siguientes terceros países, así como otros países y territorios a los que, conforme al artículo 355 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, no es de aplicación el título VI de dicho Tratado:

Estados Unidos de América

Islas Feroe, en relación con el aeropuerto de Vagar

Groenlandia, en relación con el aeropuerto de Kangerlussuaq

Guernesey

Jersey**Isla de Man**

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

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

4) El capítulo 5 se modifica como sigue:

a) se añade el siguiente punto 5.0.5:

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

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

«APÉNDICE 5-A**EQUIPAJE DE BODEGA**

RELACIÓN DE TERCEROS PAÍSES, ASÍ COMO OTROS PAÍSES Y TERRITORIOS A LOS QUE, CONFORME AL ARTÍCULO 355 DEL TRATADO DE FUNCIONAMIENTO DE LA UNIÓN EUROPEA, NO ES DE APLICACIÓN EL TÍTULO VI DE DICHO TRATADO Y A LOS QUE SE RECONOCE LA APLICACIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD EQUIVALENTES A LAS NORMAS BÁSICAS COMUNES

Por lo que respecta al equipaje de bodega, se reconoce la aplicación de normas de seguridad equivalentes a las normas básicas comunes a los siguientes terceros países, así como otros países y territorios a los que, conforme al artículo 355 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, no es de aplicación el título VI de dicho Tratado:

Estados Unidos de América**Islas Feroe, en relación con el aeropuerto de Vagar****Groenlandia, en relación con el aeropuerto de Kangerlussuaq****Guernesey****Jersey****Isla de Man**

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

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

5) El capítulo 6 se modifica como sigue:

a) se añade el punto 6.0.3 siguiente:

«6.0.3. Las referencias a terceros países en el presente capítulo y, en su caso, en una Decisión específica de la Comisión incluyen otros países y territorios a los que, de conformidad con el artículo 355 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, no es de aplicación el título VI de dicho Tratado.»;

b) en el punto 6.3.1.2, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

- «b) La autoridad competente o el validador de seguridad de la aviación de la UE que actúe en su nombre y representación examinará el programa de seguridad y efectuará un control *in situ* de los emplazamientos especificados a fin de valorar si el solicitante se ajusta a las disposiciones del Reglamento (CE) n° 300/2008 y a sus correspondientes actos de aplicación.

Salvo en lo referente a los requisitos establecidos en el punto 6.2, la inspección de los emplazamientos del solicitante por la autoridad aduanera competente con arreglo al artículo 14 *quindécies* del Reglamento (CEE) n° 2454/93 de la Comisión (*) se considerará como una verificación *in situ* si se produjera con una antelación no superior a tres años a la fecha en la que el solicitante solicite la aprobación como agente acreditado. El solicitante facilitará para su inspección el certificado OEA y la correspondiente evaluación de las autoridades aduaneras.

(*) Reglamento (CEE) n° 2454/93 de la Comisión, de 2 de julio de 1993, por el que se fijan determinadas disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) n° 2913/92 del Consejo, por el que se establece el Código Aduanero Comunitario (DO L 253 de 11.10.1993, p. 1).»;

c) en el punto 6.3.1.4, se añade el párrafo siguiente:

«Salvo en lo referido a los requisitos establecidos en el punto 6.2, la inspección de los emplazamientos del agente acreditado por la autoridad de aduanas competente con arreglo al artículo 14 *quindécies* del Reglamento (CEE) n° 2454/93 de la Comisión se considerará como una verificación *in situ*.»;

d) el punto 6.3.1.5 se sustituye por el texto siguiente:

- «6.3.1.5. Si la autoridad competente deja de considerar satisfactorio el cumplimiento de las disposiciones del Reglamento (CE) n° 300/2008 y sus correspondientes actos de aplicación por parte del agente acreditado, retirará a este su condición de agente acreditado en los emplazamientos especificados.

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

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

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

e) se añade el punto 6.3.1.8 siguiente:

- «6.3.1.8. La autoridad competente pondrá a disposición de la autoridad aduanera toda la información relativa a la situación de un agente acreditado que pueda ser relevante para el mantenimiento del certificado OEA a que se hace referencia en la letra b) o c) del artículo 14 *bis*, apartado 1, del Reglamento (CEE) n° 2454/93. Esto incluirá la información relativa a las nuevas aprobaciones de agentes acreditados, la retirada de la condición de agente acreditado, la revalidación y las inspecciones, los programas de verificación y los resultados de estas evaluaciones.

