III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

814 *Resolución de 1 de diciembre de 2025, de la Secretaría General de Transportes Aéreo y Marítimo, por la que se aprueba la actualización de la parte pública del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil.*

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

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

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

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

Estas disposiciones cuentan con la conformidad del Pleno del Comité Nacional de Seguridad para la Aviación Civil que en su sesión de 11 de julio de 2025 adoptó una modificación del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil, siendo la fecha de entrada en vigor el 1 de septiembre de 2025.

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

Madrid, 1 de diciembre de 2025.–El Secretario General de Transportes Aéreo y Marítimo, Benito Núñez Quintanilla.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

ANEXO

(Parte Pública del PNS)

Principios generales del Programa Nacional de Seguridad

Artículo 1. *Objetivo y alcance del Programa.*

1.1 Objetivo del Programa.

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

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

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

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

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

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

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

1.2 Ámbito de aplicación y limitaciones.

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

a) todos los aeropuertos nacionales, helipuertos e instalaciones de navegación aérea, tanto incluidas como no incluidas en recinto aeroportuario;

b) todos los operadores, entre ellos las compañías aéreas, que presten servicios en los aeropuertos mencionados en la letra a);

c) todas las entidades que aplican normas de seguridad aérea que lleven a cabo sus actividades en locales situados dentro o fuera de las instalaciones del aeropuerto y

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

suministren bienes y/o servicios a los aeropuertos mencionados en la letra a) o a través de ellos.

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

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

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

1.3 Otros Programas de Seguridad para la Aviación Civil.

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

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

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

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

a) Programas de Seguridad de aeropuertos y compañías aéreas.

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

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

b) Programas de Seguridad de entidades.

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

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

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

1.4 Alcance del Programa Nacional.

El alcance del Programa se ha adecuado al cumplimiento de los fines anteriormente indicados. La estructura del mismo sistematiza los procedimientos de aplicación y se ha ordenado para facilitar los procesos de auditoría e inspección de su cumplimiento, coherentemente con lo indicado en el Reglamento (CE) n.º 300/08.

a) Principios generales.

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

b) Capítulos del PNS.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

El capítulo 13 enuncia la necesidad de establecer un Programa Nacional de Control de Calidad en materia de seguridad (sólo en la parte restringida).

El capítulo 14 establece las definiciones de las áreas y medidas necesarias para garantizar la protección de las instalaciones y dependencias de Navegación Aérea con independencia de su ubicación (sólo en la parte restringida).

El capítulo 15 establece las referencias de actuación frente a actos de interferencia ilícita, así como los medios necesarios en relación con estas contingencias (sólo en la parte restringida).

c) Anexo A: Instrucciones de seguridad (SA).

Establece directrices complementarias a la aplicación de las normas básicas y procedimientos establecidos en su capitulado a través de las Instrucciones de Seguridad (sólo en la parte restringida).

1.5 Cumplimiento del Programa y Sanciones.

La Autoridad competente por su parte, velará por el cumplimiento de la norma y verificará su eficacia y correcta implantación a través del ejercicio de auditorías en todas

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

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

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

1.6 Adecuación y actualización del Programa.

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

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

Artículo 2. *Definiciones.*

Acto de Interferencia Ilícita.	Actos, o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil incluyendo, sin que esta lista sea exhaustiva, lo siguiente: – Apoderamiento ilícito de aeronaves; – Destrucción de una aeronave en servicio; – Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos; – Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica; – Introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos destinados a fines criminales; – Uso de una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente; – Comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.
Aeronaves de Estado.	Las aeronaves militares, entendiéndose por tales las que tengan como misión la defensa nacional o estén mandadas por un militar comisionado al efecto. Estas aeronaves quedan sujetas a su regulación peculiar. También se consideran las aeronaves no militares destinadas exclusivamente a servicios estatales no comerciales.
Agente acreditado.	Es una entidad que realiza negocios con un operador aéreo y aplica controles de seguridad a la carga y correo que son aceptados o requeridos por la Autoridad competente.
Arco detector de metales.	Equipo de seguridad que permite, tras el paso a través del mismo, revelar la presencia de ciertos objetos prohibidos en función de diversas variables.
Área de Maniobras.	Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.
Área de Movimiento.	Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y la(s) plataforma(s).
Auditorías/Inspección.	Son los procesos basados en una metodología común, con objeto de garantizar «in situ» la eficacia del Programa Nacional de Seguridad. Se realizarán por parte de auditores cualificados. Este concepto se reserva en el Reglamento (CE) n.º 300/08, a la realización de estas actividades en el ámbito nacional, en los términos recogidos en el PNC.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

Autoridad Aeroportuaria.	La Autoridad aeroportuaria en cada aeropuerto será el Director de Aeropuerto o Delegado de Aena en las Bases Aéreas y aeródromos militares abiertos al tráfico civil en su ámbito de competencia. Estos últimos deberán coordinar las acciones de aplicación y cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil con el Jefe de la Base Aérea como responsable único de la seguridad de la misma, en la que están incluidas las Instalaciones cedidas en uso a Aena.
Autoridad competente de Seguridad de Aviación Civil.	Autoridad nombrada por el Estado responsable de las actividades para la aplicación del programa nacional de seguridad de la aviación civil [Reglamento (CE) n.º 300/08].
Acreditación/Autorización.	Cualquiera de los soportes (tarjeta, cartulina, pegatina autoadhesiva, u otro documento) expedido a las personas/vehículos que necesiten acreditación o autorización para tener acceso a ciertas zonas de los aeropuertos.
Aviso de Bomba.	Amenaza comunicada, anónima o no, real o falsa, que sugiere o indica que la seguridad de una aeronave en vuelo o en tierra, aeropuertos, instalaciones de aviación civil, o personas pueden estar en peligro debido a un explosivo o artefacto.
Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.	Es el órgano colegiado en materia de seguridad de la aviación civil, que entre otras funciones auxiliará y cooperará con la Autoridad competente de seguridad, en el ejercicio de sus funciones.
Comprobación de antecedentes personales – valoración de la idoneidad.	La verificación de la identidad y la experiencia previa de una persona, incluidos los antecedentes penales, como parte de la evaluación de la idoneidad de un individuo para tener libre acceso a las zonas restringidas de seguridad. Todo control de antecedentes personales deberá, al menos: a) establecer la identidad de la persona sobre la base de los documentos justificativos oportunos; b) referir los posibles antecedentes penales en todos los Estados de residencia durante al menos los cinco años precedentes, y. c) referir la formación y experiencia profesional, así como las posibles «lagunas» existentes durante al menos los cinco años precedentes.
Control.	La utilización de medios técnicos o de otra índole cuyo fin es reconocer y/o detectar artículos prohibidos.
Control de Acceso.	Punto dotado de recursos humanos y técnicos, destinado a conseguir que en cada zona sólo se encuentren las personas y vehículos autorizados para ello.
Control de seguridad.	Aplicación de medios mediante los cuales se puede impedir la introducción de artículos prohibidos.
Disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.	Disposiciones establecidas conforme a una Decisión específica de la Comisión europea cuya divulgación podría comprometer la seguridad.
Equipaje de bodega acompañado.	El equipaje aceptado para su transporte en la bodega de una aeronave a bordo de la cual está el pasajero que lo ha facturado.
Equipaje de bodega no acompañado.	El equipaje aceptado para su transporte en la bodega de una aeronave a bordo de la cual no está el pasajero que lo ha facturado.
Equipaje seguro.	Todo equipaje facturado pendiente de embarque que haya pasado el control y que esté físicamente protegido para impedir la introducción de objetos.
Equipaje de mano.	El equipaje destinado a ser transportado en la cabina de una aeronave por un pasajero.
Equipo de detección de trazas-ETD.	Un sistema tecnológico o una combinación de distintas tecnologías capaz de detectar ínfimas, y de indicar mediante una alarma, la presencia de materiales explosivos contenidos en el equipaje u otros artículos sujetos a análisis.
Equipos de Rayos X.	Equipo de seguridad que permite inspeccionar equipaje proporcionando imágenes de alta resolución y calidad del interior, adecuado con funciones de ayuda al operador.
Expedidor conocido (KC).	Es una entidad que origina o reconoce carga y correo aéreos por cuenta propia y cuyos procedimientos cumplen con normas de seguridad establecidas por la Autoridad competente en forma suficiente para permitir el transporte de carga y correo en cualquier aeronave.
Instalación de Navegación Aérea:	Centros, dependencias e infraestructuras a través de los que se prestan servicios a la navegación.
Lado Aire.	La zona de circulación de los aeropuertos, terrenos y edificios adyacentes o partes de ellos a la que está restringido el acceso por motivos de seguridad aeroportuaria.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

Lado Tierra.	La zona de los aeropuertos, terrenos y edificios adyacentes o partes de ellos que no es una zona de operaciones.
Programa Nacional de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil (PNC).	Es el programa relativo al control de la calidad de aplicación en todos los términos del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil, según lo establecido en el artículo 11 del Reglamento (CE) n.º 300/2008. Contempla los conceptos de supervisión, identificación de deficiencias y aplicación de medidas correctoras para garantizar y mantener la eficacia del citado Programa.
Programa Nacional de Formación sobre Seguridad en la Aviación Civil (PNF).	Es el programa, promovido y aplicado por la Autoridad competente de Seguridad, que establece la política de formación en esta materia con especial referencia a la promoción de la seguridad, cursos según especialidades temáticas y destinatarios, formadores, requisitos de personal en relación con la seguridad, así como los procesos de adiestramiento del personal auditor.
Proveedor civil de servicios de Navegación Aérea.	Cualquier entidad pública o privada que preste servicios de navegación aérea para el tránsito aéreo general.
Responsable de Seguridad.	A efectos de la normativa de seguridad de la aviación civil, es la persona responsable de mantener actualizado el programa de seguridad de su empresa y de su ejecución.
Sistema de detección de explosivos - EDS.	Sistema o combinación de diferentes tecnologías que permiten detectar de forma automática, y así indicarlo por medio de una alarma, sustancias explosivas contenidas en el equipaje.
Transbordo o transferencia.	Los pasajeros, los equipajes, la carga o el correo en espera de embarcar en una aeronave distinta de aquélla en que llegaron.
Tránsito.	Los pasajeros, los equipajes, la carga o el correo en espera de embarcar en la misma aeronave en que llegaron.
Vuelo Comercial.	El vuelo regular o no regular o la actividad de vuelos efectuados en virtud de un contrato de alquiler y destinados al público en general o a grupos privados previo pago de remuneración.
Zona de Acceso Controlado.	Son aquellas zonas, en las que el acceso es controlado para que sólo acceda personal autorizado, y donde no es necesario realizar un control de seguridad.
Zona Aeronáutica.	La zona de circulación de los aeropuertos, terrenos y edificios adyacentes o partes de ellos cuyo acceso está controlado.
Zona Crítica.	Zona especialmente sensible dentro de las zonas restringidas de seguridad que abarca al menos todas las áreas aeroportuarias a las que tengan acceso los pasajeros en espera de embarcar que hayan pasado el control de seguridad y aquellas por las que pueda circular o en las que se pueda guardar el equipaje facturado pendiente de embarque ya controlado, salvo si se trata de «equipaje seguro».
Zona Crítica Temporal de Seguridad.	Estas zonas abarcan al menos todas las áreas aeroportuarias a las que tengan acceso los pasajeros en espera de embarcar que hayan pasado el control de seguridad y aquellas por las que pueda circular o en las que se pueda guardar el equipaje facturado pendiente de embarque ya controlado, salvo si se trata de «equipaje seguro». Se establecen cuando se cumplan ciertas condiciones determinadas por la Autoridad competente.
Zona Demarcada de Seguridad.	Es una zona delimitada de las zonas restringidas de seguridad de un aeropuerto, en la cual se podrán aplicar medidas de seguridad alternativas a las normas básicas comunes.
Zona de Operaciones.	Ver Lado Aire.
Zona Pública.	Área de un aeropuerto y los edificios en ella comprendidos a la que tiene libre acceso el público en general.
Zona Restringida de Seguridad.	Toda zona de un aeropuerto cuyo acceso está sujeto a un control de accesos y un control de seguridad. Cuando esto no sea posible, las personas y vehículos estarán sometidos a un control aleatorio para garantizar la seguridad. La zona restringida de seguridad abarca al menos el área aeroportuaria a la que tengan acceso los pasajeros en espera de embarcar que hayan pasado control, aquel por el que pueda circular o en el que se pueda guardar el equipaje facturado pendiente de embarque ya controlado salvo si se trata de «equipaje seguro», y la zona aeroportuaria utilizada para el estacionamiento de toda aeronave sujeta a operaciones de carga o embarque.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

Artículo 3. *Referencias normativas y legislativas.*

3.1 Normativa de la Unión Europea.

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

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

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

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

● Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1141/2011 de la Comisión, de 10 de noviembre de 2011, que modifica Reglamento (CE) n.º 272/2009, que completa las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil en lo que respecta al uso de escáneres de seguridad en los aeropuertos de la UE.

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

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

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

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

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

● Reglamento de Ejecución (UE) n.º 2016/472 de la Comisión de 31 de marzo de 2016 que modifica el Reglamento (UE) n.º 72/2010 en lo que respecta a la definición del término inspector de la Comisión.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

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

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

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

● Reglamento de Ejecución (UE) 2018/55 de la Comisión, de 9 de enero de 2018, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2015/1998 en lo que respecta a la inclusión de la República de Singapur entre los terceros países a los que se reconoce la aplicación de normas de seguridad equivalentes a las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil.

● Reglamento de Ejecución (UE) 2019/103 de la Comisión, de 23 de enero de 2019, por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 en lo que respecta a la aclaración, armonización y simplificación, así como al refuerzo de determinadas medidas de seguridad aérea específicas.

● Reglamento de Ejecución (UE) 2019/413 de la Comisión, de 14 de marzo de 2019, por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 en lo que se refiere a los terceros países a los que se reconoce la aplicación de normas de seguridad equivalentes a las normas básicas comunes. (UK OSS).

● Reglamento de Ejecución (UE) 2019/1583 de la Comisión, de 25 de septiembre de 2019, por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 en lo que se refiere a las medidas de ciberseguridad.

● Reglamento de Ejecución (UE) 2020/111 de la Comisión, de 13 de enero de 2020, por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 en lo que se refiere a la homologación de equipos de seguridad de la aviación civil, así como a los terceros países a los que se reconoce la aplicación de normas de seguridad equivalentes a las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil.

● Reglamento de Ejecución (UE) 2020/910 de la Comisión, de 30 de junio de 2020, por el que se modifican los Reglamentos de Ejecución (UE) 2015/1998, (UE) 2019/103 y (UE) 2019/1583, a consecuencia de la pandemia de COVID-19.

● Reglamento de Ejecución (UE) 2021/255 de la Comisión, de 18 de febrero de 2021, que modifica el Reglamento (UE) 2015/1998 por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea relativas al PLACI, requisitos para los EDS norma 3 y los equipos de rayos X utilizados para la inspección de carga.

● Reglamento de Ejecución (UE) 2022/421 de la Comisión, de 14 de marzo de 2022, que modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea. (OSS y validación carga).

● Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1174 de la Comisión, de 7 de julio de 2022, que modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 en lo que respecta a determinadas medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea.

● Reglamento de Ejecución (UE) 2023/566 de la Comisión, de 10 de marzo de 2023, por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 en lo que respecta a determinadas medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea. (Tecnología y PLACI).

● Reglamento de Ejecución (UE) 2024/1255 de la Comisión, de 3 de mayo de 2024, por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 2015/1998 en lo que respecta a determinadas medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes en materia de seguridad aérea (DO L 2024/1255, 6.5. 2024). (Trasportistas aprobados).

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

● Reglamento de Ejecución (UE) (UE) 2024/2108 de la Comisión, de 29 de julio de 2024, que deroga la Decisión (UE) 2024/1177 de la Comisión, ya que la configuración objeto de dicha Decisión debe ahora estar sujeta a la limitación aplicable a todas las configuraciones de los equipos EDSCB conformes a la norma C3 aprobados.

● Reglamento de Ejecución (UE) 2025/920 de la Comisión, de 19 de mayo de 2025, por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 2015/1998 en lo que respecta a determinadas medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes en materia de seguridad aérea (Medidas de refuerzo en carga).

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

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

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

● Decisión de Ejecución de la Comisión C(2018) 4857, de 27 de julio de 2018, que modifica la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión en lo relativo a la utilización de sistemas de detección de explosivos para la inspección del equipaje de mano, líquidos, aerosoles o geles.

● Decisión de Ejecución de la Comisión C(2019) 132, de 23 de enero de 2019, que modifica la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 en lo que atañe a la aclaración, armonización y simplificación, así como al refuerzo de determinadas medidas de seguridad aérea.

● Decisión de Ejecución de la Comisión C(2020) 4241, de 30 de junio de 2020, por la que se modifica la Decisión de Ejecución C(2019) 132 final de la Comisión en lo que se refiere al aplazamiento de determinados requisitos reglamentarios en el ámbito de la comprobación de antecedentes personales a raíz de la pandemia de COVID-19.

● Decisión de Ejecución de la Comisión C(2021) 996, de 19 de febrero de 2021, que modifica la Decisión de Ejecución C(2015) 8005, por la que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea relativas al PLACI, requisitos para los EDS norma 3 y los equipos de rayos X utilizados para la inspección de carga.

● Decisión de Ejecución de la Comisión C(2022) 4638, de 7 de julio de 2022, que modifica la Decisión de Ejecución C(2015) 8005, en lo que respecta a determinadas medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea.

● Decisión de Ejecución de la Comisión C(2023) 1569, de 10 de marzo de 2023, que modifica la Decisión de Ejecución C(2015) 8005, en lo que respecta a determinadas medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea.

● Decisión de Ejecución C(2024) 2826 de la Comisión, de 3 de mayo de 2024, por la que se modifica la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 en lo que respecta a determinadas medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes en materia de seguridad de la aviación.

● Decisión de Ejecución C(2025) 3014 de la Comisión, de 19 de mayo de 2025, por la que se modifica la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 en lo que respecta a determinadas medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes en materia de seguridad de la aviación.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

3.2 Convenios y protocolos internacionales.

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

– Convenio de Chicago: España ratificó el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago), de 7 de diciembre de 1944, el 24 de febrero de 1947 (BOE n.º 55, de 5 de marzo de 1947). En su anexo 17, Seguridad-Protección de la Aviación Civil internacional, incluye normas y métodos recomendados internacionales para la prevención de actos de interferencia ilícita.
– Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita. Doc. 8973 de la OACI (Material de guía para la aplicación del anexo 17).
– Convenio de Tokio, sobre infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves (14 de septiembre de 1963). Ratificado por España el 1 de octubre de 1969 (BOE 308, de 25 de octubre).
– Protocolo firmado en Buenos Aires (24 de septiembre de 1968), relativo al Texto Auténtico Trilingüe del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Ratificado por España el 24 de septiembre de 1968 (BOE n.º 311, de 29 de diciembre 1969).
– Convenio de la Haya para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (16 de diciembre de 1970). Ratificado por España el 6 de octubre de 1972 (BOE n.º 13, de 15 de enero 1973).
– Convenio de Montreal para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la Aviación Civil (23 de septiembre de 1971). Ratificado por España el 30 de octubre de 1972 (BOE n.º 9, de 10 enero 1974).
– Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que presten servicio a la Aviación Civil, complementario del Convenio de Montreal firmado el 24 de febrero de 1988, ratificado por España el 8 de abril de 1991 (BOE de 15 de noviembre de 1991) y rectificado en BOE de fecha 5 de abril de 1992.
– Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección (Montreal 1 de marzo de 1991). Ratificado por España el 5 de abril de 1993 (BOE n.º 288, de 2 diciembre 1998).

3.3 Legislación nacional.

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

3.3.1 Leyes.

– Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.
– Ley 209/1964, de 24 de diciembre, Penal y Procesal de la Navegación Aérea (BOE n.º 311, de 28 de diciembre), derogada parcialmente por la Ley Orgánica 1/1986, de 8 de enero, por la que se suprime la jurisdicción penal aeronáutica y se adecuan las penas por infracciones aeronáuticas.
– Real Decreto-ley 12/1978, de 27 de abril, sobre fijación y delimitación de facultades en materia de aviación entre los Ministerios de Defensa y de Transporte, Turismo y Comunicaciones (BOE n.º 101, de 28 de abril).
– Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.
– Ley 4/1990, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 1990 (BOE de 30 de junio) artículo 82 de creación del Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).
– Ley 13/1996, de 30 de diciembre (artículo 42), de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social (BOE de 31 de diciembre de 1996) por el que se crea la «Tasa de Seguridad Aeroportuaria».
– Ley 21/2003, de 7 de julio, de seguridad aérea.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

– Ley 8/2011, de 28 de abril, por la que se establecen medidas para la protección de las infraestructuras críticas.
– Ley 5/2014, de 4 de abril, de Seguridad Privada.
– Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.
– Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

3.3.2 Reales Decretos (R.D.).

– R.D. 3185/1978, de 29 de diciembre, por el que se desarrolla el Real Decreto-ley 12/1978, de 27 de abril, sobre delimitación de facultades entre los Ministerios de Defensa y de Transportes.
– R.D. 905/1991, de 14 de junio, por el que se aprueba el Estatuto del Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena).
– R.D. 429/1993, de 26 de marzo, Reglamento de los procedimientos en materia de responsabilidad patrimonial de las administraciones públicas.
– R.D. 1398/1993, de 4 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento del Procedimiento para el Ejercicio de la Potestad Sancionadora.
– R.D. 2364/1994, de 9 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Seguridad Privada.
– R.D. 1167/1995, de 7 de julio, sobre el régimen de uso de aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las Bases Aéreas y aeródromos militares abiertos al tráfico civil.
– R.D. 1161/1999, de 2 de julio, por el que se regula la prestación de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra.
– R.D. 734/2020, de 4 de agosto, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior.
– R.D. 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea.
– R.D. 1476/2004, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento.
– R.D. 550/2006, de 5 de mayo, por el que se designa la Autoridad competente responsable de la coordinación y seguimiento del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil y se determina la organización y funciones del Comité Nacional de Seguridad de la aviación civil.
– R.D. 393/2007, de 23 de marzo, por el que se aprueba la Norma Básica de Autoprotección de los centros, establecimientos y dependencias dedicados a actividades que puedan dar origen a situaciones de emergencia. Actualizado por el Real Decreto 1468/2008.
– R.D. 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.
– R.D. 98/2009, de 6 de febrero, por el que se aprueba el reglamento de inspección aeronáutica.
– R.D. 704/2011, de 20 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de protección de las infraestructuras críticas.

3.3.3 Acuerdo del Consejo de Ministros y Resoluciones.

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

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

Seguridad para la Aviación Civil y se declara pública la parte del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil que afecta directamente a los pasajeros y aquélla que, en el ámbito interno, constituye aplicación de las medidas comunes de seguridad aérea que no tienen carácter de información clasificada de la UE.

3.3.4 Órdenes Ministeriales.

– Orden de Presidencia de Gobierno de 5 de diciembre de 1979, sobre seguridad pública en los aeropuertos y aeródromos públicos civiles (BOE n.º 293, de 7 de diciembre).
– Orden de 26 de enero de 2001, por la que se modifica la relación de aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea o aeródromo militar y un aeropuerto contenidas en el Real Decreto 1167/1995.
– Orden de 15 de febrero de 2001 por la que se modifica la relación de Bases Aéreas o aeródromos militares abiertos al tráfico aéreo civil contenidas en el Real Decreto 1167/1995.

CAPÍTULO 1

Seguridad en los aeropuertos

1.0 Disposiciones generales.

1.0.1 Salvo disposición en contra, la Autoridad competente, el gestor aeroportuario, la compañía aérea o la entidad responsable velarán, según sus responsabilidades, por la implantación de las medidas establecidas en el presente capítulo.
1.0.2 A efectos del presente capítulo, se considerarán partes o elementos de un aeropuerto toda aeronave, autobús, carretilla o remolque portaequipaje y cualquier otro medio de transporte, así como toda pasarela de embarque/desembarque.
A efectos del presente capítulo, se entenderá por «equipaje seguro» todo equipaje inspeccionado y que esté físicamente protegido para impedir la introducción de objetos.
1.0.3 Sin perjuicio de los criterios para la aplicación de exenciones establecidos en la parte K del anexo del Reglamento (CE) n.º 272/2009 de la Comisión, la Autoridad competente podrá autorizar procedimientos especiales de seguridad o podrá conceder exenciones en cuanto a la protección y seguridad de las zonas de operaciones aeroportuarias en días en los que no haya más de una aeronave que deba someterse a operaciones de carga, descarga, embarque o desembarque en cualquier momento dentro de las zonas críticas de las zonas restringidas de seguridad o en un aeropuerto no incluido en el ámbito de aplicación del punto 1.1.3.
1.0.4 Los objetos transportados por personas distintas de los pasajeros son pertenencias destinadas al uso personal de la persona que las transporta.
1.0.5 Las referencias a terceros países en este capítulo y, en su caso, en una Decisión específica de la Comisión, incluyen a otros países y territorios a los que, con arreglo al artículo 355 del Tratado de funcionamiento de la Unión Europea, no es de aplicación la tercera parte, título VI, de dicho Tratado.

1.1 Requisitos de Planificación Aeroportuaria.

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

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

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

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

Se deberán crear las siguientes zonas en los aeropuertos:

a) Lado tierra; la zona de los aeropuertos, terrenos y edificios adyacentes o partes de ellos que no es una zona de operaciones;

b) Lado aire o zona de operaciones; la zona de circulación de los aeropuertos, terrenos y edificios adyacentes o partes de ellos en la que está restringido el acceso por motivos de seguridad aeroportuaria.

b.1) Zonas de acceso controlado.

b.2) Zonas restringidas de seguridad, y

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

1.1.1 Límites.

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

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

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

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

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

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

c) Carteles:

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

1.1.2 Zonas restringidas de seguridad.

1.1.2.1 Las zonas restringidas de seguridad incluirán, al menos:

a) La zona del aeropuerto a la que tengan acceso los pasajeros en espera de embarcar que hayan pasado el control de seguridad,

b) La zona del aeropuerto por la que pueda circular o en la que se pueda guardar el equipaje facturado pendiente de embarque ya inspeccionado, salvo en lo que concierne al equipaje seguro, y

c) La zona del aeropuerto utilizada para el estacionamiento de toda aeronave sujeta a operaciones de carga o embarque.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

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

Las personas que lleven a cabo un registro de seguridad en zonas distintas de las utilizadas para desembarcar pasajeros que no hayan pasado una inspección con arreglo a las normas básicas comunes deberán recibir formación de conformidad con los puntos 11.2.3.1, 11.2.3.2, 11.2.3.3, 11.2.3.4 u 11.2.3.5.

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

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

1.1.3 Zonas críticas de las zonas restringidas de seguridad.

1.1.3.1 Se establecerán zonas críticas en los aeropuertos en los que más de 60 miembros del personal esté en posesión de acreditaciones aeroportuarias que permitan el acceso a las zonas restringidas de seguridad.

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

1.1.3.2 Las zonas críticas de seguridad incluirán, al menos:

a) Todas las zonas del aeropuerto a las que tengan acceso los pasajeros en espera de embarcar que hayan pasado el control, y

b) Todas aquellas zonas de un aeropuerto por las que pueda circular o en las que se pueda guardar el equipaje facturado pendiente de embarque ya controlado, salvo si se trata de equipaje seguro.

Un área del aeropuerto se considerará zona crítica, al menos durante el período en que se estén llevando a cabo las actividades mencionadas en los apartados anteriores.

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

1.1.3.4 Se efectuará rápidamente un registro de seguridad de todas aquellas partes que hubiesen podido contaminarse a fin de garantizar razonablemente que no contienen artículos prohibidos, en aquellos casos en que hubiesen podido tener acceso a zonas críticas personas de alguno de los grupos siguientes:

a) personas no sometidas a inspección;

b) pasajeros y tripulaciones procedentes de terceros países distintos de los enumerados en el Adjunto C;

c) pasajeros y tripulaciones procedentes de aeropuertos de la Unión respecto a los cuales el Estado miembro pertinente no aplique las normas básicas comunes con arreglo a lo dispuesto en el artículo 1 del Reglamento (UE) n.º 1254/2009 de la Comisión[2], a

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

menos que sean esperados en el momento de su llegada y acompañados fuera de estas zonas de conformidad con el punto 1.2.7.3.

[2] Reglamento (UE) n.º 1254/2009 de la Comisión, de 18 de diciembre de 2009, por el que se fijan criterios que permitan a los Estados miembros no aplicar las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil y adoptar medidas de seguridad alternativas (DO L 338 de 19 de diciembre de 2009, p. 17).

El presente punto se considerará cumplido por toda aeronave sometida a un registro de seguridad de aeronaves, y no será aplicable cuando las personas mencionadas en los puntos 1.3.2 y 4.1.1.7 hayan tenido acceso a zonas críticas.

En lo que respecta a las letras b) y c), la presente disposición se aplicará únicamente a aquellas zonas críticas que sean utilizadas para el equipaje de bodega inspeccionado y/o pasajeros pendientes de embarque que hayan sido sometidos a inspección y no embarquen en la misma aeronave que dichos pasajeros y tripulaciones.

1.2 Control de Acceso.

1.2.1 Acceso a las zonas de operaciones.

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

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

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

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

1.2.2 Acceso a zonas restringidas de seguridad.

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

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

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

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

Los menores de 14 años, que viajen solos, podrán acceder acompañados a la sala de embarque por un adulto que lleve una tarjeta de acompañante emitida por la compañía aérea y cuyo formato haya sido validado previamente por el Comité Local Seguridad. También, se podrá permitir a un acompañante autorizado a acceder a la sala de embarque o a la sala de recogida de equipajes para recoger a un menor en un vuelo de llegada, en las mismas condiciones que en el caso anterior.

Este procedimiento de acceso es de aplicación al acompañante que no vaya a volar del pasajero sordo-ciego que requiera de su ayuda, aunque solicite el servicio der asistencia PMR.