El 1 de marzo de 2015 a más tardar, la autoridad competente y las autoridades aduaneras nacionales establecerán las modalidades de este intercambio de información.»;

f) el punto 6.3.2.3 se sustituye por el texto siguiente:

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

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

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

g) la letra e) del punto 6.3.2.6 se sustituye por el texto siguiente:

- «e) el motivo de emisión de estatus de seguridad, indicando:
- “KC”, es decir, envío recibido de un expedidor conocido,
 - “AC”, es decir, envío recibido de un expedidor cliente,
 - “AA”, es decir, seleccionado por un agente acreditado,
 - los medios o métodos de inspección utilizados, o
 - los motivos de que el envío esté exento de inspección;»;

h) el punto 6.4.1.2 se sustituye por el texto siguiente:

«6.4.1.2. La autoridad competente de cada Estado miembro definirá, en el marco de su programa nacional de seguridad para la aviación civil mencionado en el artículo 10 del Reglamento (CE) n° 300/2008, las responsabilidades correspondientes a la aplicación del siguiente procedimiento de aprobación de expedidores conocidos:

- a) el solicitante pedirá la acreditación pertinente a la autoridad competente del Estado miembro en cuyo territorio se encuentre el emplazamiento.

Se proporcionará al solicitante la “Guía para expedidores conocidos”, tal y como se contempla en el apéndice 6-B y la “Lista de control de validación para expedidores conocidos” del apéndice 6-C;

- b) la autoridad competente o el validador de seguridad de la aviación de la UE que actúe en su nombre efectuará un control *in situ* de los emplazamientos especificados a fin de valorar si el solicitante se ajusta a las disposiciones del Reglamento (CE) n° 300/2008 y a sus correspondientes actos de aplicación.

Con objeto de valorar si el solicitante se ajusta a dichas disposiciones, la autoridad competente, o el validador de la seguridad de la aviación de la UE que actúe en su nombre, hará uso de la “Lista de control de validación para expedidores conocidos”, tal y como prevé el apéndice 6-C. 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 del emplazamiento.

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

La autoridad competente o el validador de la seguridad de la aviación de la UE deberán conservar la declaración firmada y ponerla a disposición de la autoridad competente interesada a instancia de esta última;

- c) la inspección del emplazamiento del solicitante por la autoridad competente con arreglo a lo establecido en el artículo 14 *quince* del Reglamento (CEE) n° 2454/93 se considerará una verificación *in situ* si se produce con una antelación no superior a tres años a la fecha en que el solicitante solicite la aprobación como expedidor conocido. En estos casos, el solicitante deberá aportar la información requerida en la “Lista de control de validación para expedidores conocidos”, tal y como prevé el apéndice 6-C, y remitirla a la autoridad competente junto con la declaración de compromisos, que deberá estar firmada por el representante legal del solicitante o por el encargado de seguridad del emplazamiento.

El solicitante facilitará para su inspección el certificado OEA y la correspondiente evaluación de las autoridades de aduanas.

La autoridad competente o el validador de la seguridad de la aviación de la UE deberán conservar la declaración firmada y ponerla a disposición de la autoridad competente interesada a instancia de esta última;

- d) si la autoridad competente acepta la información aportada con arreglo a las letras a) y b) o las letras a) y c), según proceda, se asegurará de que los datos necesarios del expedidor se incluyan en la “Base de datos de la Unión sobre la seguridad de la cadena de suministro” no más tarde del siguiente día hábil. Cuando introduzca la información en la base de datos, la autoridad competente asignará un código de identificación alfanumérico único en el formato estándar a cada emplazamiento aprobado.