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

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

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

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

1.2.2.3 Tan solo podrán acceder a las zonas restringidas de seguridad aquellos vehículos con una autorización válida.
1.2.2.4 Se controlará la tarjeta de embarque o equivalente a que se refiere el punto 1.2.2.2, letra a), a fin de garantizar razonablemente su validez, antes de autorizar a su portador el acceso a las zonas restringidas de seguridad.
Se controlarán las tarjetas mencionadas en el punto 1.2.2.2, letras b) a d), a fin de garantizar razonablemente que son válidas y corresponden a quien las porta antes de autorizar el acceso a las zonas restringidas de seguridad.
Cuando se utilice la identificación biométrica, la verificación garantizará que la persona que solicite acceder a las zonas restringidas de seguridad posee una de las acreditaciones indicadas en el punto 1.2.2.2, y que tal acreditación es válida y no ha sido cancelada.
1.2.2.5 Para impedir el acceso sin autorización a las zonas restringidas de seguridad, se instalarán puntos de control en los accesos consistentes en:

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

Las acreditaciones que permiten el acceso a las zonas restringidas de seguridad serán comprobadas electrónica o visualmente para asegurar que son válidas y se corresponden con la identidad del titular.
En el caso de la letra a), la restricción de acceso a una persona cada vez, no será aplicable en los puntos de acceso utilizados exclusivamente por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad que desarrollen su actividad en el aeropuerto, aunque esto no exime del control de acceso para cada persona.
1.2.2.6 Toda autorización para vehículo se controlará oportunamente antes de permitir el acceso a las zonas restringidas de seguridad a fin de garantizar que es válida y corresponde al vehículo en cuestión.
1.2.2.7 El acceso a las zonas restringidas de seguridad deberá regirse, asimismo, por las disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.
1.2.2.8 El personal que desarrolle su actividad en el aeropuerto y deba tener acceso a las zonas restringidas de seguridad deberá recibir periódicamente formación en materia de seguridad de la aviación de acuerdo a lo establecido en el Programa Nacional de Formación (PNF).
1.2.2.9 Está prohibido hacer fotografías y grabaciones con cualquier medio dentro del recinto aeroportuario, así como su difusión por cualquier red social o medio, salvo autorización expresa de la Autoridad aeroportuaria, en las siguientes zonas:

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

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

Estarán exentos de esta prohibición:

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

1.2.2.10 Está prohibido el uso de sistemas láseres dentro del recinto aeroportuario apuntando a las aeronaves o las instalaciones de navegación aérea. A los infractores se les podrá aplicar la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.
1.2.2.11 Sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) en los aeropuertos.

1) La Autoridad competente garantizará que, conforme a la evaluación de riesgos llevada a cabo por las autoridades nacionales competentes, se hayan implantado medidas de seguridad o procedimientos operacionales apropiados para mitigar los posibles ataques o incidentes derivados del uso intencionado o involuntario de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) en los aeropuertos.
A nivel local, los proveedores de servicios aeroportuarios y los proveedores de servicios de navegación aérea, en colaboración con las FFCCS y el representante de la Autoridad competente del Ministerio de Defensa, desarrollarán un procedimiento para reducir el nivel de riesgo y responder ante la materialización de la amenaza de presencia de RPAS en el entorno aeroportuario.
Este procedimiento estará basado en las directrices nacionales establecidas por la Autoridad competente (protocolo coordinado de respuesta ante la amenaza de presencia de drones en el entorno aeroportuario).
2) Está prohibido el uso de RPAS o drones dentro del recinto aeroportuario o en sus proximidades sin autorización previa. A los infractores se les podrá aplicar la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

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

1.2.3.1 Tan solo se podrán expedir tarjetas de identificación como miembros de tripulación empleados en una compañía aérea de la Unión y acreditaciones como personal de aeropuerto a las personas con necesidades operativas que hayan superado una comprobación de antecedentes reforzada con arreglo al Adjunto H.
1.2.3.2 Las tarjetas de identificación de los miembros de tripulación y las acreditaciones del personal de aeropuerto tendrán una validez no superior a cinco años.
1.2.3.3 La tarjeta de identificación y la acreditación de toda persona que no supere la comprobación de antecedentes realizada conforme al Adjunto H será inmediatamente desactivada o retirada, según proceda, y devuelta a la Autoridad competente, el gestor o entidad, según corresponda.
1.2.3.4 La tarjeta de identificación y la acreditación deberá llevar la tarjeta de identificación o la acreditación en un lugar visible, al menos mientras el titular se halle en zonas restringidas de seguridad.
Cuando exista alguna sospecha en el uso indebido de la acreditación o la tarjeta de identificación, las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado podrán solicitar el DNI, tarjeta de residencia o pasaporte conforme a lo establecido en la Ley Orgánica 4/2015.
En caso de detectarse alguna irregularidad en la acreditación o en la tarjeta de identificación, se pondrá en conocimiento de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado. El personal de seguridad del aeropuerto deberá retener dicha acreditación de forma preventiva y entregarla a la Oficina de Seguridad.
Las personas que no exhiban la acreditación o la tarjeta de identificación en las zonas restringidas de seguridad distintas de aquellas en las que se encuentran los pasajeros serán interceptadas por los responsables de la aplicación del punto 1.5.1.c), y si procede, denunciada.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

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

a) previa solicitud de la Autoridad competente, el gestor o la entidad emisora, según corresponda;
b) por extinción del contrato;
c) ante un cambio de empleador;
d) ante un cambio en la necesidad de acceder a zonas para las que se ha concedido la acreditación;
e) por expiración de la tarjeta; o
f) por suspensión.

1.2.3.6 La entidad emisora deberá ser informada inmediatamente en caso de pérdida, robo o no devolución de la tarjeta de identificación o acreditación.
1.2.3.7 La tarjeta o acreditación electrónica será desactivada inmediatamente tras su devolución, expiración, suspensión o una vez recibida la notificación de pérdida, robo o no devolución de la misma.
1.2.3.8 Las tarjetas de identificación de los miembros de tripulación y las acreditaciones del personal de aeropuerto deberán regirse asimismo por las disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

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

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

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

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

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

1.2.5.1 La acreditación personal deberá mostrar:

a) Nombre, apellidos, DNI/NIE/pasaporte y fotografía del titular. En las acreditaciones de los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y de los Funcionarios de Aduanas se podrá poner su número de tarjeta de identificación profesional en lugar del nombre y/o DNI.
En las acreditaciones de los vigilantes de seguridad que desarrollen su actividad en el aeropuerto, se podrá sustituir el DNI por el TIP. La oficina local de seguridad pondrá a disposición de las FFCCS del aeropuerto la información que permita vincular el DNI al TIP.
b) Nombre de la empresa, si procede.
c) Nombre del aeropuerto.
d) Las zonas para cuyo acceso se ha autorizado al titular, y
e) La fecha de expiración, salvo haberse programado de forma electrónica.

Las acreditaciones permitirán el acceso del personal sólo a las áreas designadas por las necesidades operativas.
1.2.5.2 A fin de evitar toda utilización indebida de las tarjetas de identificación de personal de aeropuerto, se activará un sistema que garantice razonablemente la detección de todo intento de utilización de tarjetas perdidas, robadas o no devueltas. Se adoptarán las medidas oportunas apenas se detecte un intento de uso indebido.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

1.2.6 Requisitos aplicables a las autorizaciones de vehículos.

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

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

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

3) Toda autorización electrónica para vehículos deberá:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2.7 Acceso con acompañante autorizado.

1.2.7.1 El personal de compañías aéreas perteneciente a las categorías de tripulación que no tenga acreditación aeroportuaria, incluidas las tripulaciones autorizadas de las FFCCSE, deberán ser acompañados por un acompañante autorizado siempre que se encuentren en zona restringida de seguridad y no estén en:

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

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

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

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

Los acompañantes deberán:

a) disponer de una acreditación aeroportuaria, definitiva o provisional, válida,

b) estar autorizados por la Autoridad aeroportuaria para las funciones de acompañante en las zonas restringidas de seguridad,

c) acompañar en todo momento y sin perder de vista a la persona o personas que acompaña, y

d) garantizar razonablemente el cumplimiento de las medidas de seguridad por parte de la persona acompañada.

Se definirá en el Comité Local de Seguridad:

– el número máximo de personas que pueden ir constantemente acompañadas por el acompañante autorizado en las zonas restringidas de seguridad, y

– cómo se garantiza en los accesos o en las zonas restringidas de seguridad que se puede identificar al acompañante autorizado.

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

1.2.7.5 Cuando un pasajero no viaje en el marco de un contrato de transporte aéreo que dé lugar a la expedición de una tarjeta de embarque o documento equivalente, podrá eximirse al miembro de la tripulación que escolte a dicho pasajero del requisito del punto 1.2.7.3.a).

1.2.8 Otras exenciones.

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

1.2.9 Otros accesos situados en zona restringida de seguridad.

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

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

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

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

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

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

a) inspección manual;

b) arco detector de metales (WTMD);

c) perros detectores de explosivos (EDD);

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

d) equipo de detección de trazas de explosivos (ETD);
e) escáner de seguridad que no utilice radiaciones ionizantes;
f) equipo de detección de trazas de explosivos (ETD) combinado con un detector de metales portátil (HHMD);
g) equipos de detección de metales para calzado (SMD);
h) equipos de detección de explosivos para calzado (SED).

Los equipos SMD y SED podrán utilizarse única y exclusivamente como métodos de inspección complementarios.

1.3.1.2 La inspección de personas que no sean pasajeros se regirá por lo dispuesto en los puntos 4.1.1.3 a 4.1.1.6 y 4.1.1.10 a 4.1.1.11.

1.3.1.3 Los perros detectores de explosivos, los equipos ETD y los equipos ETD combinados con equipos SED podrán utilizarse única y exclusivamente como métodos de inspección complementarios de personas que no sean pasajeros o alternándolos con registros manuales, registros manuales combinados con equipos SMD, WTMD o escáneres de seguridad, que se aplicarán de manera impredecible. La aplicación de técnicas de impredictibilidad requerirá la aprobación previa de la Autoridad competente.

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

a) registro manual;
b) equipo de Rayos X;
c) equipo de detección de explosivos (EDS);
d) software de detección automática de objetos prohibidos (APID) en combinación con la letra c);
e) perros detectores de explosivos (EDD);
f) equipo de detección de trazas de explosivos (ETD).

En caso de que el operador no pueda determinar si las pertenencias contienen o no artículos prohibidos, dichas pertenecías serán rechazadas o se inspeccionarán de nuevo hasta que el operador quede conforme.

1.3.1.5 La inspección de los objetos transportados por personas que no sean pasajeros se regirá por lo dispuesto en los puntos 4.1.2.4 a 4.1.2.7 y 4.1.2.12.

1.3.1.6 Los perros detectores de explosivos y los equipos de detección de trazas de explosivos (ETD) podrán utilizarse, única y exclusivamente, como métodos de inspección complementarios o alternándolos con registros manuales, equipos de Rayos X o EDS, que se aplicarán de manera impredecible. La aplicación de técnicas de impredictibilidad requerirá la aprobación previa de la Autoridad competente.

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

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

1.3.1.9 Asimismo, la inspección de las personas que no sean pasajeros y de los objetos transportados por esas personas deberá regirse por las disposiciones adicionales establecidas en una Decisión específica de la Comisión de carácter restringido.

1.3.2 Exenciones y procedimientos especiales de inspección.

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

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

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

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

1.4 Registro de los vehículos.

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

1.4.1 Vehículos que accedan a zonas críticas.

1.4.1.1 Se examinará el 100 % de los vehículos que accedan a zona crítica de seguridad. Una vez finalizada la inspección, deberá protegerse de toda interferencia ilícita hasta acceder a las zonas críticas.

1.4.1.2 El conductor y los ocupantes del vehículo no estarán en su interior mientras se realizan las inspecciones. Adicionalmente, se les instará a:

– sacar todas sus pertenencias personales del vehículo de cara a realizar la inspección; y

– declarar si lleva provisiones de a bordo o suministros de aeropuerto a los efectos del 8.1.1.1 y 9.1.1.1.

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

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

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

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

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

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

1.4.3 Métodos de inspección.

1.4.3.1 El registro manual tendrá por objeto efectuar un control manual de las zonas y áreas seleccionadas, incluido su contenido, para garantizar suficientemente que no haya en ellas artículos prohibidos.

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

1.4.4 Exenciones de inspección.

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

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

1.5 Seguridad física y patrullas.

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

a) los límites entre el lado tierra (incluyendo el vallado perimetral), la zona de operaciones, las zonas restringidas de seguridad, las zonas críticas de seguridad, y, cuando proceda, las zonas demarcadas;
b) las áreas del terminal y adyacentes de acceso público, incluido el parking y las vías de acceso;
c) mediante controles aleatorios, que toda persona lleva su acreditación visible en las zonas restringidas de seguridad en las que no haya pasajeros presentes y la validez de las mismas;
d) que las autorizaciones de vehículos se llevan en un lugar visible en las zonas de operaciones, y la validez de las mismas, y
e) el equipaje facturado, la carga, el correo, las provisiones de a bordo y el correo y material de la compañía aérea en espera de embarque en las zonas críticas de seguridad.

Para la aplicación de los apartados c) y d), el Comité Local de Seguridad establecerá el número mínimo de acreditaciones y autorizaciones a verificar en los servicios de vigilancia y patrullas.

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

1.6 Artículos prohibidos.

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

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

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

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

1.7 Requisitos para el vallado perimetral.

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

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

1.8 Definición de los sistemas críticos de tecnología de la información y las comunicaciones y de los datos críticos empleados para los fines de la aviación civil y protección de estos frente a las ciberamenazas.

1.8.1 La Autoridad competente velará por que los gestores aeroportuarios, las compañías aéreas y las entidades definidas en el PNS definan y protejan sus sistemas críticos de tecnología de la información y las comunicaciones y los datos críticos frente a ciberataques que pudieran afectar a la seguridad de la aviación civil.

1.8.2 Los gestores aeroportuarios, las compañías aéreas y las entidades definirán en su programa de seguridad, o en cualquier documento pertinente a que este haga referencia, los sistemas críticos de tecnología de la información y las comunicaciones y los datos críticos descritos en el apartado 1.8.1.

El programa de seguridad, o cualquier documento pertinente a que este haga referencia, detallará las medidas para garantizar la protección frente a los ciberataques mencionados en el apartado 1.8.1, así como para garantizar que estos son detectados, que se responde a ellos y que se subsanan sus efectos.

1.8.3 Las medidas detalladas para proteger dichos sistemas y datos frente a actos de interferencia ilícita se definirán, desarrollarán y aplicarán de conformidad con una evaluación del riesgo efectuada por el gestor aeroportuario, la compañía aérea o la entidad, según corresponda.

1.8.4 Cuando una autoridad o un organismo específico sea competente para adoptar medidas relacionadas con las ciberamenazas en un Estado miembro, podrá ser designado como competente para la coordinación o el seguimiento de las disposiciones en materia de ciberseguridad que figuran en el presente apartado 1.8.

1.8.5 Cuando los gestores aeroportuarios, las compañías aéreas y las entidades definidas en el PNS se sometan a requisitos de ciberseguridad independientes derivados de otra legislación nacional o de la legislación de la Unión, la Autoridad competente podrá sustituir el cumplimiento de los requisitos del presente apartado 1.8 por el cumplimiento de los elementos incluidos en dichas legislaciones. La Autoridad competente deberá coordinarse con las demás autoridades competentes pertinentes para garantizar que los regímenes de supervisión estén coordinados o sean compatibles.

CAPÍTULO 2

Medidas de seguridad alternativas

2.0 Disposiciones generales.

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

2.0.2 La finalidad del presente capítulo es:

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

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

2.1 Ámbito de aplicación.

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

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

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

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

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

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

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

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

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

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

Los riesgos se evalúan en base a:

1) localización del aeropuerto,
2) tamaño de la aeronave o de su naturaleza,
3) alcance o frecuencias de las operaciones,
4) dimensiones del aeropuerto (incluyendo longitud de la pista),
5) evitar la mezcla con personas sometidas a control de seguridad,
6) número de personas que trabaja esos aeropuertos,

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

7) número de accesos, u
8) otras características pertinentes.

CAPÍTULO 3

Seguridad de las aeronaves

3.0 Disposiciones generales.

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

3.0.2 Los terceros países cuyas normas de seguridad aplicadas han sido reconocidas como equivalentes a las normas básicas comunes de seguridad de la aeronave figuran en el Adjunto B.

3.0.3 Las aeronaves no habrán de someterse a controles de seguridad. Sin embargo, se someterán a registros de seguridad, de conformidad con lo dispuesto en el punto 3.1.

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

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

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

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

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

3.1 Registros de Seguridad de las aeronaves.

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

3.1.1 Cuándo efectuar un registro de seguridad de la aeronave.

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

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

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

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

El registro no podrá comenzar hasta que la aeronave no haya alcanzado su posición final de estacionamiento.

3.1.1.4 Toda aeronave procedente de un Estado miembro en el que hizo escala tras llegar de un tercer país no incluido en el Adjunto B se considerará una aeronave procedente de un tercer país.

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

3.1.2 Cómo efectuar un registro de seguridad de la aeronave.

La determinación sobre cómo efectuar un registro de seguridad deberá regirse por las disposiciones adicionales establecidas en disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

3.1.3 Información sobre el registro de seguridad de la aeronave.

Se registrarán y conservarán los siguientes datos sobre el registro de seguridad de un vuelo de salida en un lugar ajeno a la aeronave durante la duración del vuelo, o durante 24 horas, si este último período es superior:

– número del vuelo,
– procedencia del vuelo anterior, y
– fecha y hora en que se completó el registro de seguridad de la aeronave, y
– nombre y firma de la persona encargada de realizar dicho registro.

El registro de la información especificada en el párrafo primero podrá conservarse en formato electrónico.

3.2 Protección de las aeronaves.

Todas las aeronaves estarán protegidas de interferencias no autorizadas.

3.2.1 Aspectos generales sobre la protección de las aeronaves.

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

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

b) cerrando las puertas exteriores.

Cuando la aeronave se encuentre en una zona crítica, las puertas exteriores no accesibles a las personas desde tierra se considerarán cerradas una vez los medios de acceso se hayan retirado de la aeronave o alejado de esta lo bastante para impedir razonablemente el acceso a las personas; o

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

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

3.2.1.2 El punto 3.2.1.1 no será de aplicación a una aeronave estacionada en un hangar bloqueado o protegido contra todo acceso no autorizado.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

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

3.2.2.1 Asimismo, cuando las puertas exteriores permanezcan cerradas y la aeronave no se encuentre en una zona crítica, toda puerta exterior deberá estar:

a) alejada de todo medio de acceso; o
b) precintada; o
c) bloqueada, o
d) vigilada.

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

3.2.2.3 Una vez bloqueadas las puertas exteriores, tan solo podrán ser desbloqueadas por el personal con una necesidad operativa pertinente.

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

3.2.2.5 Asimismo, la protección de aeronaves con puertas exteriores cerradas que no se encuentren en zonas críticas deberá regirse por las disposiciones adicionales establecidas en disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

3.3 Vuelos de alto riesgo.

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

CAPÍTULO 4

Pasajeros y equipaje de mano

4.0 Normas generales.

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

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

4.0.3 Los pasajeros y su equipaje de mano procedentes de un Estado miembro en el que la aeronave estuviera en tránsito tras llegar de un tercer país no enumerado en el Adjunto C o de un aeropuerto de la Unión respecto al cual el Estado miembro pertinente no aplique las normas básicas comunes con arreglo a lo dispuesto en el artículo 1 del Reglamento (UE) n.º 1254/2009 se considerarán pasajeros y equipaje de mano procedentes de un tercer país, salvo confirmación de que dichos pasajeros y equipaje fueron objeto de inspección de conformidad con el presente capítulo.

4.0.4 A efectos del presente capítulo, se entenderá por:

a) líquidos, aerosoles y geles (LAG), las pastas, lociones, mezclas de sustancias líquidas o sólidas, y el contenido de envases a presión; tales como: pasta dentífrica, gel, bebidas, sopas, siropes, perfume, espuma de afeitar, y cualquier otro producto de consistencia similar.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

b) bolsas de seguridad a prueba de manipulaciones (STEB), son aquellas bolsas que se ajusten a las directrices en materia de control de seguridad recomendadas por la Organización de Aviación Civil Internacional.

c) equipos de sistemas de detección de explosivos líquidos (LEDS), equipos capaces de detectar materiales peligrosos.

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

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

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

a) procedan de un Estado miembro, a menos que la Comisión o ese Estado miembro hayan informado de que dichos pasajeros y su equipaje de mano no pueden considerarse inspeccionados de acuerdo con las normas básicas comunes, o

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

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

a) permanezcan a bordo de la aeronave, o

b) no se mezclen con los pasajeros en espera de embarcar ya inspeccionados, salvo aquellos que embarquen en la misma aeronave, o

c) procedan de un Estado miembro, a menos que la Comisión o ese Estado miembro hayan informado de que dichos pasajeros y su equipaje de mano no pueden considerarse inspeccionados de acuerdo con las normas básicas comunes, o

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

4.0.6 Los pasajeros y su equipaje de mano procedentes de un aeropuerto de la Unión respecto al cual el Estado miembro pertinente no aplique las normas básicas comunes con arreglo a lo dispuesto en el artículo 1 del Reglamento (UE) n.º 1254/2009 se considerarán pasajeros y equipaje de mano procedentes de un tercer país, salvo confirmación de que dichos pasajeros y su equipaje de mano fueron objeto de inspección de conformidad con el presente capítulo.

4.1 Inspección de los pasajeros y del equipaje de mano.

4.1.1 Inspección de pasajeros.

4.1.1.1 Antes de pasar el control, los pasajeros deberán quitarse abrigos y chaquetas, que pasarán por los escáneres como equipaje de mano, a menos que el concepto de operaciones del equipo permita no quitarse dichas prendas. El personal de seguridad podrá pedir al pasajero que se desprenda también de otros elementos, según proceda.

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

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

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

f) Equipo de detección de trazas de explosivos (ETD) en combinación con un detector de metales portátil (HHMD); o
g) Equipos de detección de metales para calzado (SMD); o
h) Equipos de detección de explosivos para calzado (SED).

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

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

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

– Los carritos de bebés deberán ser inspeccionados.
– Cuando se tenga que realizar la inspección manual de un menor se informará previamente al acompañante adulto, indicándole la obligatoriedad de la misma.

4.1.1.3 Si se efectúa una inspección manual, éste tendrá por objeto garantizar suficientemente que el pasajero no transporta artículos prohibidos.
4.1.1.4 Cuando el arco detector de metales (WTMD) emita una señal de alarma, habrá que resolver la causa que la provocó.
Cuando se utilice un arco detector de metales (WTMD), se regulará a un nivel que permita detectar objetos metálicos pequeños, conforme al nivel de amenaza establecido por la Autoridad aeroportuaria.
4.1.1.5 Los detectores de metales portátiles (HHMD) podrán utilizarse, única y exclusivamente, como métodos de control complementarios. En ningún momento sustituirán la necesaria realización de un registro manual.
La utilización de un equipo de detección de trazas de explosivos (ETD) en combinación con un detector de metales portátil (HHMD) se limitará a los casos en los que el personal de seguridad considere que la inspección manual de una parte dada de la persona es ineficaz o inapropiada.
4.1.1.6 Cuando esté permitido el transporte de animales vivos en la cabina de la aeronave, éstos y sus jaulas o embalajes se inspeccionarán, como pasajeros o como equipaje de mano.
4.1.1.7 La Autoridad competente podrá crear categorías de pasajeros que, por razones objetivas, estarán sujetas a procedimientos especiales de control o quedarán exentas de controles. Deberá informarse a la Comisión acerca de las categorías creadas.
4.1.1.8 La inspección de pasajeros deberá regirse por las disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión de carácter restringido.
4.1.1.9 Los perros detectores de explosivos, los equipos ETD, los equipos SMD y los equipos SED podrán utilizarse única y exclusivamente como métodos de inspección complementarios.
4.1.1.10 El uso de escáneres de seguridad deberá regirse por las disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.
4.1.1.11 La utilización de un equipo de detección de trazas de explosivos (ETD) en combinación con un detector de metales portátil (HHMD) se circunscribirá a los casos en los que el operador considere que el registro manual de una parte dada de la persona es ineficaz o no aconsejable.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

4.1.2 Inspección del equipaje de mano.

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

4.1.2.2 Se inspeccionará como mínimo, en cuanto entren en la zona restringida de seguridad, los líquidos, aerosoles y geles (LAG) adquiridos en un aeropuerto o a bordo de una aeronave que se transporten en bolsas a prueba de manipulación (STEB) precintadas, dentro de las cuales figure un justificante satisfactorio de compra en la zona de operaciones de un aeropuerto o a bordo de una aeronave, así como los líquidos, aerosoles y geles que vayan a utilizarse durante el viaje y sean medicamentos o complementos dietéticos especiales, incluidos los alimentos infantiles.

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

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

a) todos los LAG en envases individuales de capacidad no superior a 100 mililitros o equivalente, introducidos en una bolsa de plástico transparente recerrable de capacidad no superior a 1 litro, en la que quepan con holgura estando la bolsa cerrada, y

b) todos los demás LAG, incluidas las bolsas STEB que contengan LAG.

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

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

a) Registro manual; o
b) Equipo de Rayos X; o
c) Equipo de detección de explosivos (EDS); o
d) Software de detección automática de objetos prohibidos (APID) en combinación con la letra c); o
e) Perros detectores de explosivos en combinación con el punto a); o
f) Equipo ETD.

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

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

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

4.1.2.5 Cuando se utilicen aparatos de Rayos X, todas las imágenes serán visionadas por el operador.

Cuando se utilicen equipos EDS, todas las imágenes serán visionadas por el operador o analizadas por el software de detección automática de objetos prohibidos (APID).

4.1.2.6 Cuando se utilice software APID, deberá resolverse toda alarma a que se refiere el punto 12.13.1.1 de forma que el operador quede conforme, con objeto de garantizar razonablemente que no se transportan artículos prohibidos a la zona restringida de seguridad o a bordo de la aeronave.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

Cuando se utilicen equipos EDS, deberá resolverse toda alarma a que se refiere el apartado 12.4.1.3 inspeccionando de nuevo el equipaje mediante un método de inspección adicional.

Cuando los equipos EDS se hayan instalado antes del 1 de julio de 2023 y se utilicen sin software APID, deberá resolverse toda alarma a que se refiere el punto 12.4.1.3 de forma que el operador quede conforme, con objeto de garantizar razonablemente que no se transportan artículos prohibidos a la zona restringida de seguridad o a bordo de la aeronave. Cuando la naturaleza de un artículo no esté clara, deberá resolverse toda alarma inspeccionando de nuevo el equipaje mediante un método de inspección adicional.

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

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

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

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

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

4.1.2.12 Cuando se utilice software APID en combinación con equipos EDS que cumplan cualquiera de las normas C1, C1+, C2 o C2+, el operador o entidad que utilice el equipo se asegurará de que los procedimientos se ajusten al concepto de operaciones de estas normas por lo que respecta a la inspección de dispositivos electrónicos de gran tamaño y a la inspección de LAG.

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

4.1.2.14 Casos especiales.

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

a) Aparatos que puedan sufrir alteraciones.

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

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

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

b) Objetos que están catalogados como prohibidos.

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

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

c) Muestras biológicas y otras.

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

d) Material de salvamento.

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

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

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

4.1.3.1 Los LAG transportados por pasajeros podrán quedar exentos de inspección mediante equipos de sistemas de detección de explosivos líquidos (LEDS) al entrar en la zona restringida de seguridad cuando estén en envases individuales de capacidad no superior a 100 mililitros o equivalente, introducidos en una bolsa de plástico transparente cerrada de capacidad no superior a 1 litro, en la que quepan con holgura estando la bolsa cerrada.

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

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

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

4.2 Protección de los pasajeros y del equipaje de mano.

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

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

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

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

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

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

4.3 Pasajeros potencialmente conflictivos.

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

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

– Deportados:

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

– Personas no admitidas:

Personas a las que las autoridades competentes les han negado la entrada a un Estado Miembro y están siendo llevadas de vuelta a su país de origen, o a cualquier otro país donde estas personas sean admitidas.

– Personas bajo custodia legal:

Personas tanto bajo arresto como condenadas por un tribunal que deben ser transportadas.

Las personas bajo custodia legal deberán siempre ir escoltadas.

4.4 Artículos prohibidos.

4.4.1 No se permitirá a los pasajeros transportar ni introducir en las zonas restringidas de seguridad o a bordo de una aeronave los artículos a que se refiere el Adjunto D.

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

a) la Autoridad competente permita el transporte del artículo;

b) la compañía aérea haya sido informada sobre el pasajero y el artículo que transporta previamente al embarque de los pasajeros en la aeronave, y

c) se cumplan las normas de seguridad aplicables.

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

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

4.5 Verificación de documentación.

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

Tipo de vuelo (desde España)	Tipo de pasajero	Documentación necesaria[3]	
Nacional.	Nacional.	>14 años	DNI o pasaporte no necesariamente en vigor. Carné de conducir expedido en España.
		<14 años	Exento, responsable la persona con la que realiza el viaje.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

Tipo de vuelo (desde España)	Tipo de pasajero	Documentación necesaria[3]
	UE/Schengen.	Pasaporte o Documento de Identidad válido no necesariamente en vigor. Certificado de registro de la UE. Carné de conducir expedido en España.
	Terceros países.	Pasaporte o Documento de Viaje válido en vigor. Permiso de Residencia español o de alguno de los Estados Schengen en vigor. Carné de conducir expedido en España.
UE/Schengen.	Nacional.	Pasaporte[4] o DNI en vigor.
	UE/Schengen.	Pasaporte o Documento de Identidad válido en vigor.
	Terceros países.	Pasaporte o Documento de Viaje válido en vigor.
Terceros países.	Nacional.	Pasaporte en vigor.
	UE/Schengen.	Pasaporte o Documento de Viaje válido en vigor.
	Terceros países.	Pasaporte o Documento de Viaje válido en vigor.

[3] Para viajar a ciertos países, en función de la nacionalidad del pasajero, es necesario tener visado válido y en vigor. De no ser así, la compañía aérea puede denegarle el embarque. El Reglamento n.º 1806/2018 del Parlamento y el Consejo europeo del 14 de noviembre de 2018 por el que se establecen la lista de terceros países cuyos nacionales están sometidos a la obligación de visado para cruzar las fronteras exteriores y la lista de terceros países cuyos nacionales están exentos de esa obligación.

[4] Los españoles que viajen a ciertos países UE/Shengen pueden viajar con el pasaporte caducado hasta cinco años después de finalizado su período en vigor.

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

En los vuelos nacionales la compañía aérea o la empresa de asistencia en tierra actuando en su nombre, aceptarán obligatoriamente como documentación válida cualquiera de los documentos incluidos en cada categoría de tipo de pasajero. No se podrá establecer en el contrato de transporte la solicitud de un determinado documento de los aceptados por la norma conforme a lo establecido en la tabla anterior.

No se aceptará la documentación que se presente en el móvil u otro soporte similar (fotos o capturas o aplicaciones) para su comprobación visual.

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

4.5.3 Se podrá llevar a cabo la comprobación documental en puerta de embarque y en el mostrador de facturación mediante la verificación de los datos biométricos. Esta verificación seguirá el procedimiento definido por el gestor aeroportuario y aprobado por la Autoridad competente.

CAPÍTULO 5

Equipaje de bodega

5.0 Disposiciones generales.

5.0.1 Salvo disposición contraria, la Autoridad competente, el gestor aeroportuario, la compañía aérea o el agente de asistencia en tierra asegurarán, según sus responsabilidades, la implantación de las medidas establecidas en el presente capítulo.

5.0.2 Los terceros países en los que las normas de seguridad aplicadas han sido reconocidas como equivalentes a las normas básicas comunes de seguridad en lo relativo al equipaje de bodega figuran en el Adjunto F.

5.0.3 El equipaje de bodega procedente de un Estado miembro en el que la aeronave estuviera en tránsito tras llegar de un tercer país no enumerado en el Adjunto F o de un aeropuerto de la Unión respecto al cual el Estado miembro pertinente no aplique las normas básicas comunes con arreglo a lo dispuesto en el

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

artículo 1 del Reglamento (UE) n.º 1254/2009 se considerará equipaje de bodega procedente de un tercer país, salvo confirmación de que fue objeto de inspección de conformidad con el presente capítulo.

5.0.4 A efectos del presente capítulo, se entenderá por «equipaje seguro» todo equipaje facturado pendiente de embarque que haya sido inspeccionado y que esté físicamente protegido para impedir la introducción de objetos prohibidos.

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

5.0.6 El equipaje de bodega procedente de un aeropuerto de la Unión respecto al cual el Estado miembro pertinente no aplique las normas básicas comunes con arreglo a lo dispuesto en el artículo 1 del Reglamento (UE) n.º 1254/2009 se considerará equipaje de bodega procedente de un tercer país, salvo confirmación de que fue objeto de inspección de conformidad con el presente capítulo.

5.1 Inspección del Equipaje de Bodega.

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

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

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

5.1.1 Procedimientos de inspección.

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

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

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

5.1.1.1 Registro manual.

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

5.1.1.2 Equipo de Rayos X.

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

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

5.1.1.3 Sistema de detección de explosivos (EDS).

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

5.1.1.4 Equipo de detección de trazas de explosivos (ETD).

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

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

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

5.1.4 Las personas que inspeccionen el equipaje de bodega por Rayos X o EDS no pasarán normalmente más de veinte minutos seguidos examinando imágenes. Tras cada uno de esos periodos, el operador no deberá examinar imágenes durante al menos diez minutos.

Este requisito solo se aplicará cuando haya un flujo ininterrumpido de imágenes por examinar presentadas para la revisión del operador.

5.2 Protección del Equipaje de Bodega.

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

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

5.2.1 Acceso del pasajero a su equipaje de bodega.

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

a) no se introduce en el equipaje de bodega ninguno de los artículos prohibidos incluidos en el Adjunto G del presente capítulo; o

b) no se saca del equipaje y se introduce a bordo de la aeronave o en la zona de restringida seguridad, ninguno de los artículos prohibidos Adjunto D.

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

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

5.2.3 Almacenamiento del equipaje extraviado.

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

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

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

5.3 Vinculación de pasajero y equipaje de bodega.

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

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

5.3.1 Identificación del equipaje de bodega.

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

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

5.3.1.1 Durante la fase de embarque, toda compañía aérea deberá asegurarse de que el pasajero presente una tarjeta de embarque válida o equivalente que se corresponda con el equipaje de bodega previamente facturado.

5.3.1.2 Toda compañía aérea deberá garantizar la aplicación de un procedimiento para identificar el equipaje de bodega de los pasajeros que no hayan embarcado o hayan abandonado la aeronave antes de la salida.

5.3.1.3 Si el pasajero no se encuentra a bordo de la aeronave, el equipaje de bodega correspondiente a su tarjeta de embarque o equivalente deberá considerarse equipaje no acompañado.

5.3.1.4 Toda compañía aérea deberá asegurarse de que todo objeto y/o bulto de equipaje de bodega no acompañado sea claramente reconocible como autorizado para su transporte aéreo.

5.3.2 Factores ajenos a la voluntad de los pasajeros.

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

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

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

5.3.3.1 Para inspeccionar el equipaje de bodega no acompañado y no incluido en el punto 5.3.2 se utilizará uno de los métodos establecidos en el punto 5.1.1 y se aplicarán, según corresponda, las disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

5.3.3.2 El equipaje de bodega que se convierte en equipaje no acompañado debido a factores distintos de los mencionados en el punto 5.3.2, deberá ser retirado de la aeronave y sometido a una nueva inspección antes de volver a embarcarse.

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

5.4 Artículos prohibidos.

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

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

5.4.2 Se podrá contemplar una excepción al punto 5.4.1, a condición de que:

a) la Autoridad competente aplique normas nacionales que permitan el transporte del artículo, y
b) se cumplan las normas de seguridad aplicables.

Toda compañía aérea velará por que el transporte de armas de fuego en el equipaje de bodega solo se permita después de que una persona autorizada y debidamente cualificada haya determinado que no están cargadas. Estas armas de fuego se guardarán en un lugar que no sea accesible a ninguna persona durante el vuelo.

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

CAPÍTULO 6

Carga y correo

6.0 Disposiciones generales.

6.0.1 Objeto.

El siguiente capítulo describe:

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

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

6.0.2 Artículos prohibidos.

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

– dispositivos explosivos ensamblados; y
– dispositivos incendiarios ensamblados,

Que no se transporten conforme a las Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea (OACI, Doc. 9284-AN/905).

6.0.3 Terceros países.

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

6.0.4 Información anticipada sobre transporte de mercancías previa a la carga o PLACI.

Para los fines del presente capítulo, «información anticipada sobre transporte de mercancías previa a la carga» o «PLACI» es el proceso de realización del primer análisis

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

de riesgos a efectos de la seguridad aérea de las mercancías que vayan a entrar en el territorio aduanero de la Unión* por vía aérea.

* Dado que Islandia no forma parte del territorio aduanero de la Unión, para los efectos del punto 6.8.7 del presente capítulo, Islandia se considera un tercer país.

6.0.5 Transportistas aprobados.

Para los fines del presente capítulo, «transportista aprobado» es una entidad que garantiza, en nombre de un agente acreditado o expedidor conocido, el transporte terrestre de superficie y la protección de los envíos de carga y correo aéreos que hayan superado controles previos de seguridad y cuyos procedimientos cumplen las reglas y normas de seguridad comunes suficientes para mantener la integridad de los envíos.

6.0.6 Almacenamiento limitado.

Para los fines del presente capítulo, «almacenamiento limitado» es el tiempo total estrictamente necesario para que un transportista aprobado efectúe el transbordo de carga y correo de un medio de transporte a aquel que se utilizará para la parte siguiente del transporte de superficie de ese envío.

Para los fines de la definición que figura en el párrafo primero, el «tiempo estrictamente necesario»:

a) incluye el tiempo necesario para llevar a cabo las operaciones de manipulación correspondientes y completar los trámites administrativos;

b) cuando sea necesario desde el punto de vista logístico, incluye un breve almacenamiento del envío entre los dos medios de transporte durante el cual el envío se mantiene protegido de interferencias no autorizadas; y

c) no incluye operaciones de almacenamiento distintas de las mencionadas en la letra b), a menos que el transportista también esté aprobado como agente acreditado.

6.0.7 Relación comercial.

Se entenderá por «relación comercial» una asociación entre personas físicas o jurídicas que participen en un acuerdo que implique la realización de operaciones tales como la entrega, la aceptación, el procesamiento, la manipulación, la carga, la descarga y el transporte de carga o correo aéreos.

6.0.8 Relación comercial establecida» (EBR).

A efectos del presente capítulo, se entenderá por «relación comercial establecida» (EBR):

a) una relación comercial establecida antes del 1 de septiembre de 2024; o

b) una relación comercial establecida después del 1 de septiembre de 2024, en la que el agente acreditado haya solicitado, obtenido y conservado la siguiente información o documentación del remitente o expedidor, o del destinatario pagador de la carga, según proceda:

– información personal, empresarial o corporativa, incluidos el nombre y apellidos, la dirección, el número de teléfono y la dirección de correo electrónico;

– información relativa al pago, como una cuenta bancaria o un número de tarjeta de crédito rastreable;

- el número de IVA y el certificado de registro de la empresa, si procede;
- un acuerdo contractual.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

6.1 Controles de Seguridad-Requisitos generales.

6.1.1 Aplicación.

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

a) el envío haya sido sometido a los controles de seguridad exigidos por parte de un agente acreditado y, asimismo, haya sido protegido de interferencias no autorizadas desde el momento en que se hubiesen aplicado dichos controles de seguridad hasta su embarque; o
b) el envío haya sido sometido a los controles de seguridad exigidos por parte de un expedidor conocido y, asimismo, haya sido protegido de interferencias no autorizadas desde el momento en que se hubiesen aplicado dichos controles de seguridad hasta su embarque; o
c) el envío esté exento de inspección y haya sido protegido de interferencias no autorizadas desde el momento en que se convirtió en carga o correo aéreos reconocibles hasta su embarque.

6.1.2 Inspección en casos de interferencia.

a) Los envíos seguros sobre los que existan motivos fundados de manipulación indebida o que no hayan sido protegidos de interferencias no autorizadas, deberán ser inspeccionados nuevamente por un agente acreditado.
b) Los envíos que presenten signos de manipulación significativa o que resulten sospechosos por cualquier otro motivo serán tratados como carga o correo de alto riesgo (HRCM).

6.1.3 Rechazo de envíos.

El agente acreditado que rechace un envío por motivos de alto riesgo se asegurará de que el envío y la documentación que lo acompaña estén identificados como carga y correo de alto riesgo antes de que se devuelva el envío a la persona que representa a la entidad que lo entrega. El envío no se embarcará en una aeronave a menos que sea tratado por otro agente acreditado de conformidad con el punto 6.7.

6.1.4 Acceso a ZRS.

Solo se podrá permitir el acceso de carga y correo a las zonas restringidas de seguridad, una vez se determine a cuál de las siguientes categorías pertenece la entidad que transporta el envío desde el lado tierra:

a) un agente acreditado;
b) un expedidor conocido;
c) un transportista designado que transporte envíos que hayan superado los controles previos de seguridad;
d) un transportista aprobado; o
e) ninguna de las entidades a las que se hace referencia en las letras a) a d).

La letra c) será aplicable hasta el 31 de diciembre de 2026.

6.1.5 Acceso a ZRS de un transportista.

En caso de que el punto 6.1.4.c), sea de aplicación, se facilitará una copia de la declaración firmada según modelo recogido en las disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente al agente acreditado, compañía aérea

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

u operador aeroportuario por la que se otorgue acceso a las zonas restringidas de seguridad, salvo que concurra alguna de las siguientes circunstancias:

a) que el propio transportista sea un agente acreditado;
b) que el transporte se lleve a cabo en nombre del agente acreditado o compañía aérea que reciba el envío en las zonas restringidas de seguridad.

La presentación por el transportista de una copia de la declaración firmada según modelo recogido en las disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente puede sustituirse por un mecanismo equivalente de notificación previa al punto de acceso, garantizado por el expedidor conocido o agente acreditado fuera del aeropuerto en cuyo nombre se realice el transporte, o por el agente acreditado o compañía aérea que reciba el envío en las zonas restringidas de seguridad.

6.1.6 Acceso a ZRS de envíos que no hayan sido sometidos a controles previos.

Se podrá autorizar que los envíos de carga o correo que no hayan sido sometidos a controles previos de seguridad entren en las zonas restringidas de seguridad, siempre que estén sujetos a la aplicación de una de las siguientes opciones:

a) que sean inspeccionados previamente a la entrada, de conformidad con el apartado 6.2, y bajo la responsabilidad del agente acreditado o compañía aérea que reciba el envío;
b) que sean acompañados hasta las instalaciones del agente acreditado o de la compañía aérea localizadas en las zonas restringidas de seguridad, bajo su responsabilidad.

Tras la entrega, se mantendrán dichos envíos protegidos frente a interferencias no autorizadas, hasta que sean inspeccionados.
El personal encargado de acompañar estos envíos o de protegerlos frente a interferencias no autorizadas habrá sido seleccionado de conformidad con el punto 11.1.1, y formado al menos de conformidad con el punto 11.2.3.9.

6.2 Inspección.

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

6.3 Agentes acreditados.

6.3.1 Aprobación de agentes acreditados.

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

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

a) La aprobación como agente acreditado se referirá a una ubicación específica;
b) Toda entidad que aplique los controles de seguridad contemplados en el punto 6.3.2 deberá ser aprobado como agente acreditado. Esto incluye a los proveedores logísticos de terceros responsables de los servicios integrados de almacenamiento y transporte, las compañías aéreas y los agentes de handling.
c) Un agente acreditado podrá subcontratar uno o varios de los siguientes servicios:

i. cualquiera de los controles de seguridad a que se refiere el punto 6.3.2 a otro agente acreditado;
ii. la aplicación de los métodos de inspección a otra entidad, empresa de seguridad privada autorizada por el Ministerio de Interior, cuando sean aplicados en la ubicación del

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

agente acreditado o en un aeropuerto. En el caso de que se apliquen por el aeropuerto, se recogerá en el programa de seguridad del aeropuerto;

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

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

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

a) nombre de las entidades que asuman contractualmente ante el agente acreditado el compromiso de realizar dichos servicios;

b) objeto de su contrato; e

c) identidad de la persona que ejerce las facultades de organización y dirección de cada prestación subcontratada.

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

6.3.1.3 Designación del responsable de seguridad: Los agentes acreditados designarán en cada emplazamiento a una persona responsable de la aplicación del programa de seguridad presentado en cada ubicación. Dicho responsable deberá haber superado previamente un control de antecedentes personales con arreglo a las directrices de la Instrucción de Seguridad desarrollada a tal efecto.

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

Toda inspección en las instalaciones del agente acreditado por parte de la Autoridad competente con arreglo a su programa nacional de control de calidad podrá considerarse un control *in situ*, siempre y cuando cumpla los requisitos necesarios para su aprobación.

Salvo en lo referido a los requisitos establecidos en el punto 6.2, la inspección de los emplazamientos del agente acreditado por la Autoridad aduanera competente con arreglo al artículo 29 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447 de la Comisión se considerará como una verificación *in situ*.

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

a) no demuestre la conformidad con los requisitos aplicables de este capítulo; o

b) impida, a la Autoridad competente, llevar a cabo toda inspección, acceso a la documentación requerida y petición de registros en el desarrollo de sus actuaciones de control normativo; o

c) deje de cumplir las disposiciones en materia de seguridad del presente capítulo; o

d) renuncie a la aprobación por cese de sus operaciones en envíos aéreos; o

e) haya expirado la aprobación en virtud de la fecha en que fue emitida.

6.3.1.4.1 Modificaciones en las condiciones de aprobación:

Todo cambio de las condiciones de aprobación de agente acreditado, que se produzca durante su período de validez, deberá ser notificado a la Autoridad competente.

El agente acreditado notificará a la Autoridad competente cualquier propuesta para realizar alguno de los cambios siguientes antes de que tengan lugar, a fin de que ésta pueda determinar si se mantiene el cumplimiento de lo estipulado en este

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

capítulo y para autorizar, si procede, la modificación de su Programa de Seguridad de agente acreditado:

a) Cambios de nivel 1: cambios menores planificados en su programa de seguridad, lo antes posible y en al menos un plazo de siete días hábiles antes de que tenga lugar el cambio previsto, tales como:

– el nombre/razón social de la empresa,
– la dirección/domicilio social de la empresa,
– el responsable de la seguridad o los datos de contacto, o
– el cambio de la persona que requiere acceso a la «Base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro».

b) Cambios de nivel 2: cambios significativos planificados, al menos quince días hábiles antes de que tenga lugar su comienzo/el cambio previsto, tales como:

– nuevos procedimientos de inspección,
– obras significativas que puedan afectar al cumplimiento de la normativa de aplicación; o
– un cambio de ubicación o de dirección.

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

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

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

6.3.1.5 Suspensión, revocación y bajas: Si la Autoridad competente deja de considerar satisfactorio el cumplimiento de las disposiciones del presente capítulo por parte del agente acreditado, podrá retirar a este su condición de agente acreditado en el emplazamiento o los emplazamientos especificados. En este sentido, si durante el curso de las actuaciones de inspección se advirtiesen irregularidades en la aplicación de las disposiciones del presente capítulo, la Autoridad competente podrá acordar:

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

b) la revocación de la aprobación cuando:

– Se emita una diligencia de cierre con incumplimientos asociada a la actuación inspectora, en el caso de actuaciones de control normativo; o
– No se subsanen los incumplimientos notificados en el dictamen técnico desfavorable en el plazo indicado, en el caso de actuaciones inspectoras de supervisión.
– El agente acreditado no pueda evidenciar causa justificada para mantener su designación al no aplicar ningún tipo de control de seguridad en un periodo de dos años. La Autoridad competente establecerá unos criterios para aplicar la revocación en este caso, así como, la suspensión de la revocación.

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

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

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

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

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 seguridad de la cadena de suministro. En caso de que el agente acreditado ya no disponga de la autorización OEA a que se hace referencia en la letra b) del artículo 38, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo* y en el artículo 33 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447 o que su autorización OEA sea suspendida por incumplimiento de la letra e) del artículo 39 del Reglamento (UE) n.º 952/2013 y del artículo 28 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447, la Autoridad competente adoptará las medidas pertinentes para asegurarse del cumplimiento por parte del agente acreditado de los requisitos del Reglamento (CE) n.º 300/2008.

---

* Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de octubre de 2013, por el que se establece el código aduanero de la Unión (DO L 269 de 10 de octubre de 2013, p. 1).

El agente acreditado informará a la Autoridad competente de los cambios que se produzcan en relación con su autorización OEA citada en la letra b) del artículo 38, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 952/2013 y en el artículo 33 del Reglamento (UE) 2015/2447.

6.3.1.6 Reconocimiento mutuo de la condición de agente acreditado: Sin perjuicio del derecho de cada Estado miembro a aplicar medidas más rigurosas en virtud del artículo 6 del Reglamento (CE) n.º 300/2008, todo Estado miembro reconocerá a cualquier agente acreditado que haya sido aprobado conforme a lo dispuesto en el punto 6.3.

6.3.1.7 Aprobación de la Autoridad competente como agente acreditado: No aplica.

6.3.1.8 Intercambio información entre la Autoridad competente y la Autoridad aduanera: La Autoridad competente pondrá a disposición de la Autoridad aduanera toda la información relativa a la situación de un agente acreditado que pueda ser relevante para el mantenimiento de la autorización OEA a que se hace referencia en la letra b) del artículo 38, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 952/2013 y en el artículo 33 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447. Esa información incluirá datos sobre 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 esas evaluaciones.

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

6.3.1.9 Previa solicitud por la Autoridad competente, el agente acreditado proporcionará documentos justificativos oportunos de los contratos vigentes con todo transportista aprobado que preste servicios de transporte en su nombre. Además, el agente acreditado mantendrá además una lista que contenga, para cada transportista aprobado con el que haya celebrado un contrato de transporte, al menos el código de identificación alfanumérico único, la fecha inicial de validez del contrato y, si procede, su fecha de expiración.

La lista se pondrá a disposición de la Autoridad competente para su inspección.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

6.3.2 Controles de Seguridad Aplicables por un Agente Acreditado.

6.3.2.1 Aceptación de Envíos: Al aceptar envíos, todo agente acreditado:

a) determinará si la entidad de procedencia es un agente acreditado, un expedidor conocido o ninguno de estos;
b) examinará el exterior de todo envío recibido, incluidos los consolidados, para detectar signos de interferencia, manipulación o anomalías que puedan suscitar sospechas.

6.3.2.2 Identificación de la persona que realiza la entrega de la mercancía. El agente acreditado pedirá a la persona que entregue cualquier envío que presente un documento de identidad, pasaporte, permiso de conducción u otro documento que incluya una fotografía suya y que haya sido expedido o reconocido por una autoridad nacional. Esa tarjeta o documento se utilizará para establecer la identidad de la persona que entrega los envíos.

El incumplimiento de la obligación de presentar un documento válido que establezca la identidad de la persona que entregue los envíos dará lugar al rechazo y marcado de los envíos y de la documentación de acompañamiento de conformidad con el apartado 6.1.3, o a la obligación de aplicar las disposiciones adicionales de carácter restringido establecidas por la Autoridad competente.

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

a) inspeccionados con arreglo al punto 6.2 o 6.7, según proceda, o
b) aceptados para su almacenamiento bajo la responsabilidad exclusiva del agente acreditado, no pudiendo ser identificables como envíos para transporte en una aeronave antes de su selección, y debiendo ser seleccionados por el agente acreditado de forma independiente sin ninguna intervención del expedidor, ni de cualquier persona o entidad distinta a las personas designadas y formadas para tal fin por el agente acreditado.

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

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

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

– estarán físicamente protegidos con objeto de impedir la introducción de artículos prohibidos, o
– no se dejarán sin vigilancia y el acceso estará limitado al personal encargado de la protección y manipulación de la carga.

6.3.2.5 Declaración de seguridad del envío (CSD-*Consignment Security Declaration*).

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

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

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

a) código UAI asignado por AESA al agente acreditado emisor de la declaración;
b) número único de identificación de la expedición:

i. n.º de AWB simple; o
ii. n.º de consolidado (ULD, Máster o CN38);

c) contenido del envío: la mercancía deberá estar suficientemente descrita, de forma que sean identificable, queda exento de este requisito los envíos enumerados en el punto 6.2.2.1 letras d) y e);
d) estatus de seguridad del envío, en la que se indicará:

i. «SPX», el envío es seguro para aeronaves de pasajeros, de carga y de correo; o
ii. «SHR», el envío es seguro para aeronaves de pasajeros de carga y de correo de acuerdo a los requisitos aplicables a HRCM;

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

i. «KC», es decir, envío recibido de un expedidor conocido; o
ii. «RA», es decir, seleccionado por un agente acreditado; o
iii. los medios o métodos de inspección utilizados; o
iv. los motivos de que el envío esté exento de inspección;

f) el nombre del emisor del estatus de seguridad –o un documento de identidad equivalente– y la fecha y hora de emisión; y
g) el identificador único (código UAI), asignado por la Autoridad competente, de todo agente acreditado que haya aceptado el estatus de seguridad relativo a un determinado envío emitido por otro agente acreditado, inclusive durante operaciones de transferencia.

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.

La carga o el correo en transferencia en cuya documentación de acompañamiento no pueda la compañía aérea, o el agente acreditado que actúe en su nombre, confirmar la información exigida en este punto, o en el punto 6.3.2.7 según proceda, será objeto de inspección previa a su embarque en una aeronave para el vuelo siguiente.

6.3.2.7 Envíos consolidados. En el caso de envíos consolidados, se considerarán cumplidos los requisitos recogidos en los puntos 6.3.2.5 y 6.3.2.6 si:

a) el agente acreditado que realizó el consolidado conserva la información exigida en virtud del punto 6.3.2.6., letras a) a g), correspondiente a cada una de las partidas que componen el envío durante el vuelo o vuelos o durante 24 horas, si este plazo es superior; y
b) la documentación que acompaña al envío consolidado incluye:

– código UAI del agente acreditado consolidador;
– número único de identificación del envío consolidado; y
– estatus de seguridad del mismo;

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

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

– hayan sido sometidas a inspección; o
– estén exentas conforme al punto 6.2.2.1. letras d) y e).

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

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

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

6.3.2.9 Selección y formación del personal. Todo agente acreditado garantizará que todo el personal haya sido seleccionado de conformidad con los requisitos del capítulo 11 y haya recibido la formación adecuada de conformidad con las especificaciones pertinentes del puesto de trabajo. A efectos de formación, el personal con acceso no supervisado a la carga o correo aéreos reconocibles que hayan sido objeto de los controles de seguridad exigidos se considerará personal que efectúa controles de seguridad. Los conductores sin acceso o con acceso supervisado a la carga o correo aéreos reconocibles que hayan sido objeto de los controles de seguridad exigidos recibirán al menos una formación de concienciación en materia de seguridad de conformidad con el punto 11.2.7.

6.3.2.10 Los controles de seguridad que deba efectuar el agente acreditado deberán regirse asimismo por las disposiciones adicionales de carácter restringido establecidas por la Autoridad competente.

6.4 Expedidores conocidos.

6.4.1 Aprobación de Expedidores Conocidos.

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

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

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

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

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

Toda inspección en las instalaciones del expedidor conocido por parte de la Autoridad competente con arreglo a su programa nacional de control de calidad se considerará un control *in situ*, siempre y cuando abarque todas las áreas especificadas en la lista de control de las disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

La inspección del emplazamiento del expedidor conocido por parte de la Autoridad aduanera competente con arreglo a lo establecido en el artículo 29 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447 se considerará una verificación *in situ*.

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

a) no demuestre la conformidad con los requisitos aplicables de este capítulo; o

b) impida, a la Autoridad competente, llevar a cabo toda inspección, acceso a la documentación requerida y petición de registros en el desarrollo de sus actuaciones de control normativo; o

c) deje de cumplir las disposiciones en materia de seguridad del presente capítulo; o

d) renuncie a la aprobación por cese de sus operaciones en envíos aéreos; o

e) haya expirado la aprobación en virtud de la fecha en que fue emitida.

6.4.1.4.1 Modificaciones en las condiciones de aprobación:

Todo cambio de las condiciones de aprobación del expedidor conocido, que se produzca durante su período de validez, deberá ser notificado a la Autoridad competente. El expedidor conocido notificará a la Autoridad competente, lo antes posible y en al menos un plazo de diez días hábiles, cualquier propuesta para realizar alguno de los cambios siguientes antes de que tengan lugar, a fin de que ésta pueda determinar si se mantiene el cumplimiento de lo estipulado en este capítulo y para autorizar, si procede, la modificación de su Plan de seguridad de expedidor conocido:

– el nombre/razón social de la empresa,

– a dirección/domicilio social de la empresa,

– el responsable de la seguridad o los datos de contacto,

– el cambio de la persona que requiere acceso a la «Base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro»,

– cambios en las instalaciones o los procedimientos que puedan afectar significativamente a la seguridad; o

– el cese de la actividad de la empresa.

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

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

6.4.1.5 Suspensión, revocación y baja: Si la Autoridad competente deja de considerar satisfactorio el cumplimiento de las disposiciones del presente capítulo, por parte del expedidor conocido, retirará a este su condición de expedidor conocido en el emplazamiento o emplazamientos especificados. En este sentido, si durante el curso de las actuaciones de inspección se advirtiesen irregularidades en la aplicación de las disposiciones del presente capítulo, la Autoridad competente podrá acordar:

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

b) la revocación de la aprobación cuando:

– se emita una diligencia de cierre con incumplimientos asociada a la actuación inspectora, en el caso de actuaciones de control normativo; o

– no se subsanen los incumplimientos notificados en el dictamen técnico desfavorable en el plazo indicado, en el caso de actuaciones inspectoras de supervisión.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

– el expedidor conocido no pueda evidenciar causa justificada para mantener su designación al no generar carga segura desde sus instalaciones en un periodo de dos años. La Autoridad competente establecerá unos criterios para aplicar la revocación en este caso, así como, la suspensión de la revocación.

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

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

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

Inmediatamente después de la retirada de la autorización y en un plazo máximo de 24 horas, la Autoridad competente se asegurará de que se introduzca el cambio en la situación del expedidor conocido en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro.

En caso de que el expedidor conocido ya no disponga de la autorización OEA a que se hace referencia en la letra b) del artículo 38, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 952/2013 y en el artículo 33 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447 o que su autorización OEA sea suspendida por incumplimiento de la letra e) del artículo 39 del Reglamento (UE) n.º 952/2013 y del artículo 28 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447, la Autoridad competente adoptará las medidas pertinentes para asegurarse del cumplimiento por parte del expedidor conocido de los requisitos del Reglamento (CE) n.º 300/2008.

El expedidor conocido informará a la Autoridad competente de los cambios que se produzcan en relación con su autorización OEA citada en la letra b) del artículo 38, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 952/2013 y en el artículo 33 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447.

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

6.4.1.7 Intercambio información entre la Autoridad competente y la Autoridad Aduanera. La Autoridad competente pondrá a disposición de la Autoridad aduanera toda la información relativa a la situación de un expedidor conocido que pueda ser relevante para el mantenimiento de la autorización OEA a que se hace referencia en la letra b) del artículo 38, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 952/2013 y en el artículo 33 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447. Esa información incluirá los datos relativos a las nuevas acreditaciones de expedidores conocidos, la retirada de la condición de expedidor conocido, la revalidación y las inspecciones, los programas de verificación y los resultados de esas evaluaciones.

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

6.4.1.8 Previa solicitud por la Autoridad competente, el expedidor conocido proporcionará documentos justificativos oportunos de los contratos vigentes con todo transportista aprobado que preste servicios de transporte en su nombre. Además, el expedidor conocido mantendrá además una lista que contenga, para cada transportista aprobado con el que haya celebrado un contrato de transporte, al menos el código de identificación alfanumérico único, la fecha inicial de validez del contrato y, si procede, su fecha de expiración.

La lista se pondrá a disposición de la Autoridad competente para su inspección.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

6.4.2 Controles de seguridad aplicables por un Expedidor Conocido.

6.4.2.1 Disposiciones generales.

Todo expedidor conocido deberá asegurar los siguientes aspectos:

a) exista en su ubicación un nivel de seguridad suficiente para proteger de interferencias no autorizadas la carga o correo aéreos reconocibles;
b) todo el personal que efectúe controles de seguridad y todo el personal con acceso no supervisado a la carga o correo aéreos reconocibles que hayan sido objeto de los controles de seguridad exigidos haya sido seleccionado de conformidad con los requisitos del capítulo 11 y haya recibido formación en materia de seguridad de conformidad con el punto 11.2.3.9. Los conductores sin acceso o con acceso supervisado a la carga o correo aéreos reconocibles que hayan sido objeto de los controles de seguridad exigidos recibirán al menos una formación de concienciación en materia de seguridad de conformidad con el punto 11.2.7; y
c) durante las fases de producción, embalaje, almacenamiento, expedición o transporte, según corresponda, la carga o correo aéreos reconocibles estén protegidos de interferencias no autorizadas o intentos de manipulación.

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

6.4.2.2 Envíos que necesitan ser inspeccionados.

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

6.4.2.3 Los controles de seguridad que deba efectuar el expedidor conocido se complementan con disposiciones adicionales de carácter restringido establecidas por la Autoridad competente.

6.5 Transportistas Aprobados.

No se incluyen disposiciones al respecto.

6.6 Protección de la carga y del correo.

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

6.6.1.1 Procedimiento.

A fin de garantizar que los envíos sometidos a los controles de seguridad exigidos estén protegidos de interferencias no autorizadas durante el transporte se aplicaran todos los requisitos siguientes:

a) el agente acreditado o el expedidor conocido deberán embalar o precintar los envíos para asegurarse de que todo intento de manipulación quede de manifiesto; si esto no fuera posible deberán adoptarse medidas de protección alternativas que garanticen la integridad del envío;
b) los vehículos destinados al transporte de los envíos deberán mantener cerrado o precintado el compartimento de carga cuando este sea de tipo estanco; o, ajustar apropiadamente los toldos laterales mediante cuerdas o cableado de cerradura TIR para prevenir accesos no autorizados a los envíos, en vehículos cubiertos de lona; o, vigilar los envíos durante el transporte, en camiones con plataforma descubierta;

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

c) el transportista subcontratado por el agente acreditado o expedidor conocido suscribirá una declaración firmada según modelo recogido en Adjunto 6-E, a menos que la entidad subcontratada sea un agente acreditado.