Si la autoridad competente no considera satisfactoria la información aportada con arreglo a las letras a) y b) o las letras a) y c), según proceda, deberá notificar rápidamente los motivos a la entidad que solicita la aprobación como expedidor conocido;

- e) un expedidor conocido no se considerará aprobado hasta que sus datos se incluyan en la "Base de datos de la Unión sobre la seguridad de la cadena de suministro".»;

- i) en el punto 6.4.1.4, se añade el párrafo siguiente:

«La inspección del emplazamiento del expedidor conocido por la autoridad aduanera competente con arreglo a lo establecido en el artículo 14 *quindécies* del Reglamento (CEE) n° 2454/93 se considerará una verificación *in situ*.»;

- j) el punto 6.4.1.5 se sustituye por el texto siguiente:

«6.4.1.5. Si la autoridad competente deja de considerar satisfactorio el cumplimiento de las disposiciones del Reglamento (CE) n° 300/2008 y sus correspondientes actos de aplicación por parte del expedidor conocido, retirará a este la condición de expedidor conocido en el emplazamiento especificado.

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

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

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

- k) se añade el punto 6.4.1.7 siguiente:

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

El 1 de marzo de 2015 a más tardar, la autoridad competente y las autoridades de aduanas nacionales establecerán las modalidades de este intercambio de información.»;

- l) en el punto 6.6.1.1, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) la declaración del transportista mencionada en el apéndice 6-E será suscrita por el transportista que haya celebrado el contrato de transporte con el agente acreditado, expedidor conocido o expedidor cliente, a menos que el propio transportista sea un agente acreditado.

El agente acreditado, el expedidor conocido o el expedidor cliente en cuyo nombre se realice el transporte deberán conservar la declaración firmada. Asimismo, se pondrá a disposición del agente acreditado, la compañía aérea destinataria del envío o la autoridad competente, una copia de la declaración firmada cuando estos lo soliciten, o»;

- m) el punto 6.8.2.3 se sustituye por el texto siguiente:

«6.8.2.3. La autoridad competente podrá designar una compañía aérea como ACC3 durante un período limitado de tiempo que concluirá a más tardar el 30 de junio de 2016 en el supuesto de que la validación de la seguridad de la aviación de la UE no se realizara por razones objetivas ajenas a la responsabilidad de la compañía aérea. Cuando el período de validez de esta designación sea superior a seis meses, la autoridad competente habrá verificado que la compañía aérea aplica un programa interno de aseguramiento de la calidad equivalente a la validación de seguridad aérea de la UE.»;

- n) en el artículo 6.8.3.1, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:
- «c) un expedidor cliente haya sometido el envío a los controles de seguridad requeridos, bajo la responsabilidad del ACC3 o de un agente acreditado que haya superado la validación de seguridad aérea de la UE, y el envío, además de haber quedado protegido de toda interferencia no autorizada desde el momento en que se aplicaron dichos controles hasta el de su embarque, no se transporte en un avión de pasajeros, o»;
- o) el punto 6.8.3.2 se sustituye por el texto siguiente:
- «6.8.3.2. 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 en la medida que sea necesaria para garantizar de forma razonable que no contenga ningún artículo prohibido.»;
- p) en el punto 6.8.3.3, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
- «a) en lo referente a la transferencia y el tránsito de carga o correo, que la propia compañía o una entidad que haya superado la validación de seguridad aérea de la UE ha llevado a cabo la inspección según lo previsto en el punto 6.8.3.2 o aplicado los controles de seguridad en el punto de origen o en otro punto de la cadena de suministro y que los envíos se han protegido de toda interferencia no autorizada desde el momento de aplicación de dichos controles de seguridad hasta el momento de su embarque»;
- q) en el punto 6.8.4.1, la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:
- «6.8.4.1. Para convertirse en un agente acreditado o expedidor conocido que haya superado la validación de seguridad aérea de la UE, las entidades situadas en terceros países serán validadas mediante una de las siguientes dos opciones y se incluirán en la base de datos de la compañía aérea o las compañías aéreas ACC3 a la cual o a las cuales entreguen directamente carga o correo para su transporte a la Unión»;
- r) se añaden los puntos 6.8.4.4 a 6.8.4.6 siguientes:
- «6.8.4.4. Una compañía de transporte de carga o correo aéreos que opere una red de distintos emplazamientos en terceros países podrá obtener una única designación como agente acreditado que ha superado la validación de seguridad aérea de la UE para todos los emplazamientos de la red, siempre que:
- las correspondientes operaciones de seguridad aérea de la red, incluidos los servicios de transporte entre los emplazamientos, estén cubiertas por un único programa de seguridad o por programas de seguridad normalizados;
 - la aplicación del programa o programas de seguridad esté sujeta a un único programa interno de aseguramiento de la calidad equivalente a la validación de seguridad aérea de la UE, y
 - antes de la designación de la red como agente acreditado de seguridad aérea de la UE, los emplazamientos siguientes se hayan sometido a una validación de seguridad aérea de la UE:
 - los emplazamientos desde los que se entregue la carga o el correo directamente a un ACC3, y
 - al menos dos o el 20 %, si este porcentaje fuera mayor, de los emplazamientos de la red desde los que la carga o el correo se remitan a los emplazamientos señalados en el inciso i), y
 - todos los emplazamientos situados en terceros países que figuran en el apéndice 6-I del anexo de la Decisión C(2010) 774 de la Comisión.