El agente acreditado o el expedidor conocido 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.

La declaración firmada deberá ser conservada por el agente acreditado o el expedidor conocido en cuyo nombre se realice el transporte. Previa solicitud, se facilitará una copia de la declaración firmada al agente acreditado o al transportista aéreo que reciba el envío, o a la Autoridad competente correspondiente.

Cuando el transportista haya sido aprobado por una Autoridad competente de conformidad con el punto 6.5, la declaración del transportista a que se refiere el párrafo primero, letra c), del presente punto podrá sustituirse por la verificación de la condición del transportista aprobado en la «Base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro».

El párrafo primero, letra c), será aplicable hasta el 31 de diciembre de 2026.

6.6.1.2 Transporte de la carga y el correo en la zona de operaciones: Las letras b) y c) del punto 6.6.1.1 no serán de aplicación durante el transporte en la zona de operaciones.

6.6.1.3 Requisitos para el transportista.

El transportista se asegurará de que el personal que recoja, transporte, almacene y entregue carga y correo aéreos que hayan superado controles de seguridad se someta al menos a lo siguiente:

a) una comprobación de la integridad personal, consistente en la verificación de su identidad y del currículum o las referencias aportadas;

b) formación de concienciación en materia de seguridad general, de conformidad con el punto 11.2.7.

6.6.1.4 Acceso a la carga del personal del transportista.

Todo el personal del transportista que tenga acceso sin supervisión a la carga y al correo durante el desempeño de alguna de las funciones a que se hace referencia en el punto 6.6.1.3, o durante la realización de alguno de los controles de seguridad establecidos en este capítulo:

a) deberá haber superado un control de antecedentes personales y
b) haber seguido una formación de seguridad de conformidad con el punto 11.2.3.9.

6.6.1.5 Servicios subcontratados por el transportista.

En caso de que un transportista utilice los servicios de otra empresa para desempeñar alguna de las funciones a que se hace referencia en el punto 6.6.1.3, dicha otra empresa deberá cumplir las siguientes condiciones:

a) celebrar un contrato de transporte con el transportista;
b) abstenerse de realizar nuevas subcontrataciones;
c) aplicar las disposiciones de los puntos 6.6.1.3 y 6.6.1.4, según proceda.

El transportista subcontratante será plenamente responsable de la totalidad del transporte en nombre del agente o expedidor.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

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

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

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

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

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

6.7 Carga y correo de alto riesgo (HRCM).

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

6.8 Protección de la carga y el correo transportados a la Unión Europea desde terceros países.

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

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

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

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

CAPÍTULO 7

Correo y material de las compañías aéreas

7.0 Aplicación.

7.0.1 Salvo disposición contraria o al menos que la realización de los controles de seguridad a que se refieren los capítulos 4, 5 y 6, respectivamente, esté garantizada por la Autoridad competente, el gestor del aeropuerto, la entidad aeroportuaria u otra compañía aérea, la compañía aérea velará por la ejecución de las medidas establecidas en el presente capítulo en lo referente a su correo y material.

7.0.2 El correo de la compañía aérea («co-mail») y el material de la misma («co-mat») que ésta transporte en sus aeronaves estarán sujetos a controles de seguridad.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

Después de la inspección quedarán protegidos hasta ser embarcados en la aeronave, a fin de evitar la introducción de artículos prohibidos a bordo.

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

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

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

7.1.1 Previamente a su embarque en la bodega de una aeronave, se inspeccionarán y se protegerán con arreglo a lo establecido en el capítulo 5, o bien se inspeccionarán y se protegerán conforme a lo dispuesto en el capítulo 6.

7.1.2 Previamente al embarque en cualquier zona distinta de la bodega de una aeronave, se inspeccionarán y protegerán con arreglo a las disposiciones sobre equipaje de mano previstas en el capítulo 4.

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

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

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

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

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

7.2.3 Se supervisarán los sistemas de control de salidas y de facturación para impedir todo acceso no autorizado.

La autofacturación permitida a los pasajeros se considerará un acceso autorizado a dichos sistemas.

CAPÍTULO 8

Provisiones de a bordo

8.0 Aplicación.

8.0.1 La autoridad competente, el gestor aeroportuario, las compañías aéreas, los proveedores de suministros y restauración y los proveedores de servicios de limpieza adoptarán medidas, según sus responsabilidades, para garantizar que las provisiones de a bordo de las compañías aéreas que se embarquen en las aeronaves no contengan artículos prohibidos.

8.0.2 Se considerarán «provisiones de a bordo» todos aquellos artículos u objetos que vayan a transportarse a bordo de una aeronave para uso, consumo o adquisición por parte de los pasajeros o de la tripulación durante un vuelo, que no sean:

a) equipaje de mano,
b) objetos transportados por personas distintas de los pasajeros, y
c) correo y material de la compañía aérea.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

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

Se considerará «proveedores conocidos de provisiones de a bordo» a los proveedores que cumplen las medidas de seguridad establecidas en el presente capítulo para poder entregar las provisiones a una compañía aérea o a un proveedor acreditado, pero no directamente a la aeronave.

8.0.3 Las provisiones se considerarán «provisiones de a bordo» desde el momento en que sean reconocibles como objetos que vayan a transportarse a bordo de una aeronave para uso, consumo o adquisición por parte de los pasajeros o de la tripulación durante un vuelo.

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

8.1 Controles de Seguridad.

8.1.1 Requisitos generales.

8.1.1.1 Las provisiones de a bordo se someterán a inspección por una compañía aérea, un proveedor acreditado o un gestor aeroportuario, o en su nombre, antes de ser introducidas en una zona restringida de seguridad, a menos que:

a) la compañía aérea que las suministre a su propia aeronave haya efectuado los controles de seguridad exigidos de las provisiones, y éstas hayan estado protegidas de interferencias no autorizadas desde el momento en que se hubiesen efectuado tales controles hasta la entrega en la aeronave,

b) un proveedor acreditado haya efectuado los controles de seguridad necesarios de las provisiones, y éstas hayan estado protegidas de interferencias no autorizadas desde el momento en que se hubiesen efectuado tales controles hasta la llegada a la zona restringida de seguridad o, en su caso, hasta la entrega a la compañía aérea o a otro proveedor acreditado, o

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

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

8.1.2 Métodos de Inspección.

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

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

a) Comprobación visual;
b) Registro manual;
c) Equipo de Rayos X;
d) Equipo de detección de explosivos (EDS);
e) Equipo de detección de trazas de explosivos (ETD) en combinación con la letra a);
f) Perros detectores de explosivos (EDD) en combinación con la letra a); o

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

g) Equipo EVD aplicado de conformidad con las disposiciones pertinentes del capítulo 6 y en combinación con la letra a).

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

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

8.1.3 Aprobación de Proveedores Acreditados.

8.1.3.1 Los proveedores acreditados serán aprobados por la Autoridad competente.

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

Toda empresa que garantice los controles de seguridad a que se refiere el punto 8.1.5 y entregue las provisiones de a bordo directamente a la aeronave deberá ser designada como proveedor acreditado. Esto no será aplicable a una compañía aérea que efectúe por sí misma los controles de seguridad y entregue las provisiones únicamente a las aeronaves de su propia flota.

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

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

El solicitante presentará un programa de seguridad a la Autoridad competente. Dicho programa describirá los métodos y procedimientos que seguirá para cumplir lo dispuesto en el punto 8.1.5. El programa describirá, igualmente, de qué forma el propio proveedor ha de comprobar la correcta aplicación de dichos métodos y procedimientos.

Asimismo, el solicitante deberá presentar el compromiso formal con los requisitos que debe cumplir el proveedor acreditado de provisiones de a bordo. La declaración firmada deberá indicar claramente la ubicación del emplazamiento o emplazamientos a que se refiere y ser conservada por la autoridad competente correspondiente.

b) La Autoridad competente examinará el Programa de Seguridad y efectuará una visita *in situ* de las ubicaciones especificadas, a fin de valorar si el solicitante se ajusta a lo dispuesto en el punto 8.1.5.

c) Si la Autoridad competente considera satisfactoria la información aportada con arreglo a las letras a) y b), deberá garantizar que la introducción de los datos necesarios del proveedor acreditado en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro tenga lugar, a más tardar, el día hábil siguiente. A la hora de introducir la información en la base de datos, la Autoridad competente asignará un código de identificación alfanumérico único en el formato estándar a cada emplazamiento aprobado. En caso contrario, la Autoridad competente deberá comunicar rápidamente sus motivos a la entidad que solicita la aprobación como proveedor acreditado.

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

8.1.3.3 Se revalidará a un proveedor acreditado por períodos regulares que no excedan de cinco años. Ello conllevará la pertinente visita con el objeto de evaluar si el proveedor acreditado sigue ajustándose a los requisitos del punto 8.1.5.

Toda inspección en las instalaciones del proveedor acreditado por parte de la Autoridad competente con arreglo a su programa nacional de control de calidad podrá considerarse una visita *in situ*, siempre y cuando cumpla los requisitos del punto 8.1.5.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

8.1.3.4 Si la Autoridad competente deja de considerar satisfactorio el cumplimiento de lo previsto en el punto 8.1.5 por parte del proveedor acreditado, retirará a éste su condición de proveedor acreditado en las ubicaciones especificadas.

8.1.3.5 Sin perjuicio del derecho de cada Estado miembro a aplicar medidas más rigurosas en virtud del artículo 6 del Reglamento (CE) n.º 300/08, todos los Estados miembros reconocerán a todo proveedor acreditado que haya sido aprobado conforme al punto 8.1.3.

8.1.4 Designación de proveedores conocidos.

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

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

a) la «Declaración de compromiso – Proveedor conocido de provisiones de a bordo» incluida en disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente, a toda compañía a la que efectúe entregas; esta declaración deberá indicar claramente la ubicación del emplazamiento o emplazamientos a que se refiere y 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 conformidad y exhaustividad del programa de seguridad en relación con el punto 8.1.5, y

b) la aplicación del programa de seguridad sin deficiencias.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

8.1.4.7 La entidad responsable de la designación conservará:

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

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

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

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

a) Designar un responsable de seguridad de la empresa.
b) Garantizar que las personas que tienen acceso a las provisiones de a bordo reciban formación en materia de seguridad de conformidad con el punto 11.2.7 antes de autorizarles el acceso a dichas provisiones. Además, deberán garantizar que las personas que efectúen las inspecciones de las provisiones de a bordo reciban formación de conformidad con el punto 11.2.3.3 y que las personas que efectúen otros controles de seguridad con respecto a las provisiones de a bordo reciban formación de conformidad con el punto 11.2.3.10.
c) Impedir el acceso sin autorización a sus instalaciones y a sus provisiones de a bordo.
d) Garantizar razonablemente que no se esconden artículos prohibidos en las provisiones de a bordo, mediante:

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

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

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

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

8.2 Protección de las Provisiones de a bordo.

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

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

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

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

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

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

CAPÍTULO 9

Suministros del aeropuerto

9.0 Aplicación.

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

9.0.2 A efectos del presente capítulo se considerarán:

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

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

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

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

9.1 Controles de Seguridad.

9.1.1 Requisitos generales.

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

Los suministros de aeropuerto se inspeccionarán por un gestor aeroportuario o un proveedor acreditado, o en su nombre, antes de introducirse en las zonas restringidas de seguridad, a menos que:

– un gestor del aeropuerto haya efectuado los controles de seguridad exigidos de los suministros y los entregue a su propio aeropuerto, y hayan estado protegidos de interferencias no autorizadas desde el momento en que se hayan efectuado dichos controles hasta la entrega de los suministros en la zona restringida de seguridad, o

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

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

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

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

9.1.1.3 Se inspeccionarán los suministros de aeropuerto recibidos de un proveedor conocido que muestren signos de haber sido manipulados o cuando haya motivos suficientes para creer que no han estado protegidos de accesos no autorizados desde el momento en que se hubiesen aplicado los controles oportunos.

9.1.2 Métodos de Inspección.

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

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

a) Comprobación visual;
b) Registro manual;
c) Equipo de Rayos X;
d) Equipo de detección de explosivos (EDS);
e) Equipo de detección de trazas de explosivos (ETD) en combinación con la letra a);
f) Perros detectores de explosivos (EDD) en combinación con la letra a); o
g) Equipo EVD aplicado de conformidad con las disposiciones pertinentes del capítulo 6 y en combinación con la letra a).

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

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

9.1.3 Designación de Proveedores conocidos.

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

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

– el compromiso formal con los requisitos que debe cumplir el proveedor conocido de suministros del aeropuerto. Esta declaración deberá indicar claramente la ubicación del emplazamiento o emplazamientos a que se refiere y estar firmada por el representante legal, y
– el programa de seguridad con los controles de seguridad a que se hace referencia en el punto 9.1.4.

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

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

A partir del 1 de enero de 2023, como prueba jurídica de la designación, la Autoridad competente podrá exigir a los gestores aeroportuarios que introduzcan los datos necesarios de los proveedores conocidos que designen en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro, a más tardar el día hábil siguiente. A la hora

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

de introducir la información en la base de datos, el gestor aeroportuario asignará un código de identificación alfanumérico único en el formato estándar a cada emplazamiento designado.

El acceso a las zonas restringidas de seguridad de los suministros de aeropuerto solo podrá concederse una vez establecida la condición del proveedor. Esto se hará verificando en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro, si procede, o utilizando un mecanismo alternativo por el que se alcance el mismo objetivo. En los aeropuertos nacionales, se utilizará un mecanismo alternativo y el gestor aeroportuario proporcionará en cada acceso un listado con los proveedores conocidos designados que tendrá que ser actualizado cada vez que se produzca un cambio.

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

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

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

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

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

a) una visita *in situ* del proveedor cada dos años (que podrá realizar la Autoridad competente, en determinados casos), o

b) comprobaciones periódicas de los suministros entregados por el proveedor conocido en el acceso a la zona restringida de seguridad (que realizará el gestor aeroportuario), a partir de la designación, incluido lo siguiente:

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

– la verificación de que los suministros están debidamente asegurados, y

– la inspección de los suministros en la misma forma que los procedentes de un proveedor no conocido.

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

9.1.3.7 El gestor aeroportuario conservará:

a) una lista de todos los proveedores conocidos que haya designado, indicando la fecha de expiración de su designación, y

b) la declaración firmada, una copia del programa de seguridad y los informes de la verificación *in situ*, realizadas por los auditores nacionales, en los que se evidencie su aplicación para cada proveedor conocido, al menos hasta seis meses tras la expiración de su designación.

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

9.1.4 Controles de Seguridad que Aplicará un Proveedor conocido.

9.1.4.1 Todo proveedor conocido de aeropuerto deberá:

a) Designar a un responsable o encargado de seguridad de la empresa.

b) Garantizar que las personas que tienen acceso a los suministros reciben formación en materia de seguridad de acuerdo con el punto 11.2.7 antes de autorizarles el acceso a dichos suministros. Además, deberá garantizar que las personas que

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

efectúen la inspección de los suministros de aeropuerto reciban formación de conformidad con el punto 11.2.3.3 y que las personas que efectúen otros controles de seguridad con respecto a los suministros de aeropuerto reciban formación de conformidad con el punto 11.2.3.10.

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

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

– revisión física y visual de los suministros durante las tareas de su procesamiento, preparación y embalado por personal del propio proveedor conocido; y/o

– garantizando la confidencialidad de los productos que origina o prepara como suministros de aeropuerto frente a sus proveedores.

e) Garantizar que los suministros sometidos a controles de seguridad estén protegidos de accesos no autorizados durante su transporte hasta el aeropuerto mediante:

– uso de precintos de seguridad en los vehículos y/o contenedores; o
– cerrado con llave del compartimento del camión y/o contenedores; o
– vigilancia física permanente por personal encargado de la protección y entrega de los suministros de aeropuerto.

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

9.1.4.2 Si un proveedor conocido se vale de otra compañía que no es un proveedor conocido del gestor del aeropuerto para el transporte de suministros al aeropuerto, el proveedor conocido velará por el cumplimiento de todos los controles de seguridad contemplados en el apartado 9.1.4.1.

9.2 Protección de las Provisiones de a bordo.

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

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

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

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

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

CAPÍTULO 10

Medidas de seguridad durante el vuelo

10.0 Disposiciones generales.

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

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

10.1 Medidas de seguridad durante el vuelo.

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

10.1.1 Protección de la Cabina de Vuelo.

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

10.1.2 Agentes de Seguridad en Vuelo.

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

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

10.1.3 Pasajeros Conflictivos.

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

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

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

CAPÍTULO 11

Formación de seguridad

11.0 Disposiciones generales.

11.0.1 Responsabilidades.

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

11.0.2 Definición de certificación.

A efectos del presente capítulo, se entenderá por «certificación» toda evaluación formal y confirmación por parte o por cuenta de la Autoridad competente que indique que la persona en cuestión ha superado el período formativo pertinente y que posee las competencias necesarias para desempeñar las funciones y tareas encomendadas de forma satisfactoria.

A partir del 1 de enero de 2026:

A los efectos del presente capítulo, se entenderá por «certificación» y «recertificación» toda evaluación formal y confirmación por parte o en nombre de la

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

Autoridad competente que indique que la persona en cuestión ha superado la formación pertinente y posee las competencias necesarias para desempeñar las funciones y tareas encomendadas de forma satisfactoria. Los procesos de certificación y recertificación se normalizarán a nivel nacional.

11.0.3 Definición de estado de residencia y lagunas.

A efectos del presente capítulo, se entenderá por «Estado de residencia» todo país en que haya residido la persona en cuestión de forma continuada durante seis meses o más, mientras que se entenderá por «laguna» en el expediente académico o laboral todo vacío informativo de más de ventiocho días.

11.0.4 Definición de competencia.

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

11.0.5 Competencias adquiridas previamente.

Las competencias adquiridas por el personal con anterioridad al proceso de selección podrán tenerse en cuenta a la hora de evaluar toda necesidad formativa con arreglo al presente apartado.

11.0.6 Competencias no específicas de seguridad de la aviación.

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

11.0.7 Personal formado con cambio de funciones.

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

11.0.8 Radicalización.

A los efectos del presente capítulo, se entenderá por «radicalización» el fenómeno de socialización que lleva al extremismo en personas con opiniones, puntos de vista e ideas que pueden conducir al terrorismo.

11.0.9 Tipos delictivos.

A los efectos del presente capítulo y sin perjuicio de la legislación de la Unión y nacional aplicable, para determinar la fiabilidad de una persona sometida al proceso descrito en los puntos 11.1.3 y 11.1.4, los Estados miembros tomarán en consideración como mínimo:

a) los delitos contemplados en el anexo II de la Directiva (UE) 2016/681 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativa a la utilización de datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) para la prevención, detección, investigación y enjuiciamiento de los delitos de terrorismo y de la delincuencia grave; y

b) los delitos de terrorismo contemplados en la Directiva (UE) 2017/541 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2017, relativa a la lucha contra el terrorismo y por la que se sustituye la Decisión marco 2002/475/JAI del Consejo y se modifica la Decisión 2005/671/JAI del Consejo.

Los delitos a los que se refiere la letra b) se considerarán delitos excluyentes.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

11.1 Selección.

11.1.1 El personal especificado a continuación deberá haber superado una comprobación de antecedentes reforzada conforme a lo establecido conforme a lo establecido en el Adjunto H:

a) las personas seleccionadas para efectuar inspecciones, controles de acceso o cualquier otro control de seguridad, o para asumir la responsabilidad de ellos, en una zona restringida de seguridad;
b) las personas con la responsabilidad general de garantizar, a escala nacional o local, la conformidad de un determinado programa de seguridad y de su ejecución con todas las disposiciones legales vigentes (responsables de seguridad);
c) los instructores a que se refiere el apartado 11.5;
d) los validadores de seguridad aérea de la UE a que se refiere el apartado 11.6.

La letra b) será aplicable a partir del 1 de enero de 2023. Antes de esa fecha, las mencionadas personas deberán haber superado una comprobación de antecedentes reforzada o normal, bien de conformidad con el punto 1.2.3.1, bien según lo determinado por la Autoridad competente de conformidad con las normas nacionales aplicables.

11.1.2 Personal fuera de Zona Restringida de Seguridad.

El personal especificado a continuación deberá haber superado una comprobación de antecedentes normal conforme a lo establecido en el Adjunto H:

a) las personas seleccionadas para efectuar inspecciones, controles de acceso o cualquier otro control de seguridad, o para asumir la responsabilidad de ellos, en cualquier zona que no constituya una zona restringida de seguridad;
b) las personas que tengan acceso no acompañado a la carga y el correo aéreos, el correo y el material de la compañía aérea, las provisiones de a bordo y los suministros de aeropuerto que hayan sido objeto de los controles de seguridad exigidos; y
c) las personas con derechos de administrador o con acceso sin supervisión e ilimitado a los sistemas críticos de tecnología de la información y las comunicaciones y los datos críticos descritos en el apartado 1.8.1 que se emplean para los fines de la seguridad de la aviación civil de conformidad con el PNS, o aquellas personas que hayan sido calificadas como tales en la evaluación del riesgo mencionada en el apartado 1.8.3.

11.1.3 De conformidad con la normativa aplicable de la Unión y la legislación nacional, una comprobación de antecedentes reforzada deberá, al menos:

a) establecer la identidad de la persona en base a documentos oficiales,
b) cubrir los registros de antecedentes penales en todos los Estados de residencia de la persona de, al menos, los cinco años precedentes,
c) verificar la formación y experiencia profesional, así como las posibles «lagunas» existentes durante al menos los cinco años precedentes, y
d) incluir la información de inteligencia y de cualquier otro tipo de que dispongan las autoridades nacionales competentes, que estas consideren pertinente al objeto de determinar la idoneidad de la persona, y que puedan suponer un riesgo para la seguridad de la aviación civil.

11.1.4 De conformidad con la normativa aplicable de la Unión y la legislación nacional, una comprobación de antecedentes normal deberá:

a) establecer la identidad de la persona sobre la base de los documentos justificativos oportunos,
b) indicar los posibles antecedentes penales en todos los Estados de residencia durante al menos los cinco años precedentes, y

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

c) verificar la formación y experiencia laboral y las posibles «lagunas» durante al menos los cinco años precedentes.

11.1.5 La comprobación de antecedentes normal o las letras a) a c) de una comprobación de antecedentes reforzada deberán completarse antes de que la persona reciba formación inicial en materia de seguridad que implique el acceso a información restringida por su carácter sensible para la seguridad. Cuando proceda, la letra d) de una comprobación de antecedentes reforzada deberá completarse antes de que la persona sea autorizada a efectuar inspecciones, controles de acceso u otros controles de seguridad o a asumir la responsabilidad al respecto.

Siempre que sea necesaria una comprobación de antecedentes reforzada, ésta deberá completarse en su totalidad antes de que la persona reciba la formación mencionada en los puntos 11.2.3.1 a 11.2.3.5.

11.1.6 Se considerará que la comprobación de antecedentes reforzada o normal ha resultado fallida si no se completan de forma satisfactoria todos los elementos especificados en los puntos 11.1.3 y 11.1.4, o si en cualquier momento dichos elementos no proporcionan el nivel necesario de garantía en cuanto a la fiabilidad de la persona.

Los Estados miembros procurarán establecer mecanismos adecuados y eficaces para garantizar el intercambio de información a nivel nacional y con otros Estados a los efectos de la elaboración y evaluación de información pertinente para la comprobación de antecedentes.

11.1.7 La comprobación de antecedentes reforzada o normal quedará sujeta a alguna de las siguientes medidas:

a) un mecanismo para la revisión continua de los elementos especificados en los puntos 11.1.3 y 11.1.4 mediante la notificación rápida a la autoridad, el gestor o la entidad de emisión, según proceda, de cualquier acontecimiento que pueda afectar a la fiabilidad de la persona; las modalidades de notificación e intercambio de información entre las autoridades, gestores y entidades competentes, así como el contenido de esta información, se establecerán y controlarán conforme a la legislación nacional; o

b) una repetición a intervalos regulares no superiores a doce meses para la comprobación de antecedentes reforzada o tres años para la comprobación de antecedentes normal.

A nivel nacional y conforme a lo establecido en el Adjunto H, se ha adoptado la opción b).

11.1.8 El proceso de selección para todas las personas seleccionadas con arreglo a los puntos 11.1.1 y 11.1.2 deberá comprender, al menos, una solicitud por escrito y una fase de entrevista para realizar una evaluación inicial de habilidades y aptitudes.

11.1.9 Las personas seleccionadas para efectuar controles de seguridad deberán poseer las habilidades y aptitudes físicas y psíquicas necesarias para desempeñar las tareas encomendadas con eficacia, y serán informadas de la naturaleza de dichos requisitos al comienzo del proceso de selección.

Dichas habilidades y aptitudes serán evaluadas durante el proceso de selección y antes de la conclusión de todo período de prueba.

11.1.10 Se conservarán los informes de selección, incluidos los resultados de las pruebas de evaluación, de todas las personas seleccionadas con arreglo a los puntos 11.1.1 y 11.1.2 durante, al menos, la duración de sus respectivos contratos.

11.1.11 Con el fin de abordar la amenaza interior y sin perjuicio del contenido de la formación del personal y las competencias que figuran en el punto 11.2, los programas de seguridad de los gestores y las entidades contemplados en los artículos 12, 13 y 14 del Reglamento (CE) n.º 300/2008 deberán incluir una política interna adecuada y medidas afines que aumenten la concienciación del personal y promuevan una cultura de la seguridad.

11.1.12 La comprobación de antecedentes reforzada se llevará a cabo con una frecuencia no superior a doce meses.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

Se limitará el acceso a la información restringida por su carácter sensible para la seguridad al personal de cada entidad, requiriendo su habilitación personal de seguridad o su comprobación de antecedentes, según proceda. Los colectivos sujetos a una comprobación de antecedentes normal o reforzada están establecidos en el alcance del Adjunto H.

11.2 Formación.

11.2.1 Obligaciones formativas generales.

11.2.1.1 El personal tendrá que haber superado el período formativo contemplado en el Programa Nacional de Formación antes de ser autorizado a efectuar controles de seguridad sin supervisión.

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

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

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

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

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

Los cursos de formación por ordenador podrán utilizarse con o sin la ayuda de un instructor o preparador.

11.2.1.4 Se conservarán los expedientes de formación del personal durante, al menos, la duración de los contratos.

11.2.1.5 La adquisición de la competencia relativa a la concienciación sobre los requisitos legales pertinentes y conocimiento de los elementos que contribuyen a la creación de una cultura de la seguridad sólida y resiliente en el lugar de trabajo y en el ámbito de la aviación, incluidos, entre otros, la amenaza interior y la radicalización es obligatoria a partir del 1 de enero de 2022.

11.2.2 Formación básica.

La formación básica de las personas que desempeñen las tareas enumeradas en los puntos 11.2.3.1, 11.2.3.4 y 11.2.3.5, así como en los puntos 11.2.4, 11.2.5 y 11.5, deberá conducir a la adquisición de las siguientes competencias:

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

b) conocimiento del marco jurídico para la seguridad aérea;

c) conocimiento de los objetivos y la organización de la seguridad aérea, incluidas las obligaciones y responsabilidades de las personas que efectúan controles de seguridad;

d) conocimiento de los procedimientos de control de accesos;

e) conocimiento de los sistemas de acreditaciones aeroportuarias que se utilicen;

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

g) conocimiento de los procedimientos de denuncia;

h) capacidad para identificar artículos prohibidos;

i) capacidad para actuar adecuadamente ante incidencias de seguridad;

j) conocimiento de cómo pueden incidir el comportamiento y reacciones humanas en el desempeño de la seguridad;

k) capacidad para comunicar con claridad y confianza; y

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

l) conocimiento de los elementos que contribuyen a la creación de una cultura de la seguridad sólida y resiliente en el lugar de trabajo y en el ámbito de la aviación, incluidos, entre otros, la amenaza interior y la radicalización.

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

11.2.3.1 La formación de las personas que efectúen inspecciones de personas, equipaje de mano, objetos transportados y equipaje de bodega, deberá conducir a la adquisición de las siguientes competencias:

a) entendimiento de la configuración de los puntos de control y del proceso de control;
b) conocimiento de los métodos utilizados para ocultar artículos prohibidos;
c) capacidad para actuar adecuadamente en caso de detectar artículos prohibidos;
d) conocimiento de las capacidades y limitaciones del equipo de seguridad o métodos de inspección utilizados; y
e) conocimiento de los procedimientos aplicables en caso de emergencia.

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

f) habilidades interpersonales, en particular para saber cómo afrontar las diferencias culturales y tratar con los pasajeros potencialmente conflictivos;
g) conocimiento de las técnicas de registro o inspección manual;
h) capacidad para llevar a cabo registros manuales de una forma lo suficientemente fiable como para garantizar la detección de artículos prohibidos escondidos;
i) conocimiento de las exenciones de controles y procedimientos de seguridad especiales;
j) capacidad para hacer funcionar el equipo de seguridad utilizado;
k) competencia para interpretar correctamente las imágenes generadas por el equipo de seguridad; y
l) conocimiento de los requisitos de protección del equipaje de bodega.

11.2.3.2 La formación de las personas que inspeccionen la carga y el correo deberá conducir a la adquisición de las siguientes competencias:

a) conocimiento de actos de interferencia ilícita previos contra la aviación civil, actos terroristas y amenazas reales;
b) concienciación sobre los requisitos legales pertinentes y conocimiento de los elementos que contribuyen a la creación de una cultura de la seguridad sólida y resiliente en el lugar de trabajo y en el ámbito de la aviación, incluidos, entre otros, la amenaza interior y la radicalización;
c) conocimiento de los objetivos y de la organización de la seguridad aérea, incluidas las obligaciones y responsabilidades de las personas que efectúan controles de seguridad en la cadena de suministro;
d) capacidad para identificar artículos prohibidos;
e) capacidad para actuar adecuadamente en caso de detectar artículos prohibidos;
f) conocimiento de las capacidades y limitaciones del equipo de seguridad y métodos de inspección utilizados;
g) conocimiento de los métodos utilizados para ocultar artículos prohibidos;
h) conocimiento de los procedimientos aplicables en caso de emergencia; y
i) conocimiento de los requisitos de protección de la carga y del correo.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

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

j) conocimiento de los procedimientos de control de la carga y del correo, incluidas las exenciones de dichos controles, y de los procedimientos de seguridad especiales;
k) conocimiento de los métodos de control adecuados para distintos tipos de carga y correo;
l) conocimiento de las técnicas de registro o inspección manual;
m) capacidad para llevar a cabo registros manuales de una forma lo suficientemente fiable como para garantizar la detección de artículos prohibidos escondidos;
n) capacidad para hacer funcionar el equipo de seguridad utilizado;
o) competencia para interpretar correctamente las imágenes generadas por el equipo de seguridad; y
p) conocimiento de los requisitos de transporte.

11.2.3.3 La formación de las personas que inspeccionen el correo y material de la compañía aérea, las provisiones de a bordo y los suministros de aeropuerto, deberá conducir a la adquisición de las siguientes competencias:

a) conocimiento de actos de interferencia ilícita previos contra la aviación civil, actos terroristas y amenazas reales;
b) concienciación sobre los requisitos legales pertinentes y conocimiento de los elementos que contribuyen a la creación de una cultura de la seguridad sólida y resiliente en el lugar de trabajo y en el ámbito de la aviación, incluidos, entre otros, la amenaza interior y la radicalización;
c) conocimiento de los objetivos y de la organización de la seguridad aérea, incluidas las obligaciones y responsabilidades de las personas que efectúan controles de seguridad en la cadena de suministro;
d) capacidad para identificar artículos prohibidos;
e) capacidad para actuar adecuadamente en caso de detectar artículos prohibidos;
f) conocimiento de los métodos utilizados para ocultar artículos prohibidos;
g) conocimiento de los procedimientos aplicables en caso de emergencia; y
h) conocimiento de las capacidades y limitaciones del equipo de seguridad o métodos de control utilizados.
Además, en caso de que las tareas encomendadas a la persona de que se trate así lo requieran, dicha formación deberá conducir también a la adquisición de las competencias siguientes:

i) conocimiento de las técnicas de registro o inspección manual;
j) capacidad para llevar a cabo registros manuales de una forma lo suficientemente fiable como para garantizar la detección de artículos prohibidos escondidos;
k) capacidad para hacer funcionar el equipo de seguridad utilizado;
l) competencia para interpretar correctamente las imágenes generadas por el equipo de seguridad; y
m) conocimiento de los requisitos de transporte.

11.2.3.4 La formación específica de las personas que efectúen inspecciones de vehículos deberá conducir a la adquisición de las siguientes competencias:

a) conocimiento de los requisitos legales por los que deben regirse las inspecciones de vehículos, incluidas las exenciones de dichas inspecciones, y los procedimientos de seguridad especiales;
b) capacidad para actuar adecuadamente en caso de detectar artículos prohibidos;
c) conocimiento de los métodos utilizados para ocultar artículos prohibidos;
d) conocimiento de los procedimientos aplicables en caso de emergencia;

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

e) conocimiento de las técnicas de inspección de vehículos; y

f) capacidad para llevar a cabo inspecciones de vehículos de una forma lo suficientemente fiable como para garantizar la detección de artículos prohibidos escondidos.

11.2.3.5 La formación específica de las personas que efectúen controles de acceso en el aeropuerto, así como de las encargadas de los servicios de vigilancia y patrulla, deberá conducir a la adquisición de las siguientes competencias:

a) conocimiento de los requisitos legales por los que debe regirse el control de accesos, incluidas las exenciones de dicho control y los procedimientos de seguridad especiales;

b) conocimiento de los sistemas de control de acceso utilizados en los aeropuertos;

c) conocimiento de las autorizaciones, incluidas las acreditaciones y autorizaciones para vehículos, que den acceso a las zonas de operaciones y capacidad para identificarlas;

d) conocimiento de los procedimientos de patrulla e interceptación de personas, así como de las circunstancias en que las personas deberían ser retenidas o denunciadas;

e) capacidad para actuar adecuadamente en caso de detectar artículos prohibidos;

f) conocimiento de los procedimientos aplicables en caso de emergencia; y

g) habilidades interpersonales, en particular para saber cómo afrontar las diferencias culturales y tratar con los pasajeros potencialmente conflictivos.

11.2.3.6 La formación de las personas que efectúen registros de seguridad de las aeronaves deberá conducir a la adquisición de las siguientes competencias:

a) conocimiento de los requisitos legales por los que se rigen los registros de seguridad de las aeronaves y de los elementos que contribuyen a la creación de una cultura de la seguridad sólida y resiliente en el lugar de trabajo y en el ámbito de la aviación, incluidos, entre otros, la amenaza interior y la radicalización;

b) conocimiento de la configuración del/de los tipo(s) de aeronave que ha(n) de someterse a registros de seguridad;

c) capacidad para identificar artículos prohibidos;

d) capacidad para actuar adecuadamente en caso de detectar artículos prohibidos;

e) conocimiento de los métodos utilizados para ocultar artículos prohibidos; y

f) capacidad para realizar registros de seguridad de la aeronave de una forma lo suficientemente fiable como para garantizar la detección de artículos prohibidos escondidos.

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

g) conocimiento de actos de interferencia ilícita previos contra la aviación civil, actos terroristas y amenazas actuales;

h) conocimiento del marco jurídico para la seguridad aérea;

i) conocimiento de los objetivos y de la organización de la seguridad aérea, incluidas las obligaciones y responsabilidades de las personas que efectúan controles de seguridad;

j) comprensión de la configuración de los puntos de inspección y los procesos de inspección;

k) conocimiento de los procedimientos de control de acceso y de inspección pertinentes; y

l) conocimiento de las tarjetas de identificación utilizadas en los aeropuertos.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

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

a) conocimiento de los métodos para proteger e impedir todo acceso no autorizado a la aeronave y de los elementos que contribuyen a la creación de una cultura de la seguridad sólida y resiliente en el lugar de trabajo y en el ámbito de la aviación, incluidos, entre otros, la amenaza interior y la radicalización;
b) conocimiento de los procedimientos para precintar la aeronave, si procede respecto a la persona que recibe la formación;
c) conocimiento de los sistemas de acreditaciones utilizados en los aeropuertos;
d) conocimiento de los procedimientos de interceptación de personas y de las circunstancias en que las personas deberían ser retenidas o denunciadas; y
e) conocimiento de los procedimientos aplicables en caso de emergencia.

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

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

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

a) conocimiento de actos de interferencia ilícita previos contra la aviación civil, actos terroristas y amenazas reales;
b) concienciación sobre los requisitos legales pertinentes y conocimiento de los elementos que contribuyen a la creación de una cultura de la seguridad sólida y resiliente en el lugar de trabajo y en el ámbito de la aviación, incluidos, entre otros, la amenaza interior y la radicalización;
c) conocimiento de los objetivos y de la organización de la seguridad aérea, incluidas las obligaciones y responsabilidades de las personas que efectúan controles de seguridad;
d) capacidad para actuar adecuadamente en caso de detectar artículos prohibidos;
e) conocimiento de los procedimientos aplicables en caso de emergencia;
f) conocimiento de los requisitos y métodos de vinculación de pasajero y equipaje; y
g) conocimiento de los requisitos de protección relativos al material de la compañía aérea utilizado para el procesamiento de pasajeros y equipaje.

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

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

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

l) conocimiento de los procedimientos de control de acceso y de inspección pertinentes.

11.2.3.9 La formación de personas con acceso no supervisado a la carga y el correo aéreos reconocibles que hayan sido objeto de los controles de seguridad requeridos, así como la formación de las personas que efectúen controles de seguridad de la carga y el correo aéreos distintos de la inspección, deberá conducir a la adquisición de todas las siguientes competencias:

a) conocimiento de actos de interferencia ilícita previos contra la aviación civil, actos terroristas y amenazas reales;
b) concienciación sobre los requisitos legales pertinentes y conocimiento de los elementos que contribuyen a la creación de una cultura de la seguridad sólida y resiliente en el lugar de trabajo y en el ámbito de la aviación, incluidos, entre otros, la amenaza interior y la radicalización;
c) conocimiento de los objetivos y de la organización de la seguridad aérea, incluidas las obligaciones y responsabilidades de las personas que efectúan controles de seguridad en la cadena de suministro;
d) conocimiento de los procedimientos de interceptación de personas y de las circunstancias en que las personas deberían ser retenidas o denunciadas;
e) conocimiento de los procedimientos de denuncia;
f) capacidad para identificar artículos prohibidos;
g) capacidad para actuar adecuadamente en caso de detectar artículos prohibidos;
h) conocimiento de los métodos utilizados para ocultar artículos prohibidos;
i) conocimiento de los requisitos de protección de la carga y del correo; y
j) conocimiento de los requisitos de transporte, si procede.
Además, en caso de que la persona de que se trate sea titular de una acreditación aeroportuaria, la formación deberá conducir también a la adquisición de las competencias siguientes:

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

11.2.3.10 La formación de las personas que sometan el correo y material de la compañía aérea, las provisiones de a bordo y los suministros de aeropuerto a controles de seguridad distintos del escaneado, deberá contribuir a la adquisición de las siguientes competencias:

a) conocimiento de actos de interferencia ilícita previos contra la aviación civil, actos terroristas y amenazas reales;
b) conocimiento de las disposiciones legales pertinentes;
c) conocimiento de los objetivos y de la organización de la seguridad aérea, incluidas las obligaciones y responsabilidades de las personas que efectúan controles de seguridad;
d) conocimiento de los procedimientos de interceptación de personas y de las circunstancias en que las personas deberían ser retenidas o denunciadas;
e) conocimiento de los procedimientos de notificación;
f) capacidad para identificar artículos prohibidos;
g) capacidad para actuar adecuadamente en caso de detectar artículos prohibidos;
h) conocimiento de los métodos utilizados para ocultar artículos prohibidos;
i) conocimiento de los requisitos de protección relativos al correo y material de la compañía aérea, a las provisiones de a bordo y a los suministros de aeropuerto, en su caso; y

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

j) conocimiento de los requisitos de transporte, si procede.

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

k) comprensión de la configuración de los puntos de inspección y los procesos de inspección;

l) conocimiento de los procedimientos de control de acceso y de inspección pertinentes;

m) conocimiento de los sistemas de tarjetas de identificación que se utilicen; y

n) capacidad para actuar adecuadamente ante incidencias de seguridad.

11.2.3.11 La formación de los miembros de las tripulaciones de vuelo y de cabina que apliquen medidas de seguridad durante el vuelo deberá conducir a la adquisición de las siguientes competencias: (Entrada en vigor 1 de enero de 2023).

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

b) concienciación sobre los requisitos legales pertinentes y conocimiento de los elementos que contribuyen a la creación de una cultura de la seguridad sólida y resiliente en el lugar de trabajo y en el ámbito de la aviación, incluidos, entre otros, la amenaza interior y la radicalización;

c) conocimiento de los objetivos y de la organización de la seguridad aérea, incluidas las obligaciones y responsabilidades de los miembros de las tripulaciones de vuelo y de cabina;

d) conocimiento de los métodos para proteger e impedir todo acceso no autorizado a la aeronave;

e) conocimiento de los procedimientos para precintar la aeronave, cuando sea aplicable a la persona que va a recibir la formación;

f) capacidad para identificar artículos prohibidos;

g) conocimiento de los métodos utilizados para ocultar artículos prohibidos;

h) capacidad para efectuar registros de seguridad de aeronaves de una forma suficiente para garantizar razonablemente la detección de artículos prohibidos escondidos;

i) conocimiento de la configuración del tipo o tipos de aeronaves en que se realizan las funciones;

j) capacidad de proteger la cabina de vuelo durante el vuelo;

k) conocimiento de los procedimientos pertinentes para el transporte de pasajeros potencialmente conflictivos a bordo de una aeronave, cuando sea aplicable a la persona que va a recibir la formación;

l) conocimiento sobre cómo tratar a las personas autorizadas para llevar a bordo armas de fuego, cuando sea aplicable a la persona que va a recibir la formación;

m) conocimiento de los procedimientos de denuncia; y

n) capacidad de responder adecuadamente a incidentes y emergencias relacionados con la seguridad a bordo de una aeronave.

11.2.4 Supervisores.

Formación específica para personas que supervisen directamente a quienes efectúan controles de seguridad (supervisores).

La formación específica de los supervisores deberá aportar, además de las aptitudes necesarias a las personas supervisadas, las siguientes competencias:

a) conocimiento de las disposiciones legales pertinentes y de cómo adecuarse a las mismas;

b) conocimiento de las funciones de supervisión;

c) conocimiento de los procedimientos de control interno de la calidad;

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

d) capacidad para actuar adecuadamente en caso de detectar artículos prohibidos;
e) conocimiento de los procedimientos aplicables en caso de emergencia; y
f) capacidad de tutoría, de motivación y formación en el puesto de trabajo.

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

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

11.2.5 Responsables de Seguridad.

Formación específica para personas con la responsabilidad general de garantizar, a escala nacional o local, la conformidad de un determinado programa de seguridad y de su ejecución con las disposiciones legales vigentes (responsables de seguridad).

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

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

Los siguientes apartados entrarán en vigor una vez que se comunique el procedimiento de certificación como Responsable de Seguridad de cada entidad determinado por la Autoridad competente.

Para ello, los Responsables de Seguridad deberán superar el proceso de certificación realizado por la Autoridad competente.

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

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

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

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

11.2.6.2 La formación básica de concienciación en materia de seguridad deberá conducir a las siguientes competencias:

a) conocimiento de actos de interferencia ilícita previos contra la aviación civil, actos terroristas y amenazas reales;
b) concienciación sobre los requisitos legales pertinentes y conocimiento de los elementos que contribuyen a la creación de una cultura de la seguridad sólida y resiliente en el lugar de trabajo y en el ámbito de la aviación, incluidos, entre otros, la amenaza interior y la radicalización;
c) conocimiento de los objetivos y de la organización de la seguridad aérea, incluidas las obligaciones y responsabilidades de las personas que efectúan controles de seguridad;

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

d) entendimiento de la configuración de los puntos de control y los procesos de inspección;

e) conocimiento de los procedimientos de control de accesos y de inspección pertinentes;

f) conocimiento de las acreditaciones y autorizaciones utilizadas en los aeropuertos;

g) conocimiento de los procedimientos de notificación; y

h) capacidad para actuar adecuadamente en caso de incidencias de seguridad.

11.2.6.3 Toda persona que reciba formación en materia de seguridad deberá demostrar conocer y comprender todos aquellos conceptos a que se refiere el punto 11.2.6.2 para poder recibir la autorización que le permita acceder libremente a las zonas restringidas de seguridad.

El responsable del organismo, operador o entidad que solicite las acreditaciones para su personal, deberá justificar, ante el gestor aeroportuario en cuestión, que dicho personal ha realizado algún curso con la formación de cualesquiera de los puntos contemplados en los apartados 11.2.3 a 11.2.6, presentando un documento justificativo firmado por el Instructor certificado o responsable superior de dicho Instructor de que el personal para el que se solicita la acreditación ha superado dicha formación en los últimos cinco años. Dicho documento justificativo deberá contener como campos mínimos:

– nombre del curso;
– nombre, apellidos y DNI del trabajador (TIP en el caso de FFCCSS);
– módulos del PNF que componen el curso superado;
– fecha de superación del curso; y
– nombre del instructor certificado por AESA que impartió el curso.

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

Toda persona que reciba formación en materia de seguridad deberá demostrar conocer y comprender todos aquellos conceptos a los que se refiere el apartado 11.2.6.2 para poder recibir la acreditación que le permita acceder libremente a las zonas restringidas de seguridad.

El responsable del organismo, operador o entidad que solicite las acreditaciones para su personal, deberá justificar, ante el gestor aeroportuario en cuestión, que dicho personal ha realizado algún curso con la formación de cualesquiera de los puntos contemplados en los apartados 11.2.3 a 11.2.6, presentando un documento justificativo firmado por el Instructor certificado o responsable superior de dicho Instructor de que el personal para el que se solicita la acreditación ha superado dicha formación en los últimos cinco años conforme al formato establecido en el Programa Nacional de Formación.

El gestor aeroportuario, antes de emitir la acreditación, deberá comprobar que el Instructor especificado en la solicitud, está certificado por la Autoridad competente, para ello, la Autoridad competente proporcionará un listado actualizado de instructores certificados al gestor. Se aceptarán también los certificados de formación firmados por la Autoridad competente.

En el caso de los miembros de las tripulaciones para poder solicitar la acreditación aeroportuaria, se deberán completar las competencias establecidas en el apartado 11.2.3.11 con las competencias del apartado 11.2.6.2.c) a f) que no se imparten con la formación del 11.2.3.11.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

11.2.7 Formación de personas que requieran una sensibilización en materia de seguridad general.

La formación de sensibilización en materia de seguridad general deberá conducir a la adquisición de las siguientes competencias:

a) conocimiento de actos de interferencia ilícita previos contra la aviación civil, actos terroristas y amenazas actuales;
b) concienciación sobre los requisitos legales pertinentes y conocimiento de los elementos que contribuyen a la creación de una cultura de la seguridad sólida y resiliente en el lugar de trabajo y en el ámbito de la aviación, incluidos, entre otros, la amenaza interior y la radicalización;
c) conocimiento de los objetivos y la organización de la seguridad aérea en su entorno laboral, incluidas las obligaciones y responsabilidades de las personas que efectúan controles de seguridad;
d) conocimiento de los procedimientos de denuncia; y
e) capacidad para actuar adecuadamente ante incidencias de seguridad.

Toda persona que reciba formación de sensibilización en materia de seguridad general deberá demostrar conocer y comprender todos aquellos conceptos a que se refiere el presente punto antes de asumir sus funciones.
La formación de sensibilización no será necesaria que sea impartida por los instructores contemplados en el punto 11.5.

11.2.8 Formación de personas con funciones y responsabilidades relacionados con las ciberamenazas.

11.2.8.1 Formación de concienciación en seguridad de la información: Las personas que apliquen las medidas establecidas en el apartado 1.8.2 tendrán las capacidades y aptitudes necesarias para llevar a cabo sus tareas de manera efectiva. Deberán ser conscientes de los ciberriesgos pertinentes, en la medida en que sea necesario.
11.2.8.2 Formación de personas con funciones de seguridad de la información: Las personas que tengan acceso a los datos o los sistemas recibirán una formación laboral adecuada y específica, acorde con sus funciones y sus responsabilidades, que incluirá la toma de conciencia de los riesgos pertinentes cuando su función laboral así lo requiera. La Autoridad competente, o la autoridad u organismo establecido en el apartado 1.8.4, deberá definir o aprobar el contenido del curso.

11.3 Certificación del Personal de Seguridad.

11.3.1 Certificación inicial.

Todas aquellas personas que desempeñen las tareas enumeradas en los puntos 11.2.3.1 a 11.2.3.5 estarán sujetas a:

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

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

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

11.3.2 Examen estandarizado de interpretación de imágenes.

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

11.3.3 Proceso de recertificación.

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

11.3.4 Suspensión de permisos.

La no realización o no superación de las pruebas que componen el proceso de recertificación en un plazo razonable, no superior a tres meses por lo general, supondrá la suspensión de los permisos en materia de seguridad.

11.3.5 Informes de certificación.

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

11.4 Formación de actualización.

11.4.1 Operadores de equipos de Rayos X o EDS.

Las personas encargadas de operar equipos de Rayos X o EDS se someterán a cursos de formación de actualización consistentes en módulos prácticos y pruebas de reconocimiento de imágenes. Dicha formación adoptará la forma de:

a) clases presenciales o cursos por ordenador, o
b) formación en el puesto de trabajo con el sistema de proyección de imágenes virtuales de artículos peligrosos (TIP), siempre que se utilice un archivo con al menos 6.000 imágenes virtuales, como se especifica a continuación, que puedan instalarse en los aparatos de Rayos X o EDS utilizados y la persona trabaje con este equipo durante, al menos, una tercera parte de su horario de trabajo.

Por lo que respecta a la formación presencial o por ordenador, todos los participantes deberán realizar prácticas y pruebas centradas en el reconocimiento de imágenes durante al menos 6 horas por semestre, utilizando:

– una biblioteca con al menos 1000 imágenes correspondientes a un mínimo de 250 artículos peligrosos diferentes, incluidas imágenes de piezas y componentes de dichos artículos, capturadas desde ángulos diversos. En las prácticas y pruebas se realizará una selección impredecible de imágenes del archivo. En el Programa Nacional de Formación se contemplan las disposiciones específicas para la formación de actualización; o
– las imágenes TIP de la biblioteca TIP que con mayor frecuencia no se reconocen, combinadas con imágenes capturadas recientemente de artículos peligrosos pertinentes para el tipo de operación de inspección de que se trate y que abarquen todos los tipos de artículos peligrosos pertinentes si se utilizan una sola vez en la formación de un determinado operador durante un período de tres años.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

Para la formación en el puesto de trabajo con sistemas TIP, el archivo contará con al menos 6000 imágenes virtuales correspondientes a un mínimo de 1500 artículos peligrosos diferentes, incluidas imágenes de piezas y componentes de dichos artículos, todas ellas capturadas desde ángulos diversos.

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

Al final de cada período de seis meses se evaluará la actuación de los examinadores humanos. Los resultados de esta evaluación:

a) se entregarán a la persona en cuestión y se registrarán;
b) se utilizarán para detectar deficiencias y preparar futuras formaciones y pruebas adecuadas para abordar estas deficiencias; y
c) podrán tenerse en cuenta como parte del proceso de recertificación o reaprobación.

11.4.3 Formación de actualización otros colectivos.

El personal que desempeñe las tareas enumeradas bajo el punto 11.2, hecha salvedad de aquellas a las que se refiere el punto 11.4.1, se someterá a ciclos de formación de actualización con una periodicidad que permita preservar las competencias ya adquiridas previamente y adquirir otras nuevas adaptadas a los avances en materia de seguridad.
Este apartado es también de aplicación al personal del proveedor de servicios de navegación aérea que desempeñe las tareas enumeradas en el módulo formativo 14.0 conforme al anexo F-NA del PNF.
La formación de actualización se centrará en las dos vertientes siguientes:

a) competencias adquiridas durante la formación básica, específica y en materia de seguridad, al menos una vez cada cinco años o, en los casos en que las competencias no se hayan ejercitado durante más de seis meses, antes de volver a asumir funciones en seguridad, y
b) competencias nuevas o ampliadas necesarias para garantizar que las personas que efectúan –o encargadas de la realización de– controles de seguridad tengan conocimiento rápidamente de las nuevas amenazas y disposiciones legales con miras a su aplicación.

Los requisitos previstos en la letra a) no serán aplicables a las competencias adquiridas durante ciclos o cursos de formación específica que dejen de ser necesarias para el desempeño de las tareas encomendadas a la persona en cuestión.

11.4.4 Expedientes de formación de actualización.

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

11.5 Cualificación de Instructores certificados.

11.5.1 Certificación de Instructores.

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

a) habrán superado satisfactoriamente una valoración de la idoneidad de conformidad con los puntos 11.1.3 y 11.1.5;

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

El apartado a) se sustituirá por el siguiente apartado a más tardar el 31 de diciembre de 2021 y conforme a lo establecido en el Adjunto H.

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

Para ello, deberán superar el proceso de certificación como Instructor determinado por la Autoridad competente.
La certificación tendrá una vigencia de cinco años a contar desde su firma por la Autoridad competente debiendo superar con antelación a la expiración del mismo, el proceso de recertificación desarrollado por la Autoridad competente.
Los instructores se someterán a un proceso de recertificación al menos cada cinco años.
La certificación se aplicará como mínimo a los instructores autorizados 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 cuando se trate de la formación de supervisores que supervisen exclusivamente a las personas contempladas en los puntos 11.2.3.6 a 11.2.3.11) y 11.2.5.

11.5.2 Formación de actualización de Instructores certificados.

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

11.5.3 Listado de Instructores certificados.

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

11.5.4 Suspensión o revocación de certificados.

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

11.5.5 Reconocimiento de competencias en otros Estados miembros.

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

11.5.6 Formación impartida por Responsables de Seguridad.

Los responsables de seguridad de los agentes acreditados, expedidores conocidos y proveedores acreditados certificados por la Autoridad competente podrán impartir la

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

formación de las competencias 11.2.3.9 y 11.2.3.10 respectivamente al personal de su propio emplazamiento.

11.6 Validación de Seguridad Aérea de la UE.

11.6.1 Definición.

La «validación de seguridad aérea de la UE» constituye un proceso normalizado, documentado, imparcial y objetivo para obtener y evaluar las pruebas que permitan determinar el nivel de cumplimiento, por parte de la entidad validada, de los requisitos establecidos en el Reglamento (CE) n.º 300/08 y sus actos de ejecución.

11.6.2 Validación de seguridad aérea de la UE.

a) podrá ser requisito para obtener o mantener un estatuto jurídico conforme al Reglamento (CE) n.º 300/2008 y sus actos de ejecución;
b) podrá llevarla a cabo una Autoridad competente o un validador aprobado como validador de seguridad aérea de la UE, o un validador reconocido como equivalente en virtud del presente capítulo;
c) evaluará las medidas de seguridad aplicadas bajo la responsabilidad de la entidad validada o las partes de ellas para las cuales dicha entidad quiera obtener la validación; consistirá, al menos, en:

– una evaluación de la documentación de seguridad pertinente, incluido el programa de seguridad o marco equivalente de la entidad validada;
– una comprobación de que se aplican medidas de seguridad aérea, que incluirá una verificación *in situ* de las operaciones pertinentes de la entidad validada, salvo que se indique otra cosa;

d) será reconocida por todos los Estados miembros.

11.6.3 Requisitos de aprobación de los validadores de seguridad aérea de la UE.

11.6.3.1 Los Estados miembros aprobarán a los validadores de seguridad aérea de la UE atendiendo a su capacidad de evaluar la conformidad, que incluirá:

a) independencia respecto del sector validado, a menos que se especifique lo contrario;
b) un adecuado nivel de competencia del personal en el área de seguridad sometida a validación, así como métodos que permitan mantener dicha competencia al nivel previsto en el punto 11.6.3.5, y
c) funcionalidad y adecuación de los procesos de validación.

11.6.3.2 Cuando proceda, para la aprobación se tendrán en cuenta los certificados de acreditación relacionados con las normas armonizadas pertinentes, en particular la norma EN-ISO/IEC 17020, en lugar de volverse a evaluar la capacidad de determinar la conformidad.
11.6.3.3 Un validador de seguridad aérea de la UE puede ser una persona física o jurídica.
11.6.3.4 El órgano de acreditación nacional establecido en virtud del Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo[5] podrá acreditar la capacidad de las personas jurídicas de evaluar la conformidad a efectos de una validación de seguridad aérea de la UE, adoptar medidas administrativas al respecto y llevar a cabo la vigilancia de las actividades de validación de la seguridad aérea de la UE.

[5] Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos y por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 339/93 (DO L 218, de 13 de agosto de 2008, p. 30).

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

11.6.3.5 Toda persona física que lleve a cabo una validación de seguridad aérea de la UE tendrá la competencia y los antecedentes adecuados, y deberá cumplir todos los requisitos siguientes:

a) Se someterá a una comprobación de antecedentes reforzada de conformidad con el punto 11.1.3.
b) Llevará a cabo la validación de seguridad aérea de la UE de forma imparcial y objetiva, comprenderá el concepto de independencia y aplicará métodos que eviten conflictos de intereses en relación con la entidad validada.
c) Tendrá un conocimiento teórico y una experiencia práctica suficientes en el ámbito del control de calidad, así como las características personales y las capacidades necesarias para obtener conclusiones, registrarlas y valorarlas conforme a una lista de control, en particular en lo referente a:

– los principios, procedimientos y técnicas de supervisión del cumplimiento,
– los factores que afectan a la supervisión y el rendimiento humanos,
– la función y la capacidad de actuación del validador, lo que incluye los conflictos de intereses.

d) proporcionará documentos que justifiquen la competencia oportuna basada en su formación y/o una experiencia laboral mínima en las áreas siguientes:

– principios de seguridad aérea generales de la UE y normas de seguridad aérea de la OACI,
– normas específicas relacionadas con la actividad validada y aplicación de dichas normas a las operaciones,
– técnicas y tecnologías de seguridad pertinentes para el proceso de validación;

e) recibirá formación periódica con la frecuencia necesaria para asegurarse de mantener las competencias que posee y adquirir otras nuevas que incorporen los avances en materia de seguridad aérea.

11.6.3.6 La Autoridad competente deberá formar a los validadores de seguridad aérea de la UE, o bien aprobar y mantener una lista de cursos de formación en materia de seguridad.
La Autoridad competente facilitará a los validadores que apruebe las partes pertinentes de la legislación y los programas nacionales que no sean públicos que se refieran a las operaciones y áreas que se hayan de validar.
11.6.3.7 Los Estados miembros podrán limitar la aprobación de un validador de seguridad aérea de la UE a las actividades de validación que se lleven a cabo exclusivamente en el territorio del Estado miembro en cuestión en nombre de la Autoridad competente de ese Estado miembro. En tales casos, no serán de aplicación los requisitos del punto 11.6.4.2.
11.6.3.8 La Autoridad competente que actúe como validadora solo podrá realizar validaciones al respecto de compañías aéreas, operadores y entidades que estén bajo su responsabilidad o bajo la responsabilidad de la Autoridad competente de otro Estado miembro, en caso de que dicha autoridad se lo haya solicitado expresamente o la haya designado con ese fin.
11.6.3.9 A partir de la fecha en que el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte se retire de la Unión Europea con arreglo al artículo 50 del TUE, serán de aplicación las siguientes disposiciones con respecto a los validadores de seguridad aérea de la UE aprobados por ese Estado miembro para llevar a cabo validaciones en relación con compañías aéreas, operadores y entidades que soliciten una designación como ACC3, RA3 o KC3, respectivamente:

a) ya no estarán reconocidos en la Unión; y

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

b) las validaciones de seguridad aérea de la UE realizadas antes de la fecha en que el Reino Unido se retire de la Unión, incluidos los informes de validación de la UE emitidos antes de dicha fecha, seguirán vigentes a efectos de la designación de las compañías aéreas, los operadores y las entidades que hayan validado.

11.6.3.10 Las personas físicas o jurídicas que se indican en el punto anterior pueden solicitar la aprobación como validador de seguridad aérea de la UE a la Autoridad competente de un Estado miembro. El Estado miembro de aprobación deberá:

a) obtener de la Autoridad competente del Reino Unido la documentación necesaria sobre cuya base la persona física o jurídica haya sido aprobada como validador de seguridad aérea de la UE;
b) comprobar que el solicitante cumple los requisitos de la Unión contemplados en el presente capítulo; si la Autoridad competente considera que es apropiado, podrá aprobar a la persona física o jurídica como validador de seguridad aérea de la UE por un período que no supere el de la aprobación concedida por la Autoridad competente del Reino Unido; y
c) informar de inmediato a la Comisión, que garantizará la inclusión del validador de seguridad aérea de la UE en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro.

11.6.3.11 La aprobación de un validador de seguridad aérea de la UE será válida durante un período máximo de cinco años.

11.6.4 Reconocimiento y suspensión de los validadores de seguridad aérea de la UE.

11.6.4.1 El validador de seguridad aérea de la UE:

a) no se considerará acreditado hasta que sus datos se incluyan en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro;
b) recibirá de la Autoridad competente, o de otra entidad que actúe en nombre de esta, documentación que lo acredite como validador autorizado; y
c) no podrá realizar validaciones de seguridad aérea de la UE si dispone del estatus de validador de seguridad aérea con arreglo a un régimen equivalente vigente en un tercer país o una organización internacional, a menos que el tercer país o la organización internacional concedan oportunidades recíprocas a los validadores de seguridad aérea de la UE en el marco de su régimen.