Para mantener la designación de agente acreditado que ha obtenido la validación de seguridad aérea de la UE para todos los emplazamientos de la red aún no validados hasta el 30 de junio de 2018 a más tardar, cada año tras el año de designación se someterán a validación de seguridad aérea de la UE al menos dos emplazamientos más, o el 20 % de los emplazamientos, si esta cifra fuera superior, desde los que la carga o el correo se remitan a los emplazamientos señalados en la letra c), inciso i), hasta que todos los emplazamientos hayan sido validados.

Un validador de seguridad aérea de la UE elaborará el plan de trabajo con el orden en el que habrán de validarse cada año los emplazamientos, seleccionados de manera aleatoria. El plan de trabajo se elaborará independientemente de la entidad que opere la red y no podrá ser modificado por esta. Este plan de trabajo formará parte integrante del informe de validación sobre cuya base la red sea designada agente acreditado de un tercer país que ha superado la validación de la UE.

Una vez que un emplazamiento de la red haya sido sometido a una validación de seguridad aérea de la UE, dicho emplazamiento se considerará un agente acreditado que ha superado la validación de seguridad aérea de la UE conforme a lo dispuesto en el punto 6.8.4.2, letra a).

6.8.4.5. Si la validación de seguridad aérea de la UE de un emplazamiento de la red a que se refiere el punto 6.8.4.4, letra c), inciso ii), pone de manifiesto que el emplazamiento ha incumplido los objetivos indicados en la lista de control del apéndice 6-C2, la carga y el correo de ese emplazamiento se inspeccionarán en un emplazamiento validado conforme al punto 6.8.4.2, letra a), hasta que una validación de seguridad aérea de la UE confirme el cumplimiento de los objetivos de la lista de control.

6.8.4.6. Los puntos 6.8.4.4 a 6.8.4.6 expirarán el 30 de junio de 2018.».

6) El apéndice 6-B se modifica como sigue:

a) se introduce el párrafo siguiente antes del apartado de «Introducción»:

«Si es usted titular de un certificado OEA al que se hace referencia en la letra b) o c) del artículo 14 bis, apartado 1, del Reglamento (CEE) n° 2454/93 (los denominados certificados OEAF Y OEAS) y el emplazamiento para el que solicita el estatus de expedidor conocido ha superado una inspección de las autoridades aduaneras en una fecha no anterior a tres años antes de la fecha de solicitud de dicho estatus, deberá cumplimentar y firmar a través de un representante legal de su empresa la parte 1, relativa a organización y responsabilidades, y la declaración de compromisos de la “Lista de control de validación para expedidores conocidos” del apéndice 6-C»;

b) el apartado «Organización y responsabilidades» se sustituye por el texto siguiente:

«Organización y responsabilidades

Deberá aportar los datos de su organización (denominación, número de IVA, número de registro en la cámara de comercio o de registro de la sociedad, en su caso, número de certificado OEA y fecha de la última inspección del emplazamiento por las autoridades aduaneras, en su caso), dirección del emplazamiento que se pretende validar y sede principal de la empresa (si fuera diferente a la del emplazamiento que se pretende validar). 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 el emplazamiento, el nombre y cargo del responsable de la seguridad de la carga y/o correo aéreos y sus datos de contacto.».

7) La parte 1 del apéndice 6-C se sustituye por el texto siguiente:

«Parte 1: Organización y responsabilidades

1.1 Fecha de validación (*)	
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 que se pretende validar (*)	
Nombre	
N° IVA/N° de registro en la Cámara de Comercio/N° de registro de la sociedad (según corresponda)	
1.4 Información sobre el certificado OEAF o OEAS, según corresponda	
Número de certificado OEA	
Fecha de la última inspección del emplazamiento por las autoridades aduaneras	
1.5 Dirección del emplazamiento que se pretende validar (*)	
Número/Unidad/Edificio	
Calle	

Población	
Código postal	
País	
1.6 Domicilio social de la organización (si difiere del emplazamiento que se pretende validar, a condición de que se encuentre en el mismo país)	
Número/Unidad/Edificio	
Calle	
Población	
Código postal	
País	
1.7 Naturaleza de la(s) actividad(es) comercial(es) — Tipos de carga procesados	
1.8 Indique si el solicitante es responsable de alguno de los siguientes procesos:	
a) Producción b) Embalaje c) Almacenamiento d) Despacho e) Otros (especifíquense).	
1.9 Número aproximado de empleados en el emplazamiento	
1.10 Nombre y cargo del responsable de la seguridad de la carga y/o correo aéreos (*)	
Nombre	
Cargo	
1.11 Teléfono de contacto	
Nº tel.	
1.12 Dirección de correo electrónico (*)	
Correo electrónico»	

8) En el apéndice 6-E, el séptimo guion del segundo párrafo se sustituye por el texto siguiente:

«— No se subcontratará el transporte a un tercero, a menos que este:

- a) haya celebrado un contrato de transporte con el agente acreditado, el expedidor conocido o el expedidor cliente responsable del transporte [mismo nombre citado], o
- b) sea aprobado o acreditado por la autoridad competente, o
- c) haya celebrado un contrato de transporte con el transportista firmante en el que se prohíba al tercero en cuestión subcontratar nuevamente el transporte y se establezcan los procedimientos de seguridad recogidos en esta declaración. El transportista firmante será plenamente responsable de la totalidad del transporte en nombre del agente acreditado, el expedidor conocido o el expedidor cliente, y».

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

«APÉNDICE 6-F

CARGA Y CORREO

6-Fi

RELACIÓN DE TERCEROS PAÍSES, ASÍ COMO OTROS PAÍSES Y TERRITORIOS A LOS QUE, CONFORME AL ARTÍCULO 355 DEL TRATADO DE FUNCIONAMIENTO DE LA UNIÓN EUROPEA, NO ES DE APLICACIÓN EL TÍTULO VI DE DICHO TRATADO Y A LOS QUE SE RECONOCE LA APLICACIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD EQUIVALENTES A LAS NORMAS BÁSICAS COMUNES

6-Fii

LOS TERCEROS PAÍSES, ASÍ COMO OTROS PAÍSES Y TERRITORIOS A LOS QUE, CONFORME AL ARTÍCULO 355 DEL TRATADO DE FUNCIONAMIENTO DE LA UNIÓN EUROPEA, NO ES DE APLICACIÓN EL TÍTULO VI DE DICHO TRATADO, PARA LOS QUE NO SE REQUIERE LA DESIGNACIÓN DE ACC3 FIGURAN EN UNA DECISIÓN ESPECÍFICA DE LA COMISIÓN.

6- Fiii

ACTIVIDADES DE VALIDACIÓN DE TERCEROS PAÍSES, ASÍ COMO OTROS PAÍSES Y TERRITORIOS A LOS QUE, CONFORME AL ARTÍCULO 355 DEL TRATADO DE FUNCIONAMIENTO DE LA UNIÓN EUROPEA, NO ES DE APLICACIÓN EL TÍTULO VI DE DICHO TRATADO, A LAS QUE SE RECONOCE COMO EQUIVALENTES A LA VALIDACIÓN DE SEGURIDAD AÉREA DE LA UE»

- 10) El capítulo 8 se modifica como sigue:

- a) el punto 8.0.4 se sustituye por el texto siguiente:

«8.0.4. La lista de artículos prohibidos en las provisiones de a bordo es la misma que figura en el apéndice 1-A. Los artículos prohibidos se tratarán de conformidad con el punto 1.6.»;

- b) el punto 8.1.4 se sustituye por el texto siguiente a partir del 1 de marzo de 2015:

«8.1.4. **Designación de proveedores conocidos**

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

8.1.4.2. Para ser designado proveedor conocido, el proveedor deberá presentar a la entidad responsable de la designación:

- a) la “Declaración de compromiso — Proveedor conocido de provisiones de a bordo” recogida en el apéndice 8-B, que deberá estar firmada por el representante legal, y
- b) el programa de seguridad con los controles de seguridad a que se hace referencia en el punto 8.1.5.

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

- a) la pertinencia y exhaustividad del programa de seguridad en relación con el punto 8.1.5, y
- b) la aplicación del programa de seguridad sin deficiencias.

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

8.1.4.4. La autoridad competente determinará en su programa de seguridad de la aviación civil nacional a que se hace referencia en el artículo 10 del Reglamento (CE) n° 300/2008 si las validaciones del programa de seguridad y su aplicación serán realizadas por un auditor nacional, un validador de la seguridad aérea de la UE o una persona que actúe en nombre de la entidad responsable de la designación nombrada y formada a tal efecto.

Las validaciones deben registrarse y, salvo disposición en contrario establecida en esta normativa, habrán de efectuarse antes de la designación y repetirse posteriormente cada dos años.

Si la validación no se realiza en nombre de la entidad responsable de la designación, deberán facilitarse a esta todos los registros correspondientes.

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

- a) una visita *in situ* del proveedor cada dos años, o
- b) comprobaciones regulares a la recepción de las provisiones entregadas por el proveedor conocido, iniciadas a partir de la designación, incluido lo siguiente:
 - la verificación de que la persona que entrega las provisiones en nombre del proveedor conocido tiene la formación precisa,
 - la verificación de que las provisiones están debidamente aseguradas, y
 - la inspección de las provisiones en la misma forma que el de las provisiones procedentes de un proveedor no conocido.

Estas comprobaciones deberán realizarse de modo imprevisible al menos una vez cada tres meses o sobre el 20 % de las entregas del proveedor conocido a la entidad responsable de la designación.

La opción b) solo podrá emplearse si la autoridad competente ha determinado en su programa de seguridad de la aviación civil nacional que la validación la realice una persona que actúe en nombre de la entidad responsable de la designación.

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

8.1.4.7. La entidad responsable de la designación conservará:

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

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

11) El capítulo 9 se modifica como sigue:

a) el punto 9.0.4 se sustituye por el texto siguiente:

«9.0.4. La lista de artículos prohibidos en los suministros de aeropuerto es la misma que figura en el apéndice 1-A. Los artículos prohibidos se tratarán de conformidad con el punto 1.6.»;

b) el punto 9.1.3 se sustituye por el texto siguiente a partir del 1 de marzo de 2015:

«9.1.3. **Designación de proveedores conocidos**

9.1.3.1. Toda entidad (“el proveedor”) que efectúe los controles de seguridad a que se refiere el punto 9.1.4 y entregue suministros de aeropuerto tendrá que haber sido designada como proveedor conocido por parte del gestor aeroportuario.

9.1.3.2. Para ser designado proveedor conocido, el proveedor deberá presentar al gestor aeroportuario:

- a) la “Declaración de compromiso — Proveedor conocido de suministros de aeropuerto” recogida en el apéndice 9-A. Esta declaración deberá estar firmada por el representante legal, y
- b) el programa de seguridad con los controles de seguridad a que se hace referencia en el punto 9.1.4.

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

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

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

- 9.1.3.4. La autoridad competente determinará en su programa de seguridad de la aviación civil nacional a que se hace referencia en el artículo 10 del Reglamento (CE) n° 300/2008 si las validaciones del programa de seguridad y su aplicación serán realizadas por un auditor nacional, un validador de la seguridad aérea de la UE o una persona que actúe en nombre del gestor aeroportuario nombrada y formada a tal efecto.