Los validadores de seguridad aérea de la UE que figuren en la base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro por cuenta de la Autoridad competente solo podrán realizar validaciones de compañías aéreas, operadores o entidades bajo la responsabilidad de dicha Autoridad competente.

11.6.4.2 Los validadores de seguridad de la aviación de la UE aprobados serán reconocidos por todos los Estados miembros.
11.6.4.3 Cuando un Estado miembro considere que un validador de seguridad aérea de la UE ha dejado de cumplir los requisitos previstos en los puntos 11.6.3.1 u 11.6.3.5, retirará su autorización y eliminará al validador de la Base de Datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro, o informará a la Autoridad competente que aprobó a dicho validador, haciéndole partícipe de sus motivos de preocupación.
11.6.4.4 Las asociaciones profesionales, y las entidades que dependan de ellas, que apliquen programas de aseguramiento de la calidad podrán ser aprobadas como validadores de seguridad aérea de la UE siempre y cuando apliquen medidas equivalentes que garanticen una validación imparcial y objetiva. Este reconocimiento se hará en cooperación con las autoridades competentes de al menos dos Estados miembros.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

11.6.4.5 La Comisión podrá reconocer las actividades de validación llevadas a cabo por autoridades o validadores de seguridad aérea que estén sujetos a las leyes y gocen del reconocimiento de un tercer país o una organización internacional, siempre y cuando pueda confirmar su equivalencia con la validación de seguridad aérea de la UE.

11.6.5 Informe de validación de seguridad aérea de la UE («informe de validación»).

11.6.5.1 En el informe de validación se hará constar la validación de seguridad aérea de la UE y se incluirá al menos:

a) una lista de control completada firmada por el validador de seguridad aérea de la UE y, si se solicitan, con las observaciones, en el grado de detalle pertinente, de la entidad validada;
b) una declaración de compromiso firmada por la entidad validada; y
c) una declaración de independencia respecto de la entidad validada, firmada por la persona que realice la validación de seguridad aérea de la UE.

11.6.5.2 El validador de seguridad aérea de la UE determinará el nivel de cumplimiento de los objetivos descritos en la lista de control y hará constar los resultados de la validación en la parte pertinente de la lista de control.

11.6.5.3 La entidad validada se comprometerá, mediante una declaración de compromiso, a continuar realizando sus operaciones de conformidad con las normas satisfactoriamente validadas.

11.6.5.4 La entidad validada podrá declarar estar de acuerdo o en desacuerdo con el nivel de cumplimiento que determine el informe de validación. Esta declaración pasará a formar parte integrante del informe de validación.

11.6.5.5 La numeración de las páginas, la fecha de la validación de seguridad aérea de la UE y la rúbrica, tanto por parte del validador como de la entidad validada, en cada página indicarán que el informe de validación es completo.

La rúbrica manual de cada página podrá ser sustituida por una firma electrónica de la totalidad del documento.

11.6.5.6 Por defecto, el informe de validación se redactará en inglés y se entregará tanto a la entidad validada como, en su caso, a la Autoridad competente en un plazo máximo de un mes a partir de la fecha de la verificación *in situ*.

La Autoridad competente evaluará el informe de validación en un plazo no superior a seis semanas desde su recepción.

En caso de que el informe se refiera a una compañía aérea, un operador o una entidad que se someta a validación para los fines de una designación existente que expire después de los períodos señalados en los párrafos anteriores, la Autoridad competente podrá establecer un período más largo para completar la evaluación.

En tal caso, y salvo que se necesite más información y pruebas documentales adicionales para concluir la evaluación satisfactoriamente, la Autoridad competente se asegurará de que el proceso se complete antes de que expire la validez.

En un plazo de tres meses desde la fecha de recepción del informe, se entregará al validador una valoración escrita de la calidad del informe y, en su caso, las recomendaciones y observaciones que la Autoridad competente pueda considerar necesarias. En su caso, se transmitirá una copia de dicha valoración a la Autoridad competente que haya aprobado al validador.

Para los fines de la designación de otras compañías aéreas, operadores o entidades conforme a lo dispuesto en el presente capítulo, una Autoridad competente podrá solicitar y deberá obtener, en el plazo de quince días, de la Autoridad competente que haya redactado un informe de validación en su lengua nacional o que haya requerido al validador responsable de la validación que lo haga, una copia del informe de validación completo en lengua inglesa.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

11.7 Reconocimiento Mutuo de la Formación.

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

CAPÍTULO 12

Directrices con relación a los equipos de seguridad

12.0 Disposición general y homologación de los equipos de seguridad.

12.0.1 Disposición general.

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

La Autoridad competente facilitará a los fabricantes la información que figura en el presente capítulo y está clasificada de conformidad con la Decisión (UE, Euratom) 2015/444*, siempre y cuando esta necesidad esté justificada.

---

* Decisión (UE, Euratom) 2015/444 de la Comisión, de 13 de marzo de 2015, sobre las normas de seguridad para la protección de la información clasificada de la UE (DO L 72, de 17 de marzo de 2015, p.53).

12.0.1.2 Ensayos rutinarios.

Se realizarán tanto pruebas de aceptación en el emplazamiento de cada equipo de seguridad que se instale, como posteriores pruebas rutinarias de los mismos. Las pruebas rutinarias se realizarán con independencia del mantenimiento periódico y con una frecuencia que garantice la identificación razonablemente rápida de cualquier mal funcionamiento o disminución del rendimiento o de la capacidad de detección del equipo.

En el caso de los gestores aeroportuarios, la periodicidad y metodología para realizar estos ensayos seguirá el protocolo para la realización de los ensayos rutinarios que es aprobado por la Autoridad competente, definido por el propio gestor aeroportuario y que es acorde a las recomendaciones del fabricante para cada tipo de equipo, en función de su utilización.

Otras entidades establecerán la periodicidad y metodología para realizar estos ensayos conforme a su uso y las recomendaciones del fabricante.

Se deben mantener registros escritos que garanticen la realización de estos ensayos rutinarios.

12.0.1.3 Los fabricantes de equipos de seguridad deberán facilitar un Concepto de Operaciones (CONOPS), cuando esté disponible, y el equipo deberá evaluarse y utilizarse con arreglo al mismo.

12.0.1.4 Si se combinan varios equipos de seguridad, cada uno deberá ajustarse a las especificaciones definidas y cumplir las normas establecidas en el presente capítulo, tanto si se utilizan por separado como si se combinan como sistema.

12.0.1.5 Los equipos deberán ser colocados, instalados y mantenidos cumpliendo los requisitos de los fabricantes.

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

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

12.0.2 Homologación de equipos de seguridad.

12.0.2.1 Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto 12.0.5 los equipos y el software de seguridad siguientes solo podrán instalarse después del 1 de octubre de 2020 si se les ha otorgado el «sello de la UE2 o el estado 2sello de la UE pendiente» a que se hace referencia en el punto 12.0.2.5:

a) arcos detectores de metales (WTMD);
b) equipos de detección de explosivos (EDS);
c) equipos de detección de trazas de explosivos (ETD);
d) sistemas de detección de explosivos líquidos (LEDS);
e) equipos de detección de metales (MDE);
f) escáneres de seguridad;
g) equipos de escáner de calzado;
h) equipos de detección de vapores de explosivos (EVD); y
i) software de detección automática de objetos prohibidos (APID).

12.0.2.2 La Comisión aprobará los equipos de seguridad que figuran en el punto 12.0.2.1 y les otorgará el «sello de la UE».

12.0.2.3 El «sello de la UE» solo se concederá a los equipos de seguridad sometidos a ensayo por los centros de ensayo que apliquen medidas de control de la calidad de conformidad con el proceso de evaluación común de la Conferencia Europea de Aviación Civil bajo la responsabilidad de la Autoridad competente.

12.0.2.4 Los centros de ensayo en los que una Autoridad competente sea responsable de las medidas de control de la calidad de conformidad con el proceso de evaluación común de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) se considerarán conformes con el punto 12.0.2.3.

12.0.2.5 La Comisión solo podrá conceder un «sello de la UE» a los equipos de seguridad después de haber recibido los informes de ensayo del equipo en cuestión o los informes de nivel 2 del proceso de evaluación común de la CEAC.

La Comisión podrá solicitar información adicional relativa a los informes de ensayo.

12.0.2.6 La Comisión podrá conceder el «sello de la UE» a los equipos de seguridad confirmados por el proceso de evaluación común de la CEAC. Dichos equipos serán automáticamente aptos para recibir el «sello de la UE» y recibirán temporalmente una marca relativa al estado de «sello de la UE pendiente» hasta la homologación final.

Se autorizarán el uso y la instalación de los equipos de seguridad que tengan un «sello de la UE pendiente».

12.0.3 «Sello de la UE» y base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro-equipos de seguridad.

12.0.3.1 Los equipos de seguridad que figuran en el punto 12.0.2.1 a los que se haya otorgado el «sello de la UE» se introducirán en la «base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro-equipos de seguridad».

12.0.3.2 El «sello de la UE» será colocado por los fabricantes en los equipos de seguridad homologados por la Comisión y será visible en un lateral o en pantalla.

12.0.3.3 Los equipos con el «sello de la UE» se instalarán con versiones de hardware y software que correspondan a su descripción en la «base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro-equipos de seguridad».

12.0.3.4 Sin perjuicio de lo dispuesto en los puntos 12.0.4 y 12.0.5, los equipos de seguridad con «sello de la UE» se beneficiarán de reconocimiento mutuo y se reconocerán por su disponibilidad, aplicación y utilización en todos los Estados miembros.

12.0.3.5 La Comisión mantendrá la «base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro-equipos de seguridad».

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

12.0.3.6 Una entrada en la «base de datos de la Unión sobre la cadena de suministro-equipos de seguridad» contendrá la información siguiente:

a) un identificador alfanumérico único;
b) el nombre del fabricante;
c) el nombre de designación;
d) la configuración detallada con al menos:

i. la versión del hardware;
ii. el algoritmo de detección;
iii si procede, la versión del software del sistema;
iv. si procede, la versión del hardware auxiliar; y
v. si procede, el concepto de versión de operaciones;

e) la norma obtenida;
f) el estado del equipo, que indica uno de los elementos siguientes:

i. «sello de la UE»;
ii. «sello de la UE pendiente»;
iii. «sello de la UE suspendido»;
iv. «sello de la UE retirado»; o
v. «sello de la UE obsoleto».

g) la fecha de emisión del estado del equipo.

12.0.4 Suspensión y retirada del «sello de la UE».

12.0.4.1 A petición de los Estados miembros o por iniciativa propia, la Comisión podrá suspender el «sello de la UE» y el estado «sello de la UE pendiente» de los equipos de seguridad sin previo aviso cuando reciba información que indique que el equipo no cumple la norma para la que se ha homologado. Al hacerlo, la Comisión actualiza el estado en la «base de datos de la Unión sobre seguridad de la cadena de suministro-equipos de seguridad» en consecuencia.

12.0.4.2 Los equipos de seguridad cuyo «sello de la UE» o cuyo estado «sello de la UE pendiente» hayan sido suspendidos podrán utilizarse a reserva de la aplicación de medidas compensatorias adicionales, según proceda. Cuando la Comisión suspenda el «sello de la UE» o el estado «sello de la UE pendiente», podrá indicar si, con la introducción de esas mismas medidas compensatorias, se pueden instalar y utilizar nuevos elementos de los equipos objeto de suspensión.

12.0.4.3 A petición de los Estados miembros o por iniciativa propia, la Comisión podrá retirar el «sello de la UE» y el estado «sello de la UE pendiente» de los equipos de seguridad sin previo aviso cuando no esté convencida de que este cumple la norma para la que se ha homologado.

12.0.4.4 Los equipos de seguridad cuyo «sello de la UE» o cuyo estado «sello de la UE pendiente» hayan quedado obsoletos no pueden emplearse a partir de la fecha de expedición del estado registrado en la «base de datos de la Unión sobre la cadena de suministro-equipos de seguridad».

12.0.4.5 La Comisión podrá restablecer el «sello de la UE» y el estado «sello de la UE pendiente» cuando reciba información que indique que el equipo vuelve a cumplir la norma para la que se ha homologado.

12.0.5 Medidas más estrictas sobre los equipos de seguridad y la homologación nacional.

12.0.5.1 Los Estados miembros podrán establecer excepciones al principio de reconocimiento mutuo mediante la aplicación de medidas más estrictas en materia de equipos de seguridad. Notificarán a la Comisión dichas medidas, así como su

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

homologación de equipos de seguridad y las medidas adoptadas para garantizar que dichos equipos cumplen las normas establecidas en el presente capítulo.

12.0.5.2 Los Estados miembros podrán establecer excepciones al principio de reconocimiento mutuo mediante la aplicación de su propio mecanismo nacional de homologación de equipos de seguridad. Notificarán a la Comisión este mecanismo, así como su homologación de equipos y las medidas adicionales adoptadas para garantizar que dichos equipos de seguridad cumplen las normas establecidas en el presente capítulo.

12.0.5.3 Los equipos de seguridad homologados a nivel nacional sobre la base de los puntos 12.0.5.1 o 12.0.5.2 no recibirán automáticamente el «sello de la UE».

12.0.5.4 La Comisión podrá otorgar el «sello de la UE» a los equipos de seguridad a que se refiere el punto 12.0.5.3 a condición de que haya recibido las pruebas presentadas por el Estado miembro de que dichos equipos de seguridad cumplen las normas establecidas en el presente capítulo.

12.1 Equipos Detectores de Metales (WTMD).

12.1.1 Principios generales.

a) Los arcos detectores de metales (WTMD) deberán detectar e indicar por medio de una alarma la presencia de, al menos, ciertos objetos metálicos, tanto de forma conjunta como por separado.

b) La capacidad de detección de los WTMD no dependerá de la posición ni de la orientación del objeto metálico.

c) Los WTMD estarán fijados con firmeza a una base sólida.

d) Un indicador visual mostrará que el WTMD se encuentra en funcionamiento.

e) Los mecanismos de ajuste de los parámetros de detección de los WTMD estarán protegidos y a ellos sólo tendrán acceso las personas autorizadas.

f) Los WTMD activarán una doble alarma, visual y acústica, cuando detecten cualquiera de los objetos metálicos contemplados en el Adjunto de una Decisión separada de la Comisión. Ambos tipos de alarma serán perceptibles a una distancia de 2 metros.

g) La alarma visual dará una indicación de la intensidad de la señal detectada por el WTMD.

12.1.2 Normas aplicables a los WTMD.

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

12.1.3 Requisitos adicionales de los WTMD.

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

a) emitir una señal acústica y/o visual en un porcentaje de personas que hayan pasado por el WTMD sin activar la alarma, tal y como se menciona en el punto 12.1.1.a), pudiendo configurarse el porcentaje;

b) contar el número de personas inspeccionadas, excluyendo a las personas que pasen por el WTMD en sentido contrario;

c) contar el número de alarmas, y

d) calcular el número de alarmas como porcentaje del número de personas inspeccionadas.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

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

a) Todos los WTMD utilizados en combinación con equipos de detección de metales para calzado (SMD) deberán detectar y señalar mediante una indicación visual, la presencia de, al menos, determinados objetos metálicos, tanto de forma conjunta como por separado. La indicación visual corresponderá con la altura a la que la persona que pasa a través del WTMD lleve el objeto u objetos, independientemente del tipo y número de objetos, así como de su orientación.

b) Todos los WTMD utilizados en combinación con equipos SMD deberán detectar e indicar todas las alarmas generadas por los objetos metálicos que lleve una persona en, al menos, dos zonas. La primera zona corresponderá a la parte inferior de las piernas y estará comprendida entre el suelo y un máximo de 35 cm por encima del suelo. Todas las demás zonas se encontrarán encima de la primera zona.

12.2 Detectores de Metales Portátiles (HHMD).

12.2.1 Principios generales.

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

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

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

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

12.3 Equipos de Rayos X.

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

Todos los equipos instalados a partir del 1 de enero de 2023 a más tardar, que se vayan a utilizar en la Unión para la inspección de carga y correo, así como correo de compañías aéreas y materiales de compañías aéreas sujetos a controles de seguridad de conformidad con el capítulo 6, serán de varias vistas.

La Autoridad competente, por razones objetivas, permite el uso de equipos de Rayos X de una sola vista instalados con anterioridad al 1 de enero de 2023 hasta las fechas siguientes:

a) equipos de Rayos X de una sola vista instalados antes del 1 de enero de 2016, hasta el 31 de diciembre de 2025 a más tardar;

b) equipos de Rayos X de una sola vista instalados a partir del 1 de enero de 2016, para un período máximo de diez años a partir de la fecha de su instalación o a más tardar hasta el 31 de diciembre de 2027, lo que ocurra antes.

La Autoridad competente informará a la Comisión en el caso de que aplique las disposiciones del párrafo segundo.

12.4 Sistemas de Detección de Explosivos (EDS).

12.4.1 Principios generales.

a) Los equipos de detección de explosivos (EDS) deberán poder detectar e indicar mediante una alarma las cantidades establecidas o cantidades superiores de material explosivo o químico contenidas en el equipaje u otros envíos.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

b) La detección será independiente de la forma, posición u orientación del material explosivo o químico.

c) Los EDS emitirán una señal de alarma en cada una de las siguientes circunstancias:

– cuando detecten material explosivo o químico, y
– cuando detecten la presencia de un artículo que impida la detección de material explosivo o químico, y
– cuando el contenido de un bulto de equipaje o envío sea demasiado denso para ser analizado.

12.4.2 Normas aplicables a los EDS.

12.4.2.1 Todos los equipos EDS cumplirán los siguientes requisitos:

a) los equipos instalados antes del 1 de septiembre de 2014 deberán cumplir al menos la norma 2;
b) los equipos instalados a partir del 1 de septiembre de 2014 hasta el 31 de agosto de 2022 deberán cumplir al menos la norma 3;
c) los equipos instalados a partir del 1 de septiembre de 2022 hasta el 31 de agosto de 2026 deberán cumplir al menos la norma 3.1;
d) los equipos instalados a partir del 1 de septiembre de 2026 deberán cumplir al menos la norma 3.2.

12.4.2.2 La norma 2 expirará el 1 de septiembre de 2021.
12.4.2.3 Todos los equipos EDS diseñados para la inspección del equipaje de mano deberán cumplir como mínimo la norma C1.
12.4.2.4 Todos los equipos EDS diseñados para la inspección del equipaje de mano que contenga ordenadores portátiles y otros dispositivos electrónicos de gran tamaño deberán cumplir como mínimo la norma C2.
12.4.2.5 Todos los equipos EDS diseñados para la inspección del equipaje de mano que contenga ordenadores portátiles y otros dispositivos eléctricos de gran tamaño, así como líquidos, aerosoles y geles (LAG), deberán cumplir como mínimo la norma C3.
12.4.2.6 Todos los equipos EDS que cumplan la norma C3 deberán considerarse equivalentes a los equipos LEDS que cumplan la norma 2 para la inspección de LAG.
12.4.2.7 Los equipos conformes a la norma C3 diseñados para la inspección del equipaje de mano que hayan recibido el «sello de la UE» o el estado «sello de la UE pendiente» antes del 1 de agosto de 2024 solo podrán utilizarse para inspeccionar LAG con un límite de inspección por el cual el volumen máximo de los envases individuales de LAG no debe ser superior a 100 ml.

12.4.3 Requisitos de Calidad de Imagen Aplicables a los EDS.

La calidad de imagen de los EDS se atendrá a los requisitos pormenorizados incluidos en disposiciones adicionales de carácter restringido, aprobadas por la Autoridad competente.

12.5 Proyección de Imágenes para la detección de artículos peligrosos (TIP).

12.5.1 Principios generales.

12.5.1.1 El sistema de proyección de imágenes para la detección de artículos peligrosos (TIP) deberá proyectar imágenes combinadas de artículos peligrosos (CTI) o imágenes ficticias de artículos peligrosos (FTI). De manera que:

– Las CTI son imágenes de Rayos X de bultos u otros envíos que contienen siempre artículos peligrosos.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

– Las FTI son imágenes de Rayos X de artículos peligrosos que se proyectan en las imágenes de Rayos X de los bultos u otros envíos sometidos a inspección.

Los artículos peligrosos aparecerán en las imágenes de Rayos X de bultos y otros envíos distribuidos de manera uniforme y no en una posición fija.

Será posible configurar el porcentaje de CTI y FTI que vayan a proyectarse.

Cuando se utilicen CTI:

a) El concepto de operaciones deberá garantizar que el operador no pueda ver los bultos u otros envíos que se introducen en los equipos de Rayos X y no pueda determinar si se le está proyectando o se le puede proyectar una CTI, y

b) Las dimensiones del sistema y de la biblioteca TIP deberán garantizar razonablemente que un operador no esté expuesto de nuevo a la misma CTI en un período de doce meses.

12.5.1.2 El sistema TIP no afectará a la capacidad ni al normal funcionamiento de los equipos de Rayos X o EDS.

El operador no recibirá aviso alguno de que está cercana la proyección o de que se acaba de ser proyectada una imagen CTI o FTI, hasta que aparezca un mensaje conforme a lo establecido en el punto 12.5.2.2.

12.5.1.3 Los procedimientos de gestión del sistema TIP estarán protegidos y solo personas autorizadas tendrán acceso a ellos.

12.5.1.4 Habrá un administrador del sistema TIP responsable de la gestión de su configuración.

12.5.1.5 La Autoridad competente supervisará periódicamente la correcta aplicación de los sistemas TIP y garantizará que dichos sistemas estén configurados adecuadamente (incluida, en su caso, una proyección realista y pertinente de las CTI y FTI), se ajusten a los requisitos establecidos y dispongan de bibliotecas de imágenes actualizadas.

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

12.6.1 Principios generales.

El equipo ETD deberá poder recoger y analizar trazas de partículas o vapor, presentes en las superficies contaminadas o en el contenido del equipaje o envíos y señalar mediante una alarma la presencia de material explosivo o químico. A efectos de la inspección, deberá cumplir los siguientes requisitos:

a) el material consumible no se utilizará más allá de las recomendaciones del fabricante o si el rendimiento de dicho material se ha deteriorado aparentemente con el uso; y

b) el equipo ETD se utilizará únicamente en el entorno para el que haya sido autorizado.

Se establecerán normas para los equipos ETD que utilicen el muestreo de partículas. Se han definido normas y disposiciones adicionales de carácter restringido específicas, aprobadas por la Autoridad competente.

12.6.2 Normas para Equipos ETD.

La norma para equipos ETD destinados a la detección de material explosivo que utilizan el muestreo de partículas se aplicará a los equipos ETD instalados a partir del 1 de septiembre de 2014.

La norma para equipos ETD destinados a la detección de material químico que utilizan el muestreo de partículas se aplicará, a partir del 1 de julio de 2024, a los equipos ETD instalados a partir del 1 de septiembre de 2014.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

12.7 Equipos de Inspección de LAGs (LEDS).

12.7.1 Principios generales.

12.7.1.1 Los equipos LEDS (Sistema de Detección de Explosivos Líquidos) deberán detectar e indicar mediante una alarma, como mínimo, las cantidades individuales especificadas de materiales peligrosos contenidas en los LAGs (Líquidos, Aerosoles, Geles y sustancias de consistencia similar).

12.7.1.2 El equipo se utilizará de manera que el recipiente o envase se sitúe y oriente de forma que se utilicen plenamente las capacidades de detección.

12.7.1.3 El equipo emitirá una señal de alarma en cada una de las siguientes circunstancias:

a) cuando detecte material peligroso;

b) cuando detecte la presencia de un artículo que impida la detección de material peligroso;

c) cuando no pueda establecer si los LAG son inofensivos o no;

d) cuando el contenido de un bulto inspeccionado sea demasiado denso para ser analizado.

12.7.2 Normas Aplicables a los Equipos LEDS.

12.7.2.1 Existen tres normas aplicables a los equipos de LEDS, conforme a disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

12.7.2.2 Todos los equipos LEDS cumplirán la norma 2.

12.8 Nuevos Métodos y Procesos Técnicos.

12.8.1 La Autoridad competente podrá autorizar métodos o procesos técnicos para los controles de seguridad que difieran de los previstos en el PNS, a condición de que:

a) sean utilizados para evaluar una nueva forma de ejecutar el control de seguridad en cuestión,

b) no afecten negativamente al nivel general de seguridad alcanzado, y

c) los interesados, incluidos los pasajeros, sean informados de que se está realizando un ensayo.

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 12.7.1, letra b). La notificación también contendrá información detallada sobre el/los lugar(es) en que se prevé utilizar dicho método de inspección y la duración prevista del periodo de evaluación.

12.9 Perros Detectores de Explosivos (EDD).

12.9.1 Principios generales.

12.9.1.1 Los perros detectores de explosivos (EDD) deberán poder detectar e indicar, al menos, las cantidades mínimas establecidas de material explosivo.

12.9.1.2 La detección será independiente de la forma, posición u orientación del material explosivo.

12.9.1.3 Los EDD alertarán, mediante respuesta pasiva, de la presencia de los materiales explosivos mencionados en disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

12.9.1.4 Se podrán utilizar equipos EDD si guía y perro han sido debidamente acreditados, tanto por separado como formando equipo.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

12.9.1.5 Los EDD y sus guías serán objeto de un entrenamiento inicial y un entrenamiento periódico que garantice que adquieran y conserven las cualificaciones necesarias y, si procede, que aprendan otras nuevas.

12.9.1.6 Para recibir la acreditación, el equipo de EDD, consistente en un EDD y un guía canino, deberá superar un proceso de certificación.

12.9.1.7 La acreditación de un equipo de EDD será concedida por la Autoridad competente de conformidad con disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente. La Autoridad competente podrá permitir la intervención y el uso de equipos EDD entrenados o aprobados por la Autoridad competente de otro Estado miembro, siempre que haya acordado formalmente con la autoridad de aprobación las funciones y responsabilidades respectivas a la hora de garantizar el cumplimiento de todos los requisitos del apartado 12.9 y de conformidad con disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente. A falta de tal acuerdo, la plena responsabilidad del cumplimiento de todos los requisitos del apartado 12.9 seguirá incumbiendo a la Autoridad competente.

12.9.1.8 Tras ser acreditados por la Autoridad competente, los equipos EDD podrán ser utilizados con fines de control de seguridad según los métodos de búsqueda libre o detección olfativa a distancia.

12.9.2 Normas aplicables a los EDD.

12.9.2.1 Los niveles de prestaciones exigidos a los EDD se fijan en disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

12.9.2.2 Los equipos EDD utilizados para la inspección de personas, equipaje de mano, objetos transportados por personas que no sean pasajeros, vehículos, aeronaves, provisiones de a bordo y suministros de aeropuerto, así como de las zonas restringidas de seguridad del aeropuerto, cumplirán la norma de detección 1.

12.9.2.3 Los equipos de EDD utilizados para la inspección del equipaje facturado, correo y material de la compañía aérea, carga y correo, se ajustarán a la norma de detección 2.

12.9.2.4 Los EDD acreditados para detectar material explosivo mediante el método de detección olfativa a distancia solo podrán utilizarse para la inspección de la carga, pero no para los demás aspectos previstos en la norma 2.

12.9.2.5 Los EDD utilizados para la detección de material explosivo estarán provistos de medios adecuados que permitan su identificación única.

12.9.2.6 Cuando desempeñe sus cometidos de detección de explosivos, el EDD estará siempre acompañado del guía canino que haya sido acreditado para trabajar con él.

12.9.2.7 Los EDD acreditados para el método de búsqueda libre tendrán un único guía. Un guía solo podrá estar acreditado para trabajar con un máximo de dos EDD.

12.9.2.8 Un EDD acreditado para el método de detección olfativa a distancia solo podrá trabajar con un máximo de dos guías.

12.9.3 Requisitos de entrenamiento.

Obligaciones generales de entrenamiento.

12.9.3.1 El entrenamiento de los equipos de EDD abarcará aspectos teóricos, prácticos y de entrenamiento para el puesto de trabajo.

12.9.3.2 La Autoridad competente determinará o aprobará el contenido de los cursos de entrenamientos. La formación teórica del guía incluirá las disposiciones establecidas en el apartado 11.2 para la inspección de la zona o zonas específicas en las que esté aprobado el equipo EDD.

12.9.3.3 El entrenamiento será impartido por la Autoridad competente o en su nombre, y estará a cargo de formadores cualificados de conformidad con el punto 11.5 del capítulo 11.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

12.9.3.4 Los perros dedicados a la detección de explosivos solo podrán destinarse a dicho cometido.

12.9.3.5 Durante el entrenamiento, se utilizarán explosivos o materiales que representen explosivos.

12.9.3.6 Las personas que manipulen los materiales de entrenamiento deberán recibir formación para evitar posibles contaminaciones.

Entrenamiento inicial de los equipos de EDD.

12.9.3.7 Los equipos de EDD se someterán a un entrenamiento inicial acorde con los criterios establecidos en a disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

12.9.3.8 El entrenamiento inicial de un equipo de EDD incluirá entrenamiento práctico en el futuro entorno de trabajo.

Entrenamiento periódico de los equipos de EDD.

12.9.3.9 Los EDD y sus guías estarán sujetos a obligaciones de entrenamiento periódico, tanto por separado como en equipo.

12.9.3.10 El entrenamiento periódico permitirá conservar las competencias adquiridas en el entrenamiento inicial y añadir otras en función de la evolución en el ámbito de la seguridad. Este entrenamiento periódico fundamentalmente englobará tres pruebas:

– VOM: Verificación Operativa Mensual.
– VOD: Verificación Operativa Diaria.
– VBT: Verificación de Test a Ciegas.

12.9.3.11 El entrenamiento periódico «VOM» (Verificación Operativa Mensual) consiste en entrenar al perro con todas las sustancias de obligatoria asociación durante, al menos, 4 horas una vez al mes. La duración mínima de este entrenamiento periódico no podrá ser inferior a 4 horas, pero sí se podrá llegar a dividir hasta en dos sesiones.

12.9.3.12 Los perros certificados que no estén dando servicio en el sector deberán, al menos, llevar a cabo la prueba VOM mensualmente y dejarla anotada en el correspondiente libro de calidad del binomio. El resto de las pruebas no serán obligatorias para estos binomios hasta que vuelvan a la operatividad.

Expedientes de entrenamiento de los equipos EDD.

12.9.3.13 Los expedientes de entrenamiento inicial y periódico del EDD y de su guía se conservarán al menos lo que dure su contrato laboral y se facilitarán a la Autoridad competente con una periodicidad mensual.

Entrenamiento operativo de los equipos EDD.

12.9.3.14 Cuando un EDD desempeñe cometidos de inspección, se someterá a un entrenamiento operativo que garantice que su prestación sea acorde con los criterios establecidos en la disposición adicional de carácter restringido aprobada por la Autoridad competente.