Las validaciones deben registrarse y, salvo disposición en contrario establecida en esta normativa, y habrán de realizarse antes de la designación y repetirse posteriormente cada dos años.

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

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

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

Estas comprobaciones deberán realizarse de modo imprevisible al menos una vez cada tres meses o sobre el 20 % de las entregas del proveedor conocido al gestor aeroportuario.

La opción b) solo podrá emplearse si la autoridad competente ha determinado en su programa de seguridad de la aviación civil nacional que la validación la realice una persona que actúe en nombre del gestor aeroportuario.

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

- 9.1.3.7. El gestor aeroportuario conservará:

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

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

- 12) El capítulo 12 se modifica como sigue:

- a) el punto 12.4.2, «**Normas aplicables a los EDS**», se sustituye por el texto siguiente:

«12.4.2. **Normas aplicables a los EDS**

12.4.2.1. Todos los EDS instalados antes del 1 de septiembre de 2014 deberán cumplir al menos la norma 2.

12.4.2.2. La norma 2 expirará el 1 de septiembre de 2020.

12.4.2.3. La autoridad competente podrá permitir que los EDS conformes con la norma 2 instalados entre el 1 de enero de 2011 y el 1 de septiembre de 2014 sigan utilizándose hasta el 1 de septiembre de 2022, a más tardar.

12.4.2.4. Cuando la autoridad competente autorice que se sigan utilizando los EDS conformes con la norma 2 desde el 1 de septiembre de 2020, dicha autoridad informará de ello a la Comisión.

12.4.3.5. Todos los EDS instalados desde el 1 de septiembre de 2014 deberán cumplir al menos la norma 3.

12.4.2.6. Todos los EDS deberán adecuarse a la norma 3 desde el 1 de septiembre de 2020 a más tardar, a menos que sea de aplicación el punto 12.4.2.3.»;

b) la lista de apéndices después del punto 12.11 se sustituye por el texto siguiente:

«APÉNDICE 12-A

Se establecen disposiciones detalladas sobre los requisitos de funcionamiento de los arcos detectores de metales (WTMD) en una decisión específica de la Comisión.

APÉNDICE 12-B

Se establecen disposiciones detalladas sobre los requisitos de funcionamiento de los sistemas de detección de explosivos (EDS) en una decisión específica de la Comisión.

APÉNDICE 12-C

Se establecen disposiciones detalladas sobre los requisitos de funcionamiento de los equipos de control de líquidos, aerosoles y geles (LAGS) en una decisión específica de la Comisión.

APÉNDICE 12-D

Se establecen disposiciones detalladas sobre los niveles de prestaciones de los perros detectores de explosivos (PDE) en una decisión específica de la Comisión.

APÉNDICE 12-E

Se establecen disposiciones detalladas sobre los procedimientos de aprobación de los perros detectores de explosivos (PDE) en una decisión específica de la Comisión.

APÉNDICE 12-F

Se establecen disposiciones detalladas sobre las zonas y las condiciones de prueba de los perros detectores de explosivos (PDE) en una decisión específica de la Comisión.

APÉNDICE 12-G

Se establecen disposiciones detalladas sobre los requisitos de control de calidad de los perros detectores de explosivos (PDE) en una decisión específica de la Comisión.

APÉNDICE 12-H

Se establecen disposiciones detalladas sobre “PDE de búsqueda libre — Metodología de intervención” en una decisión específica de la Comisión.

APÉNDICE 12-I

Se establecen disposiciones detalladas sobre “PDE de detección olfativa a distancia de explosivos — Metodología de intervención” en una decisión específica de la Comisión.

APÉNDICE 12-J

Se establecen disposiciones detalladas sobre los requisitos de funcionamiento de los equipos de detección de metales (MDE) en una decisión específica de la Comisión.

APÉNDICE 12-K

Se establecen disposiciones detalladas sobre los requisitos de funcionamiento de los escáneres de seguridad en una decisión específica de la Comisión.

APÉNDICE 12-L

Se establecen disposiciones detalladas sobre los requisitos de funcionamiento de los equipos de detección de trazas de explosivos (ETD) en una decisión específica de la Comisión.».