12.9.3.15 El entrenamiento operativo se realizará de manera continua y aleatoria durante el período de intervención, y medirá las prestaciones de detección del EDD mediante materiales didácticos homologados.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

12.9.4 Procedimientos de acreditación.

12.9.4.1 El procedimiento de acreditación garantizará que se hayan adquirido las competencias siguientes:

a) capacidad del EDD de cumplir los criterios de detección establecidos en disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente;
b) capacidad del EDD de indicar pasivamente la presencia de material explosivo;
c) capacidad del EDD y su guía de trabajar eficazmente en equipo;
d) capacidad del guía de orientar correctamente al EDD e interpretar y responder adecuadamente a sus reacciones en presencia de material explosivo.

12.9.4.2 El procedimiento de acreditación simulará todas y cada una de las áreas en que trabajará el equipo de EDD.
12.9.4.3 El equipo del EDD deberá superar el entrenamiento correspondiente a todas las áreas para las que aspire a la acreditación.
12.9.4.4 Los procedimientos de acreditación se realizarán de conformidad con los requisitos más detallados en disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.
12.9.4.5 La acreditación tendrá una vigencia máxima de doce meses.

12.9.5 Control de calidad.

12.9.5.1 Los equipos EDD se someterán a medidas de control de calidad interno y externo según lo prescrito en disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión de carácter restringido.

12.9.6 Metodología de control.

Se especificarán requisitos más detallados en disposiciones adicionales establecidas en una decisión específica de la Comisión de carácter restringido.

12.10 Equipos Detectores de metales para Carga y Correo (MDE).

12.10.1 Principios generales.

Existen disposiciones de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente, en relación a los equipos MDE.

12.11 Escáneres de Seguridad (SSc).

12.11.1 Principios generales.

Un escáner de seguridad (SSc) es un sistema para la inspección de personas que puede detectar objetos metálicos y no metálicos, distintos de la piel humana, transportados en el cuerpo o entre la ropa.
Un escáner de seguridad con examinador humano consiste en un sistema de detección que genera una imagen del cuerpo de una persona para que el examinador humano analice y determine que no se transportan objetos metálicos ni objetos no metálicos, distintos de la piel humana, en el cuerpo de la persona sometida a inspección. Cuando el examinador humano detecte un objeto de este tipo, su ubicación será comunicada al operador para un registro más detallado. En ese caso, el examinador humano será considerado parte integrante del sistema de detección.
Un escáner de seguridad con un sistema de detección automática consiste en un sistema de detección que reconoce automáticamente los objetos metálicos y no metálicos, distintos de la piel humana, transportados en el cuerpo de la persona sometida a inspección. Cuando el sistema identifique tal objeto, indicará al operador su ubicación sobre una figura esquemática.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

A los efectos de la inspección de los pasajeros, los escáneres de seguridad deberán cumplir todas las normas siguientes:

a) los escáneres de seguridad detectarán e indicarán, mediante una alarma, como mínimo los objetos metálicos y no metálicos especificados, incluidos los explosivos, tanto aislados como asociados a otros objetos;
b) la detección será independiente de la posición y la orientación del objeto;
c) el sistema deberá tener un indicador visual que muestre que el equipo está en funcionamiento;
d) los escáneres de seguridad se instalarán en lugares donde sus resultados no se vean afectados por fuentes de interferencia;
e) el funcionamiento correcto de los escáneres de seguridad deberá evaluarse diariamente;
f) los escáneres de seguridad deberán utilizarse de conformidad con el concepto de operaciones facilitado por el fabricante.

Los escáneres de seguridad destinados a la inspección de pasajeros deberán ser instalados y utilizados de conformidad con la Recomendación 1999/519/CE del Consejo y con la Directiva 2013/35/UE del Parlamento Europeo y del Consejo.

12.11.2 Normas aplicables a los escáneres de seguridad.

Los requisitos de funcionamiento de los escáneres de seguridad se establecen en el Adjunto de una Decisión separada de la Comisión, cuyo contenido está clasificado como «EU Confidential» (confidencial de la UE) y se tratará como tal de acuerdo con la Decisión (EU, Euratom) n.º 2015/444 de la Comisión.
Los escáneres de seguridad satisfarán la norma definida en el apéndice 12-K desde la entrada en vigor del presente Programa Nacional de Seguridad.

12.11.2.1 Todos los escáneres de seguridad deberán adecuarse a la norma 1. La norma 1 expirará el 1 de enero de 2022.
12.11.2.2 La norma 2 será aplicable a todos los escáneres de seguridad instalados a partir del 1 de enero de 2019.
12.11.2.3 La norma 2.1 será aplicable a todos los escáneres de seguridad instalados a partir del 1 de enero de 2021.

12.12 Equipos de Escáner de Calzado.

12.12.1 Principios generales.

12.12.1.1 Los equipos de detección de metales para calzado (SMD) deberán detectar e indicar mediante una alarma al menos determinados objetos metálicos, tanto de forma conjunta como por separado.
12.12.1.2 Los equipos de detección de explosivos para calzado (SED) deberán detectar e indicar mediante una alarma al menos determinados objetos explosivos.
12.12.1.3 La detección mediante SMD y SED tendrá lugar con independencia de la posición y orientación del objeto metálico o explosivo.
12.12.1.4 Los SMD y SED deberán colocarse sobre una base sólida.
12.12.1.5 Los SMD y SED contarán con un indicador visual que muestre que el equipo está en funcionamiento.
12.12.1.6 Los mecanismos de ajuste de los parámetros de detección de los SMD y SED estarán protegidos y solo personas autorizadas tendrán acceso a ellos.
12.12.1.7 Los SMD activarán al menos una alarma visual y una alarma acústica cuando detecten objetos metálicos como se menciona en el punto 12.12.1.1. Ambos tipos de alarma serán perceptibles a una distancia de un metro.
12.12.1.8 Los SED activarán al menos una alarma visual y una alarma acústica cuando detecten objetos explosivos como se menciona en el punto 12.12.1.2. Ambos tipos de alarma serán perceptibles a una distancia de un metro.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

12.12.2 Normas aplicables a los SMD.

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

12.12.2.2 Todos los SMD utilizados exclusivamente para la inspección de personas que no sean pasajeros deberán adecuarse como mínimo a la norma 1.

12.12.2.3 Todos los SMD utilizados para la inspección de pasajeros deberán adecuarse a la norma 2.

12.12.2.4 Todos los SMD deberán operar, a fin de resolver las alarmas generadas por los WTMD, en la zona comprendida entre la superficie de soporte del calzado y como mínimo 35 cm por encima.

12.13 Software de detección automática de objetos prohibidos (APID).

12.13.1 Principios generales.

12.13.1.1 El software de detección automática de artículos prohibidos (APID) deberá poder detectar e indicar mediante una alarma los objetos prohibidos contenidos en el equipaje u otros envíos.

12.13.2 Normas para el software APID.

12.13.2.1 Se establecerán tres normas para el software APID. Se han definido normas y disposiciones adicionales de carácter restringido específicas, aprobadas por la Autoridad competente.

12.14 Equipos de detección de vapores de explosivos (EVD).

12.14.1 Principios generales.

12.14.1.1 Los equipos de detección de vapores de explosivos (EVD) deberán poder recoger muestras de aire y analizar las muestras recogidas para detectar vapores, aerosoles o partículas en suspensión que indiquen la presencia de materiales explosivos y materiales relacionados.

Si se encontraran en la muestra trazas de materiales explosivos o materiales relacionados, el equipo EVD emitirá una señal de alarma.

12.14.1.2 A efectos de la inspección con equipos EVD, se aplicarán los requisitos siguientes:

a) los equipos EVD solo se utilizarán en el entorno y para los fines para los que hayan sido aprobados, es decir, la inspección de:

– pasajeros y personas que no sean pasajeros (EVD-PX),
– equipaje de mano (EVD-CB),
– equipaje de bodega (EVD-HB),
– carga y correo aéreos, correo de las compañías aéreas y materiales de las compañías aéreas, provisiones de a bordo y suministros de aeropuerto (EVD-CS);

b) los materiales fungibles no se utilizarán más allá de las recomendaciones del fabricante, ni si el rendimiento de dichos materiales se hubiera deteriorado con el uso.

12.14.2 Normas para el EVD.

12.14.2.1 Todos los equipos EVD utilizados para la inspección del equipaje de bodega, la carga y el correo aéreos, el correo de las compañías aéreas y el material de las compañías aéreas cargado en la bodega de la aeronave, las provisiones de a bordo y los suministros de aeropuerto deberán cumplir al menos la norma 1.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

12.14.2.2 Todos los equipos EVD utilizados para la inspección de los pasajeros y de las personas que no sean pasajeros, así como del equipaje de mano, deberán cumplir al menos la norma 3.

12.14.2.3 Se han definido normas y disposiciones adicionales de carácter restringido específicas, aprobadas por la Autoridad competente.

12.15 Detectores de metales para calzado (SMD).

12.15.1 Principios generales.

a) Los detectores de metales para calzado (SMD) deberán detectar e indicar mediante una alarma al menos determinados objetos metálicos, tanto de forma conjunta como por separado.

b) La detección mediante SMD tendrá lugar con independencia de la posición y orientación del objeto metálico.

c) Los SMD deberán colocarse sobre una base sólida.

d) Los SMD contarán con un indicador visual que muestre que el equipo está en funcionamiento.

e) Los mecanismos de ajuste de los parámetros de detección de los SMD estarán protegidos y solo personas autorizadas tendrán acceso a los mismos.

f) Los SMD activarán una alarma visual y una alarma acústica cuando detecten cualquiera de los objetos metálicos a que se refiere el punto 12.12.1.a). Ambos tipos de alarma serán perceptibles a una distancia de un metro.

12.15.2 Normas aplicables a los SMD.

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

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

c) Todos los SMD utilizados exclusivamente para la inspección de pasajeros, deberán adecuarse a la norma 2.

d) Todos los SMD deberán operar, a fin de resolver las alarmas generadas por los WTMD, a una altura comprendida entre el suelo y como mínimo 35 cm por encima del suelo.

e) Los requisitos de funcionamiento aplicables a los equipos de detección de metales para calzado (SMD) se establecen en disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente establecen requisitos detallados a los requisitos de funcionamiento del ACS.

ADJUNTO A

Personas que no sean pasajeros. Lista de artículos prohibidos

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

– todo tipo de armas de fuego, tales como pistolas, revólveres, rifles o escopetas,

– pistolas de juguete, reproducciones de armas de fuego y armas de fuego de imitación que puedan confundirse con armas reales,

– piezas procedentes de armas de fuego, excepto miras telescópicas,

– armas de aire comprimido y CO_2, tales como pistolas, escopetas de perdigones, rifles y pistolas de balines,

– pistolas lanzabengalas y pistolas «estárter» o de señalización,

– arcos, ballestas y flechas,

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

– 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,
– aturdidores para animales y pistolas de matarife, y
– productos químicos, gases y nebulizadores neutralizadores o incapacitantes, tales como macis, rociadores de sustancias picantes, aerosoles de pimienta, gases lacrimógenos, rociadores de ácido y aerosoles repelentes de animales.

c) Sustancias y dispositivos explosivos e incendiarios: sustancias y dispositivos explosivos e incendiarios que puedan utilizarse, o parezca que pueden utilizarse, para causar heridas graves o para amenazar la seguridad de la aeronave, tales como:

– municiones,
– fulminantes,
– detonadores y espoletas,
– reproducciones o imitaciones de dispositivos explosivos,
– minas, granadas y otras cargas explosivas de uso militar,
– fuegos de artificio y otros artículos de pirotecnia,
– botes de humo y cartuchos generadores de humo, y
– dinamita, pólvora y explosivos plásticos.

d) Cualquier otro artículo que pueda utilizarse para causar lesiones graves y no se utilice normalmente en las zonas restringidas de seguridad, como equipos para artes marciales, espadas, sables, etc.

El personal de seguridad podrá retirar al personal cualquier artículo no enumerado en el listado anterior que suscite su recelo para su acceso a zona restringida de seguridad.

ADJUNTO B

Relación de terceros países, así como otros países y territorios, a los que, conforme al artículo 355 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, no es de aplicación, la tercera parte, título VI, de dicho Tratado, a los que se reconoce la aplicación de normas de seguridad equivalentes a las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil

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

– Canadá.
– Islas Feroe, en relación con el aeropuerto de Vagar.
– Reino de Noruega, en relación con el aeropuerto de Svalbard.
– Montenegro.
– República de Serbia, en relación con el aeropuerto de Belgrado-Nikola Tesla.
– República de Singapur, en relación con el aeropuerto de Singapore Changi.
– Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.
– Estados Unidos de América.

Cuando la Comisión disponga 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

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

normas básicas comunes de la Unión, lo notificará sin demora a las autoridades competentes de los Estados miembros.

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

ADJUNTO C

Relación de terceros países, así como otros países y territorios a los que, conforme al artículo 355 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, no es de aplicación la tercera parte, título VI, de dicho Tratado, a los que se reconoce la aplicación de normas de seguridad equivalentes a las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil

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 sobre la seguridad de la aviación civil a los siguientes terceros países, así como otros países y territorios a los que, conforme al artículo 355 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, no es de aplicación la tercera parte, el título VI, de dicho Tratado:

– Canadá.
– Islas Feroe, en relación con el aeropuerto de Vagar.
– Reino de Noruega, en relación con el aeropuerto de Svalbard.
– Montenegro.
– República de Serbia, en relación con el aeropuerto de Belgrado-Nikola Tesla.
– República de Singapur, en relación con el aeropuerto de Singapore Changi.
– Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.
– Estados Unidos de América.

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

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

ADJUNTO D

Pasajeros y equipaje de mano. Lista de artículos prohibidos

Sin perjuicio de las normas de seguridad aplicables, no se permitirá a los pasajeros transportar ni introducir en las zonas restringidas de seguridad o a bordo de una aeronave los artículos siguientes:

a) Armas de fuego y otros dispositivos que descarguen proyectiles.

Cualquier objeto que pueda utilizarse, o parezca que pueden utilizarse, para causar heridas graves mediante la descarga de un proyectil, entre los que se incluyen:

– todo tipo de armas de fuego, tales como pistolas, revólveres, rifles o escopetas,
– pistolas de juguete, reproducciones de armas de fuego y armas de fuego de imitación que puedan confundirse con armas reales,
– piezas procedentes de armas de fuego, excepto miras telescópicas,

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

– armas de aire comprimido y CO2, tales como pistolas, escopetas de perdigones, rifles y pistolas de balines,
– pistolas lanza-bengalas y pistolas «estárter» o de señalización,
– arcos, ballestas y flechas,
– arpones y fusiles de pesca, y
– hondas y tirachinas.

b) Dispositivos para aturdir.

Dispositivos destinados específicamente a aturdir o inmovilizar, entre los que se incluyen:

– dispositivos para provocar descargas, tales como pistolas para aturdir, pistolas eléctricas tipo «Taser» o bastones para aturdir,
– aturdidores para animales y pistolas de matarife, y
– productos químicos, gases y nebulizadores neutralizadores o incapacitantes, tales como macis, rociadores de sustancias picantes, aerosoles de pimienta, gases lacrimógenos, rociadores de ácido y aerosoles repelentes de animales.

c) Objetos de punta afilada o borde cortante.

Objetos de punta afilada o un borde cortante que puedan utilizarse para causar heridas graves, incluidos:

– artículos concebidos para cortar, tales como hachas, hachuelas y hendidoras,
– piquetas y picos para hielo,
– navajas y cuchillas de afeitar,
– cortadores de cajas,
– cuchillos y navajas cuyas hojas superen los 6 cm de longitud,
– tijeras cuyas hojas superen los 6 cm medidos a partir del eje,
– equipos de artes marciales punzantes o cortantes, y
– espadas y sables.

d) Herramientas de trabajo.

Herramientas que puedan utilizarse bien para causar heridas graves o para amenazar la seguridad de la aeronave, entre las que se incluyen:

– palancas,
– taladros y brocas, incluidos taladros eléctricos portátiles sin cable,
– herramientas dotadas de una hoja o eje de más de 6 cm de longitud que puedan ser usadas como arma, tales como los destornilladores y formones,
– sierras, incluidas sierras eléctricas portátiles sin cable,
– sopletes, y
– pistolas de proyectil fijo y pistolas grapadoras.

e) Instrumentos romos.

Objetos que puedan utilizarse para causar heridas graves cuando se utilicen para golpear, incluidos:

– bates de béisbol y sóftbol,
– palos y bastones, como porras y cachiporras, y
– equipos para artes marciales.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

f) Sustancias y dispositivos explosivos e incendiarios.

Sustancias y dispositivos explosivos e incendiarios que puedan utilizarse, o parezca que pueden utilizarse, para causar heridas graves o para amenazar la seguridad de la aeronave, tales como:

– municiones,
– fulminantes,
– detonadores y espoletas,
– reproducciones o imitaciones de dispositivos explosivos,
– minas, granadas y otras cargas explosivas de uso militar,
– fuegos de artificio y otros artículos de pirotecnia,
– botes de humo y cartuchos generadores de humo, y
– dinamita, pólvora y explosivos plásticos.

El personal de seguridad podrá retirar al pasajero cualquier artículo no enumerado en el listado anterior que suscite su recelo para su acceso a zona restringida de seguridad.

ADJUNTO E

Aclaraciones a la verificación de la documentación

A efectos de aplicación del apartado 4.5 se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Título de viaje: Válidamente expedido, en vigor y en el que constará la vigencia máxima y las limitaciones que en cada caso concreto se determinen para su utilización.

Documento de Viaje para Refugiados: Expedido con arreglo a la Convención de Ginebra de 1951 sobre el Estatuto de los Refugiados.

Documento de Viaje para Apátridas: Expedido con arreglo al Convenio sobre el Estatuto de Apátridas de 1954.

Para los pasajeros solicitantes de asilo y apátridas, sólo es válido como documentación válida para viajar, el pasaporte.

Otros Documentos de Viaje Válidos: Aparte de los tres citados anteriormente, el Ministerio del Interior contempla la posibilidad de viajar con otros Documentos de Viaje, como la Libreta Naval o Documento de Identidad para la gente del mar, aunque su uso resulta menos frecuente.

Notas y aclaraciones
A. Para viajar a ciertos países, en función de la nacionalidad del pasajero, es necesario tener visado válido y en vigor. De no ser así, la compañía aérea puede denegarle el embarque.
B. Para viajar a ciertos países, los menores de 18 años no acompañados en vuelos no nacionales, precisarán de pasaporte o DNI, éste último junto con la autorización del padre, madre o tutor que se obtiene en Comisarías de Policía, Puestos de la Guardia Civil, Juzgados, Notarios y Alcaldes.
C. En caso de pérdida o robo de documentación, la denuncia ante FF. y CC. de Seguridad no será prueba válida que acredite la identidad del pasajero. Un funcionario de las FF. y CC. de Seguridad podrá acreditar la identidad, aunque dicha acreditación sólo será válida para verificar la identidad en puerta de embarque en vuelos nacionales, pudiendo no ser suficiente para la aceptación en el país de destino.
D. Las FF. y CC. de Seguridad del Estado podrán decretar medidas más estrictas relativas a verificación de documentación en función del nivel de amenaza decretado en el aeropuerto, según la SA-18.

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

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

Notas y aclaraciones									
Chipre.	Estonia.	Italia.	Polonia.	Suecia.	Eslovenia.	Holanda.	Lituania.	Rep. Checa.	
Croacia.	Finlandia.	Letonia.			España.	Hungría.	Luxemburgo.	Rep. Eslovaca.	

ADJUNTO F

Relación de terceros países, así como otros países y territorios a los que, conforme al artículo 355 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, no es de aplicación la tercera parte, título VI, de dicho Tratado, a los que se reconoce la aplicación de normas de seguridad equivalentes a las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil

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

– Canadá.
– Islas Feroe, en relación con el aeropuerto de Vagar.
– Reino de Noruega, en relación con el aeropuerto de Svalbard.
– Montenegro.
– República de Serbia, en relación con el aeropuerto de Belgrado-Nikola Tesla.
– República de Singapur, en relación con el aeropuerto de Singapore Changi.
– Estado de Israel, en relación con el Aeropuerto Internacional Ben Gurión.
– Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.
– Estados Unidos de América.

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

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

ADJUNTO G

Lista de artículos prohibidos en equipaje de bodega

No se permitirá a los pasajeros transportar en sus equipajes de bodega ninguno de los artículos siguientes:

Sustancias y dispositivos explosivos e incendiarios.

Sustancias y dispositivos explosivos e incendiarios que puedan utilizarse para causar heridas graves o para amenazar la seguridad de la aeronave, tales como:

– municiones, a excepción de las municiones que se transporten conforme al procedimiento descrito en el capítulo 5 y que cuenten con la autorización de la Intervención de Armas del Aeropuerto, existiendo una limitación de peso de 5 kg,
– fulminantes,
– detonadores y espoletas,
– minas, granadas y otras cargas explosivas de uso militar,

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

– fuegos de artificio y otros artículos de pirotecnia,
– botes de humo y cartuchos generadores de humo, y
– dinamita, pólvora y explosivos plásticos.

ADJUNTO H

Evaluación de la idoneidad del personal en el ámbito de la aviación civil

1. Introducción.

El Reglamento (CE) n.º 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2008, establece normas básicas comunes de obligado cumplimiento por todos los Estados miembros, para proteger a la aviación civil de actos de interferencia ilícita.

En el anexo a dicho reglamento, en su apartado 1.2.4, relativo al control de accesos, se establece que todas las personas, incluidos los miembros de la tripulación, deberán haber superado una comprobación de antecedentes reforzada antes de que les sea expedida una tarjeta de identificación, como miembro de la tripulación o como personal del aeropuerto, que autorice el libre acceso a las zonas restringidas de seguridad.

Por otra parte, el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 de la Comisión, de 5 de noviembre de 2015, establece medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea.

En este reglamento se incluyen, adicionalmente, que el personal especificado a continuación deberá haber superado una comprobación de antecedentes reforzada:

a) las personas seleccionadas para efectuar inspecciones, controles de acceso o cualquier otro control de seguridad, o para asumir la responsabilidad de ellos, en una zona restringida de seguridad (apartado 11.1.1);

b) las personas con la responsabilidad general de garantizar, a escala nacional o local, la conformidad de un determinado programa de seguridad y de su ejecución con todas las disposiciones legales vigentes (responsables de seguridad, apartado 11.1.1);

Los responsables de seguridad de los agentes acreditados que designarán como mínimo a una persona responsable de la aplicación del programa de seguridad presentado en cada ubicación. (apartado 6.3.1.3).

Los responsables de seguridad de los expedidores conocidos que designarán como mínimo a una persona en cada ubicación responsable de la aplicación y supervisión de los controles de seguridad. (apartado 6.4.1.3).

c) Los instructores certificados y validadores independientes tendrán que haber superado previamente un control de antecedentes personales y demostrar fehacientemente estar en posesión de las cualificaciones o conocimientos pertinentes (apartados 11.5 y 11.6.3.5).

Adicionalmente, conforme al Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión de 1 de marzo de 2017, que entró en vigor el 2 de enero de 2020, por el que se establecen requisitos comunes para los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo/navegación aérea y otras funciones de la red de gestión del tránsito aéreo y su supervisión, se determina que: los proveedores de servicios de navegación aérea y de gestión de afluencia del tránsito aéreo y el Gestor de la Red se asegurarán, cuando proceda, de que su personal tiene las autorizaciones de seguridad (*security clearance*) y se coordinarán con las autoridades civiles y militares pertinentes para garantizar la protección de sus instalaciones, de su personal y de sus datos. Por lo tanto,

d) Estará sujeto a una comprobación de antecedentes reforzada, el personal que disponga de acreditación permanente que permita el acceso a instalaciones de navegación aérea que alberguen áreas críticas de seguridad de navegación aérea.

A efectos de aplicación de este apartado d), se entenderá por autorizaciones de seguridad (security clearance) que el personal supere los apartados a), b) y d) de la comprobación de antecedentes reforzada.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

El personal que tenga acceso a las instalaciones de navegación aérea situadas fuera de ZRS:

– que pertenezca o que haya sido subcontratado por el proveedor de servicios de navegación área, estará sujeto a una comprobación de antecedentes reforzada conforme al apartado 6.6.b).

– que haya sido subcontratado por el proveedor de servicios aeroportuario y siempre que no disponga de una acreditación aeroportuaria con acceso a ZRS, estará sujeto a una comprobación de antecedentes reforzada conforme al apartado 6.6.c.1).

Asimismo, existen otros colectivos que estarán sujetos a una comprobación de antecedentes normal. Estos colectivos son:

e) Las personas seleccionadas para efectuar inspecciones, controles de acceso o cualquier otro control de seguridad, o para asumir la responsabilidad de ellos, en cualquier zona que no constituya una zona restringida de seguridad (apartado 11.1.2);

f) Las personas que tengan acceso no acompañado a la carga y el correo aéreos, el correo y el material de la compañía aérea, las provisiones de a bordo y los suministros de aeropuerto que hayan sido objeto de los controles de seguridad exigidos (apartado 11.1.2); y

g) Las personas con derechos de administrador o con acceso sin supervisión e ilimitado a los sistemas críticos de tecnología de la información y las comunicaciones y los datos críticos descritos en el apartado 1.8.1 del capítulo 1 que se emplean para los fines de la seguridad de la aviación civil de conformidad con el PNS, o aquellas personas que hayan sido calificadas como tales en la evaluación del riesgo mencionada en el apartado 1.8.3 del capítulo 1 (apartado 11.1.2).

2. Objeto.

El presente Adjunto H tiene por objeto establecer el procedimiento de evaluación de la idoneidad exigida por la normativa comunitaria, en el ámbito de la aviación civil, de aquellas personas y/o colectivos cuyos antecedentes deben ser verificados para que puedan desarrollar su actividad.

La aplicación de este procedimiento de evaluación de la idoneidad, garantiza que tanto las personas, incluidos los miembros de la tripulación, que necesitan acceder a zona restringida de seguridad (ZRS), como los responsables de la aplicación de un programa de seguridad, los instructores certificados y los validadores independientes, así como el personal del subapartado d) y los colectivos mencionados en los subapartados e), f) y g) del apartado 1 hayan superado satisfactoriamente este procedimiento.

3. Normativa de referencia.

− Real Decreto 550/2006, de 5 de mayo, por el que se designa la autoridad competente responsable de la coordinación y seguimiento del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil y se determina la organización y funciones del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

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

− Convenio de la Organización para Aviación Civil Internacional (OACI). Anexo 17. «Seguridad».

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

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

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

− Decisión C(2015) 8005 de la Comisión Europea.

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

− Reglamento (UE) n.º 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de abril de 2016 relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos).

− Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales.

− Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal. Disposición transitoria cuarta de la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre.

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

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

− Real Decreto 522/2006, de 28 abril, por el que se suprime la aportación de fotocopias de documentos de identidad en los procedimientos administrativos de la Administración General del Estado y de sus organismos públicos vinculados o dependientes.

− Orden PRE/3949/2006, de 26 de diciembre, por el que se establece la configuración, características, requisitos y procedimientos de acceso al sistema de verificación de datos de identidad.

− Real Decreto 1720/2007, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo de la Ley Orgánica 15/1999, de Protección de datos de carácter personal. Disposición transitoria cuarta de la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre.

− Orden INT/1202/2011, de 4 de mayo, por la que se regulan los ficheros de datos de carácter personal del Ministerio del Interior. Disposición transitoria cuarta de la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre.

− Real Decreto 95/2009, de 6 de febrero, por el que se regula el Sistema de registros administrativos de apoyo a la Administración de Justicia.

− Acuerdo marco de colaboración entre los Ministerio de Justicia y el Ministerio del Interior para la organización del intercambio de información de los registros y bases de datos, de 22 de febrero de 2010.

− Protocolo específico para la organización del intercambio de información del Sistema de Registros Administrativos de Apoyo a la Administración de Justicia con las Unidades del Cuerpo Nacional y de la Guardia Civil en la tramitación de los procedimientos administrativos, 24 de febrero de 2010.

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

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

4. Definición.

En el ámbito de aplicación del presente Adjunto se define la evaluación de la idoneidad o la comprobación de los antecedentes personales como una comprobación registrada de la identidad de una persona, incluidos los antecedentes penales, como parte de la evaluación de la idoneidad de un individuo para tener libre acceso a las zonas restringidas de seguridad.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

La evaluación de la idoneidad o la comprobación de los antecedentes personales podrá ser de dos tipos, atendiendo a la responsabilidad en materia de seguridad de cada persona y el colectivo al que pertenezca:

– comprobación de antecedentes normal, o
– comprobación de antecedentes reforzada.

De igual manera, se hace extensivo a los colectivos de los subapartados a), b), c), d), e), f) y g) del apartado 1 del presente Adjunto[6].

[6] En consonancia con el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998, de 5 de noviembre de 2015, «por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea».

5. Ámbito de aplicación.

El procedimiento de la evaluación de la idoneidad se aplicará a todo el personal, incluidos los miembros de las tripulaciones, que para desarrollar su actividad tengan que acceder a la ZRS del aeropuerto, así como a los colectivos mencionados en los subapartados a), b), c), d), e), f) y g) del apartado 1.

Quedarán exceptuados de esta evaluación los componentes de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado (en adelante FFCCSE), las Policías Autonómicas con competencia en la materia objeto de este Adjunto, el personal militar del Ministerio de Defensa y, el personal del Centro Nacional de Inteligencia (CNI) que soliciten acreditación.

Cuando los antecedentes penales de una persona ya se hayan comprobado durante su proceso de contratación y, a la vez exista un procedimiento interno de seguimiento permanente de su irreprochabilidad penal por parte de la Institución a la que pertenezca establecido en sus normas estatutarias, no será necesario realizar una nueva revisión en el momento de la entrada en vigor del presente Adjunto. En esta categoría se contempla al personal de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad (en adelante FFCCS).

En el caso del personal que solicite la acreditación aeroportuaria para acceder a ZRS, se llevará a cabo la evaluación de la idoneidad, tanto si se trata de acreditaciones provisionales como definitivas. No se realizará la evaluación según lo especificado en el presente Adjunto a las personas que lleven acreditaciones que precisan ir siempre acompañadas por personal autorizado (acreditaciones con «V» o «A»).

Cuando no sea posible haber completado el procedimiento antes del momento para el cual se precise disponer de acreditación aeroportuaria o tarjeta de tripulación, las FFCCS podrán emitir una evaluación provisional de la idoneidad para la expedición de acreditaciones a la vista de la información de la que dispongan hasta ese momento sobre el solicitante y sus circunstancias, adoptándose en este caso las medidas de seguridad que se entiendan necesarias.

De igual manera, se podrá expedir esta acreditación una vez recibida la evaluación de la idoneidad (APTO) por parte de alguno de los cuerpos competentes de las FFCCS responsables en llevar cabo la evaluación. En todo caso, si la evaluación de la idoneidad cambiara posteriormente a la vista de los antecedentes penales o de la consideración de otras circunstancias de las que pueda derivarse un riesgo para la seguridad, las acreditaciones serán revocadas.

6. Procedimiento de evaluación de la idoneidad.

6.1 Comprobación de antecedentes normal.

Los colectivos mencionados en los subapartados e), f) y g) del apartado 1 estarán sujetos a una comprobación de antecedentes normal. También estarán sujetos a una comprobación de antecedentes normal las personas contratadas para prestar el servicio de recogida del equipaje y traslado al domicilio, siempre que tengan acceso a la sala de recogida de equipajes del aeropuerto sin acompañamiento.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

La comprobación de antecedentes normal que sustituye al examen precontratación consistirá en:

a) establecer la identidad de la persona sobre la base de los documentos justificativos oportunos,
b) indicar los posibles antecedentes penales en todos los Estados de residencia durante al menos los cinco años precedentes, y
c) verificar la formación y experiencia laboral y las posibles lagunas durante al menos los cinco años precedentes.

Se considerará que la comprobación de antecedentes normal no se ha superado si no se completan de forma satisfactoria todos los requisitos especificados en los puntos a) - c) o si, en cualquier momento, dichos requisitos no proporcionan el nivel necesario de garantía en cuanto a la fiabilidad de la persona.

Para cumplir con el punto b), el trabajador deberá presentar un certificado de antecedentes penales[7] a su empresa o la empresa podrá solicitar, en nombre de sus trabajadores, en la Gerencia Territorial de las Oficinas de Atención al Ciudadano del Ministerio de Justicia un certificado negativo de antecedentes. En ambos casos, el certificado acreditará la situación personal del interesado en correspondencia con lo dispuesto en el apartado 10 de este Adjunto. El plazo de validez de los certificados de antecedentes penales presentados estará sujeto a lo establecido por el Ministerio de Justicia.

[7] Todas las personas condenadas por sentencia firme que hayan extinguido su responsabilidad penal, tienen el derecho de obtener del Ministerio de Justicia la cancelación de sus antecedentes penales en los plazos que marca la ley.

La comprobación de antecedentes normal se repetirá cada tres años y se guardará registro de esta comprobación.

Por su importancia para la seguridad aérea, la comprobación de antecedentes normal deberá completarse antes de que la persona reciba formación inicial en materia de seguridad que implique el acceso a información restringida.

6.2 Comprobación de antecedentes reforzada.

Todo el personal, incluidos los miembros de las tripulaciones, que para desarrollar su actividad tengan que acceder a la ZRS del aeropuerto, así como a los colectivos mencionados en los subapartados a), b), c) y d) del apartado 1 estarán sujetos a una comprobación de antecedentes reforzada. También estarán sujetos a una comprobación de antecedentes reforzada los vigilantes de seguridad que se presentan al proceso de certificación de equipos de perros detectores de explosivos en carga aérea y provisiones de a bordo y suministros de aeropuerto.

De acuerdo con la reglamentación en vigor se debe:

a) establecer la identidad de la persona en base a documentos oficiales,
b) cubrir los registros de antecedentes penales en todos los Estados de residencia de la persona de, al menos, los cinco años precedentes,
c) verificar la formación y experiencia profesional, así como las posibles «lagunas» existentes durante al menos los cinco años precedentes, e
d) incluir la información de inteligencia y de cualquier otro tipo de que dispongan las autoridades nacionales competentes, que estas consideren pertinente al objeto de determinar la idoneidad de la persona, y que puedan suponer un riesgo para la seguridad de la aviación civil.

Se considerará que la comprobación de antecedentes reforzada no se ha superado si no se completan de forma satisfactoria todos los requisitos especificados en los puntos a)-d), o si, en cualquier momento, dichos requisitos no proporcionan el nivel necesario de garantía en cuanto a la fiabilidad de la persona.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

Por su importancia para la seguridad aérea, la comprobación de antecedentes reforzada deberá completarse antes de que la persona reciba formación inicial en materia de seguridad que implique el acceso a información restringida por su carácter sensible para la seguridad. En particular, el apartado d) deberá completarse antes de que la persona sea autorizada a efectuar inspecciones, controles de acceso u otros controles de seguridad en una zona restringida de seguridad, o a asumir la responsabilidad al respecto.

Siempre que sea necesaria una comprobación de antecedentes reforzada, ésta deberá completarse en su totalidad antes de que la persona reciba la formación mencionada en los apartados 11.2.3.1 a 11.2.3.5.

La conclusión de las FFCCS sobre la idoneidad de una persona se basará en las comprobaciones que realicen de acuerdo con los puntos del párrafo anterior (a, b y d), teniendo en cuenta el procedimiento establecido a continuación.

El requisito establecido en el apartado c) de este apartado será comprobado por la empresa que contrata al trabajador en el proceso de selección y mantendrá un registro de esta información. Esta información se conservará todo caso, al menos, durante la duración del contrato.

La frecuencia en la realización de la comprobación de antecedentes reforzada se repetirá a intervalos no superiores a doce meses.

Todo el personal incluidos los miembros de la tripulación, deberán haber superado satisfactoriamente una comprobación de antecedentes reforzada antes de que les sea expedida una tarjeta de identificación, como miembro de la tripulación o como personal del aeropuerto, que autorice el libre acceso a las zonas restringidas de seguridad. Se retirará inmediatamente la tarjeta de identificación a toda persona que no supere la comprobación de antecedentes.

6.3 Listado de delitos.

En el apartado 10 de este Adjunto se incluye una relación de tipos delictivos basada en:

Anexo I-A:

a) Los delitos de terrorismo contemplados en la Directiva (UE) 2017/541 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2017, relativa a la lucha contra el terrorismo y por la que se sustituye la Decisión marco 2002/475/JAI del Consejo y se modifica la Decisión 2005/671/JAI del Consejo;

Anexo I-B:

b) Los delitos contemplados en el anexo II de la Directiva (UE) 2016/681 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativa a la utilización de datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) para la prevención, detección, investigación y enjuiciamiento de los delitos de terrorismo y de la delincuencia grave; y

c) Otros delitos tipificados en el Código Penal considerados por el Ministerio del Interior en base a un análisis de riesgo nacional.

Para las comprobaciones de antecedentes (normal y reforzada):

De carácter inicial: Si la persona sujeta a la comprobación ha sido condenada por un delito de los incluidos en el apartado 10 (anexos I-A y I-B) el resultado del informe de idoneidad será negativo (No Apto).

De carácter periódico, cada año para las comprobaciones de antecedentes reforzada y cada tres años para las comprobaciones de antecedentes normal:

– si la persona ha sido condenada por un delito de los incluidos en el anexo I-A del apartado 10 se considerará el resultado del informe de idoneidad negativo (No Apto); o

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

– si la persona tiene un delito de los incluidos en el anexo I-B del apartado 10, se realizará por parte de las FFCCS el proceso de comprobación de antecedentes reforzada en su totalidad, concretamente se aplicará el apartado 6.2.d) de este Adjunto.

Para los casos de comprobación de antecedentes normal, en el que las personas hayan presentado un certificado de antecedentes penales con delitos incluidos en el anexo I-B del apartado 10, AESA asegurará que se establecen los mecanismos necesarios para que en su proceso se aplique el apartado 6.2.d) por parte de las FFCCS.

Por lo tanto, en los procesos de evaluación de idoneidad (normal o reforzada) de carácter periódico en el que el sujeto presente antecedentes penales con delitos recogidos en el anexo I-A del apartado 10, el resultado será No Apto y en los casos que el sujeto presente antecedentes penales con delitos recogidos en el anexo I-B del apartado 10, el resultado de Apto/No Apto de dicho proceso será consecuencia de la aplicación del apartado 6.2.d).

6.4 Comunicación al interesado del procedimiento de la evaluación de la idoneidad y de los mecanismos de defensa del interesado.

La empresa contratante o el organismo al que pertenezca el interesado deben informarle del requisito existente de la comprobación de antecedentes reforzada del mismo para tener libre acceso a la ZRS, previa a la concesión de la acreditación aeroportuaria correspondiente o tarjeta de identificación como miembro de la tripulación. De igual manera, se informará al personal que deba superar esa evaluación de la idoneidad, aunque no precisen de acceso a ZRS.

Al objeto de cumplir con este requisito, la empresa u organismo citado facilitará al interesado el formulario de evaluación de la idoneidad y la información necesaria para el cumplimiento de estos trámites, así como aquélla que corresponda conforme a la normativa en vigor sobre protección de datos (Adjunto I).

La empresa contratante o el organismo al que pertenezca el interesado deberá informar al trabajador de los mecanismos de defensa que se describen en el apartado 9 del presente Adjunto.

6.5 Presentación de los datos para la realización de la evaluación de la idoneidad.

La solicitud de acreditación aeroportuaria a ZRS, tanto provisional como definitiva, debe realizarla el representante acreditado de la empresa o entidad que tenga relación contractual con el aeropuerto a la Dirección del aeropuerto o a quien en ésta delegue, asumiendo como responsable la veracidad de los datos aportados. Para ello, presentará los formularios oportunos proporcionados por el aeropuerto junto con el formulario de evaluación de la idoneidad convenientemente firmados y adjuntando los documentos que se indiquen (Adjunto I).

En el caso de los colectivos que no requieran acreditación aeroportuaria a ZRS, la persona sujeta a la comprobación o el representante acreditado de la empresa presentará el formulario de evaluación de la idoneidad, convenientemente firmado y adjuntando los documentos que se indiquen. En el caso que se entregue la información requerida para la evaluación en formato electrónico, el Adjunto I será conservado por la empresa contratante o el organismo al que pertenezca el interesado.

6.6 Proceso de realización de la comprobación de antecedentes reforzada y tramitación de los resultados obtenidos.

Son competentes para llevar a cabo la comprobación de antecedentes reforzada las FFCCSE en todo caso y, en los aeropuertos de sus respectivas demarcaciones territoriales, también se contará con las actuaciones dispuestas en el apartado 6.2 d) de las Policías Autonómicas con competencias en protección de personas y bienes.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

AESA, el gestor aeroportuario o el proveedor de servicios de navegación aérea que corresponda en cada caso, facilitarán a las FFCCS, la información necesaria, de la siguiente forma:

a) Para el personal que se solicite una acreditación aeroportuaria que le permita el acceso a la ZRS, el gestor aeroportuario facilitará los datos del solicitante a través del portal Web del Ministerio del Interior, denominado «Acreditaciones» y se responsabilizará de que los datos introducidos en la aplicación corresponden con los que constan en los documentos oficiales aportados por el solicitante.

El Centro Permanente de Información y Coordinación (CEPIC) de la Secretaría de Estado de Seguridad a través del portal Web Acreditaciones realizará consulta al Registro Central de Penados para obtener el certificado de antecedentes penales del interesado, que será puesto a disposición de las FFCCS. Una vez realizadas las comprobaciones de identidad y valoradas por las FFCCS el resto de circunstancias establecidas en el punto 6.2, apartado b) y d), el resultado de dicha comprobación se comunicará al gestor aeroportuario a través del mismo portal Web.

b) El proveedor de servicios de navegación aérea facilitará los datos del solicitante a través del portal Web del Ministerio del Interior, denominado «Acreditaciones» y se responsabilizará de que los datos introducidos en la aplicación corresponden con los que constan en los documentos oficiales aportados por el solicitante.

El Centro Permanente de Información y Coordinación (CEPIC) de la Secretaría de Estado de Seguridad a través del Portal Web «Acreditaciones» realizará consulta al Registro Central de Penados para obtener el certificado de antecedentes penales del interesado, que será puesto a disposición de las FFCCS. Una vez realizadas las comprobaciones de identidad y valoradas por las FFCCS el resto de circunstancias establecidas en el punto 6.2, apartado b) y d), el resultado de dicha comprobación se comunicará al proveedor de servicios de navegación aérea a través del mismo portal Web.

c) Para los colectivos que no requieran la acreditación aeroportuaria, pero cuya evaluación de la idoneidad deba ser realizada, AESA facilitará los datos del solicitante a través del portal Web del Ministerio del Interior, denominado «Acreditaciones» y se responsabilizará de que los datos introducidos en la aplicación corresponden con los que constan en los documentos oficiales aportados por el solicitante.

El Centro Permanente de Información y Coordinación (CEPIC) de la Secretaría de Estado de Seguridad realizará consulta al Registro Central de Penados para obtener el certificado de antecedentes penales del interesado, que será puesto a disposición de las FFCCS. Una vez realizadas las comprobaciones de identidad y valoradas por las FFCCS el resto de circunstancias establecidas en el punto 6.2, apartado b) y d), el resultado de dicha comprobación se comunicará a AESA a través del mismo portal Web.

c.1) En el caso del personal con acceso a las instalaciones de navegación aérea situadas fuera de ZRS que haya sido subcontratado por el proveedor de servicios aeroportuario y siempre que no disponga de una acreditación aeroportuaria con acceso a ZRS, AESA habilitará el acceso al gestor aeroportuario a través del portal Web del Ministerio del Interior, denominado «Acreditaciones» para que puedan introducir los datos de este personal y se responsabilizará de que los datos introducidos en la aplicación corresponden con los que constan en los documentos oficiales aportados por el solicitante.

El Centro Permanente de Información y Coordinación (CEPIC) de la Secretaría de Estado de Seguridad realizará consulta al Registro Central de Penados para obtener el certificado de antecedentes penales del interesado, que será puesto a disposición de las FFCCS. Una vez realizadas las comprobaciones de identidad y valoradas por las FFCCS el resto de circunstancias establecidas en el punto 6.2, apartado b) y d), el resultado de dicha comprobación se comunicará a AESA a través del mismo portal Web.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

AESA trasladará ese resultado de la comprobación al proveedor de servicios aeroportuarios y a la empresa del trabajador cuando el resultado sea NO APTO.

a) Para las tripulaciones de las compañías aéreas, la propia compañía facilitará los datos del solicitante a través del portal Web del Ministerio del Interior, denominado «Acreditaciones» y se responsabilizará de que los datos introducidos en la aplicación corresponden con los que constan en los documentos oficiales aportados por el solicitante.

El Centro Permanente de Información y Coordinación (CEPIC) de la Secretaría de Estado de Seguridad a través del Portal Web «Acreditaciones» realizará consulta al Registro Central de Penados para obtener el certificado de antecedentes penales del interesado, que será puesto a disposición de las FFCCS.

Una vez realizadas las comprobaciones de identidad y valoradas por las FFCCS el resto de circunstancias establecidas en el punto 6.2, apartado b) y d), el resultado de dicha comprobación se comunicará a la compañía aérea a través del mismo portal Web.

7. Período de validez de la revisión de la comprobación de antecedentes reforzada.

La comprobación de antecedentes reforzada se repetirá a intervalos regulares no superiores a doce meses, a partir de la fecha en que las FFCCS hayan emitido informe favorable.

La empresa contratante o el organismo al que pertenezca el interesado deben comunicar al Ministerio del Interior, a través del portal Web «Acreditaciones», o conforme al proceso de realización de la valoración de la idoneidad del apartado 6.6, al gestor aeroportuario, al proveedor de servicios de navegación aérea o AESA el cese en la actividad de dicha persona.

Cuando se tenga conocimiento de que en el personal con habilitación para desempeñar su labor en la ZRS o aquél perteneciente a alguno de los colectivos mencionados en los subapartados a), b), c) y d) del apartado 1, concurren nuevas circunstancias sobrevenidas que requieran una nueva comprobación de antecedentes reforzada, se podrá solicitar del organismo correspondiente la retirada con carácter temporal de la acreditación aeroportuaria o comunicar a la empresa la situación de un determinado trabajador, respectivamente, mientras persistan las causas por las que se adopte tal medida o hasta que dicho organismo requiera una nueva evaluación.

8. Otros aspectos.

8.1 Personal fijo discontinuo.

Este apartado es aplicable al personal que solicita la acreditación aeroportuaria con acceso a ZRS o la tarjeta de tripulación de manera periódica, debido a la estacionalidad de la actividad que desarrollan en el aeropuerto.

La primera vez que el trabajador solicite una acreditación para acceder a la ZRS o tarjeta de tripulación se procederá a realizar la evaluación de la idoneidad correspondiente, conforme al procedimiento descrito en el apartado 6.2. En contrataciones posteriores, y siempre que la persona no haya dejado de pertenecer a la empresa periodos superiores a 12 meses desde la última comprobación, no será necesaria una nueva comprobación, dentro del preceptivo periodo de repetición de la comprobación.

En los casos que se realice una comprobación de antecedentes normal se aplicará el criterio anterior a excepción de la comprobación de la formación y experiencia laboral y las posibles lagunas en el periodo que la persona ha dejado de pertenecer a la empresa.

8.2 Personal con más de una acreditación aeroportuaria.

Al trabajador que esté en posesión de más de una acreditación, se le realizará la comprobación de antecedentes reforzada en el momento que haga una renovación de cualquiera de ellas. Esta revisión será válida para el resto de sus acreditaciones, por un periodo máximo de doce meses.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

8.3 Personal no residente en España los últimos cinco años.

El requisito de comprobación de antecedentes normal y reforzada se aplicará a todos los trabajadores conforme al apartado 6, tanto si se trata de trabajadores nacionales como de extranjeros.

A efectos del presente Adjunto, se entenderá por «Estado de residencia» todo país en que haya residido la persona en cuestión de forma continuada durante seis meses o más. Asimismo, se considera «no residente en España» al ciudadano extranjero que haya perdido la condición de residente legal, a tenor de lo previsto en la Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social, así como en su Reglamento de desarrollo aprobado por Real Decreto 557/2011, de 20 de abril.

Comprobación de antecedentes reforzada:

Se debe especificar, en el formulario de evaluación de la idoneidad o formato equivalente para la comprobación de antecedentes reforzada, si ha residido en territorio español de forma continuada o, en caso contrario, los Estados de residencia en los últimos cinco años.

Para periodos de residencia fuera del territorio nacional en los últimos cinco años, es necesario que el trabajador aporte, junto a una traducción legalizada de los mismos, el correspondiente certificado de antecedentes penales o documento equivalente de los países donde haya residido.

Esta información debe ser recibida y gestionada por las entidades encargadas de realizar la acreditación y debe ser puesta a disposición de las FFCCS mediante su carga en el portal Web «Acreditaciones».

Aquellas personas de nacionalidad española que hayan residido en un Estado miembro de la Unión Europea no necesitan presentar el certificado de antecedentes penales o documento equivalente.

Comprobación de antecedentes normal:

Para periodos de residencia fuera del territorio nacional en los últimos cinco años, es necesario que el trabajador aporte, junto a una traducción legalizada de los mismos, el correspondiente certificado de antecedentes penales o documento equivalente de los países donde haya residido.

8.4 Declaración jurada.

Cuando el Estado en el que la persona haya residido no expida el correspondiente certificado de antecedentes penales o documento equivalente, éstos serán sustituidos por una declaración jurada hecha por el interesado ante una autoridad administrativa o judicial competente o, cuando proceda, un notario u organismo profesional cualificado bien del Reino de España o bien del Estado en el que la persona tenga su residencia permanente. Dicha autoridad, notario u organismo profesional cualificado expedirá un certificado en el que se dé fe de la declaración jurada. En el Adjunto J se incluye el formato de declaración jurada que se presentará junto con el certificado indicado.

En los casos que no se puede completar la valoración de la idoneidad por no tener acceso a los registros de antecedentes penales (refugiados o apátridas), estas personas presentarán igualmente la declaración jurada en los términos indicados en el presente apartado.

Esta información debe ser recibida y gestionada por las entidades encargadas de realizar la acreditación y debe ser puesta a disposición de las FFCCS mediante su carga en el portal Web «Acreditaciones». En el caso de la comprobación de antecedentes normal, el trabajador presentará esta información en su empresa conforme al apartado 6.1.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

8.5 Personal de nueva incorporación.

Si se precisase una fase de prueba, de acuerdo con el contrato laboral, para determinado personal en la ZRS, se llevará a cabo una comprobación de antecedentes reforzada del mismo antes del inicio de la misma.

Una vez realizada la comprobación de antecedentes reforzada de una persona y tras ser declarada apta, el resultado será válido en cualquier aeropuerto, por lo que no se requerirá repetir la comprobación en caso de cambio de centro.

9. Mecanismos de defensa del interesado.

Cuando una persona no supere el procedimiento de valoración de la idoneidad (comprobación de antecedentes reforzada), ésta podrá actuar conforme a los siguientes mecanismos de defensa (reclamación laboral, civil o administrativa) frente a AENA, el gestor aeroportuario privado, AESA, la compañía aérea o el proveedor de servicios de navegación aérea, atendiendo a la casuística existente en relación al sujeto que comunica el resultado de la evaluación de la idoneidad y el motivo por el que se lleva a cabo dicha evaluación. En ningún caso se contempla que el interesado acuda directamente a la entidad de las FFCCS que ha emitido la evaluación de idoneidad para ejercitar los mecanismos de defensa.

AENA, el gestor aeroportuario de carácter privado, las compañías aéreas, AESA o el proveedor de servicios de navegación aérea podrán solicitar directamente a las FFCCS que hayan emitido la evaluación de la idoneidad negativa, en el momento procedimental oportuno, la ampliación del informe emitido al objeto de justificar la resolución que se adopte en correspondencia a la solicitud de acreditación o, en su caso, al recurso que se interponga ante la misma.

Con la finalidad de garantizar la defensa de los derechos de las personas interesadas, en las resoluciones que pongan fin a este procedimiento se incorporarán los elementos de defensa contenidos en este apartado, expresando los recursos que contra la misma procedan, órgano ante el que hubieran de presentarse y plazo para interponerlos.

a) Personal de AENA que solicitan la acreditación aeroportuaria para acceder a ZRS.

La actuación de AENA se rige por el ordenamiento jurídico privado. Por lo tanto, el personal laboral de AENA podrá recurrir conforme al Estatuto de los Trabajadores, cuyo texto refundido fue aprobado mediante el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, y por la Ley reguladora de la jurisdicción social, Ley 36/2011, de 10 de octubre, según la decisión que adopte el gestor aeroportuario (despido, modificaciones de las condiciones del trabajo…).

b) Personal de otras empresas que solicitan la acreditación aeroportuaria a AENA para acceder a ZRS.

Las empresas que solicitan la acreditación en nombre de su trabajador o el propio trabajador, si se les concede legitimación para ello, podrán recurrir conforme al ordenamiento jurídico privado, correspondiendo la cuestión al conocimiento de la jurisdicción civil.

c) Personal laboral de un gestor aeroportuario privado o de otras empresas que solicitan la acreditación aeroportuaria al gestor aeroportuario privado (nueva o renovación) para acceder a ZRS.

El gestor aeroportuario de carácter privado se rige, en esta materia por las mismas normas que AENA, por lo que si se trata de personal propio del gestor aeroportuario la respuesta sería la misma que el caso a) y si se trata de otras empresas la respuesta sería equivalente a la del caso b).

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

d) Funcionarios de AESA que requieren un carné de inspector con acceso a ZRS.

Los funcionarios podrán recurrir, ateniéndose a lo establecido en el texto refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público aprobado por Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre. Además de los recursos previstos en la referida Ley 39/2015, de 1 de octubre, (alzada o reposición según quien adopte la decisión dentro del organigrama de AESA, artículo 4 de su Estatuto, aprobado mediante el Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero), y en la Ley 29/1998, de 13 de julio, de la Jurisdicción Contencioso-administrativa.

e) Personal actuario de otras empresas para los que emite un carné de inspector con acceso a ZRS.

Las empresas o sus trabajadores, si se les concede legitimación para ello, podrán presentar recursos administrativos frente a la propia Agencia y/o contencioso administrativo.

f) Instructores certificados, responsables de seguridad de los agentes acreditados y los expedidores conocidos (y otras entidades).

Este personal podrá presentar los correspondientes recursos administrativos frente a la propia Agencia y/o contencioso administrativo frente a los tribunales de este orden.

g) Personal de proveedores de servicios de navegación aérea que solicitan la acreditación conforme al subapartado d) del apartado 1.

La actuación de ENAIRE (proveedores de servicio de navegación aérea) se rige por el ordenamiento jurídico privado. Por lo tanto, el personal laboral de ENAIRE podrá recurrir conforme al Estatuto de los Trabajadores, cuyo texto refundido fue aprobado mediante el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, y por la Ley reguladora de la jurisdicción social, Ley 36/2011, de 10 de octubre.

Las empresas en nombre de su trabajador o el propio trabajador, si se les concede legitimación para ello, podrán recurrir conforme al ordenamiento jurídico privado, correspondiendo la cuestión al conocimiento de la jurisdicción civil.

El proveedor de servicios de navegación aérea de carácter privado se rige, en esta materia por las mismas normas que ENAIRE, por lo que si se trata de personal propio del proveedor la respuesta sería la misma que el caso del primer párrafo y si se trata de otras empresas la respuesta sería equivalente a la del segundo párrafo.

h) Miembros de la tripulación.

La actuación de las compañías aéreas se rige por el ordenamiento jurídico privado. Por lo tanto, los miembros de la tripulación podrán recurrir conforme al Estatuto de los Trabajadores, cuyo texto refundido fue aprobado mediante el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, y por la Ley reguladora de la jurisdicción social, Ley 36/2011, de 10 de octubre.

Las empresas en nombre de su trabajador o el propio trabajador, si se les concede legitimación para ello, podrán recurrir conforme al ordenamiento jurídico privado, correspondiendo la cuestión al conocimiento de la jurisdicción civil.

10. Tipos delictivos que provocarán que el informe de idoneidad sea negativo.

De conformidad con lo que se recoge en el apartado 6 del presente Adjunto, en virtud de los principios del derecho penal de prevención general y especial, la grave afectación a los bienes jurídicos protegidos, y la gran alarma social que generan, se reseña que serán objeto de causa suficiente –teniendo en cuenta todos los elementos concurrentes– para valorar negativamente la idoneidad de las personas (comprobación de antecedentes normal y reforzada), cuando hayan sido condenadas, con carácter firme,

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

por la comisión de un delito de los siguientes tipos y subtipos delictivos dolosos del Código Penal:

ANEXO I-A

Título	Capítulo	Sección	Artículo
Del homicidio y sus formas.			139 y 140.
Delitos contra la libertad.	De las detenciones ilegales y secuestros.		164.
Delitos contra el patrimonio y contra el orden socioeconómico.	De los daños.		264 quater, 264 ter *.
De los delitos contra la seguridad colectiva.	De los delitos de riesgo catastrófico.	De los delitos relativos a la energía nuclear y a las radiaciones ionizantes.	345.
De los delitos contra la seguridad colectiva.	De los delitos de riesgo catastrófico.	De los estragos.	346.
Delitos contra la Constitución.	De los delitos relativos al ejercicio de los derechos fundamentales y libertades públicas.	De los delitos cometidos con ocasión del ejercicio de los derechos fundamentales y de las libertades públicas garantizados por la Constitución.	510*.
Delitos contra el orden público.	De la tenencia, tráfico y depósito de armas, municiones o explosivos.		563, 564, 566, 567, 568 y 569.
Delitos contra la Comunidad Internacional.	De las organizaciones y grupos criminales.		570 bis, 570 quáter, 570 ter.
Delitos contra el orden público.	De las organizaciones y grupos terroristas y de los delitos de terrorismo.	De las organizaciones y grupos terroristas.	571 al 579.
Delitos contra la Comunidad Internacional.	Delitos de genocidio.		607.
Delitos contra la Comunidad Internacional.	Delito de lesa humanidad.		607 bis.
Delitos contra la Comunidad Internacional.	Delito de piratería.		616 quáter y 616 ter.

ANEXO I-B

Título	Capítulo	Sección	Artículo
Del homicidio y sus formas.			138 y 141.
De las lesiones.			148, 149, 150 y 156 bis.
Delitos relativos a la manipulación genética.			160.
Delitos contra la libertad.	De las detenciones ilegales y secuestros.		163, 165, 166 y 167.
De la trata de seres humanos.			177 bis.
Delitos contra la libertad e indemnidad sexuales.	De las agresiones sexuales.		178, 179 y 180.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

Título	Capítulo	Sección	Artículo
Delitos contra la libertad e indemnidad sexuales.	De los abusos y agresiones sexuales a menores de dieciséis años.		183.
Delitos contra la libertad e indemnidad sexuales.	De los delitos relativos a la prostitución y a la explotación sexual y corrupción de menores.		187, 188 y 189.
Delitos contra la intimidad, el derecho a la propia imagen y la inviolabilidad del domicilio.	Del descubrimiento y revelación de secretos.		197 y 197 bis.
Delitos contra el patrimonio y contra el orden socioeconómico.	De los hurtos.		235.
Delitos contra el patrimonio y contra el orden socioeconómico.	De los robos.		237, 238, 240, 241 y 242.
Delitos contra el patrimonio y contra el orden socioeconómico.	De la extorsión.		243.
Delitos contra el patrimonio y contra el orden socioeconómico.	Del robo y hurto de uso de vehículos.		244.
Delitos contra el patrimonio y contra el orden socioeconómico.	De las defraudaciones.	De las estafas.	248.
Delitos contra el patrimonio y contra el orden socioeconómico.	De los daños.		263-2, 264, 264 bis, 265 y 266.
Delitos contra el patrimonio y contra el orden socioeconómico.	De los delitos relativos a la propiedad intelectual e industrial, al mercado y a los consumidores.	De los delitos relativos a la propiedad intelectual.	270, 271.
Delitos contra el patrimonio y contra el orden socioeconómico.	De los delitos relativos a la propiedad intelectual e industrial, al mercado y a los consumidores.	De los delitos relativos al mercado y a los consumidores.	278, 279, 280.
Delitos contra el patrimonio y contra el orden socioeconómico.	De los delitos relativos a la propiedad intelectual e industrial, al mercado y a los consumidores.	Delitos de corrupción en los negocios.	286 bis.
Delitos contra el patrimonio y contra el orden socioeconómico.	De la receptación y el blanqueo de capitales.		301, 302.
Delitos contra los derechos de los ciudadanos extranjeros.			318 bis.
De los delitos contra la seguridad colectiva.	De los delitos de riesgo catastrófico.	De los estragos.	347.
De los delitos contra la seguridad colectiva.	De los delitos de riesgo catastrófico.	De otros delitos de riesgo provocados por explosivos y otros agentes.	348*.
De los delitos seguridad colectiva.	De los incendios.	De los delitos de incendio.	351.
De los delitos contra la seguridad colectiva.	De los delitos contra la salud pública.		359, 361, 362, 362 bis, 362 quinquies, 362 ter, 363, 371, 365, 368, 369, 369 bis, 370.
De las falsedades.	De la falsificación de moneda y efectos timbrados.		386, 389.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

Título	Capítulo	Sección	Artículo
De las falsedades.	De las falsedades documentales.	De la falsificación de documentos públicos, oficiales y mercantiles y de los despachos transmitidos por servicios de telecomunicación.	390, 392, 394.
Delitos contra la Administración pública.	De la infidelidad en la custodia de documentos y de la violación de secretos.		413, 414, 415.
Delitos contra la Administración pública.	Del cohecho.		419, 420, 422, 424, 425.
Delitos contra la Administración pública.	Del tráfico de influencias.		428, 429, 430.
Delitos contra la Administración pública.	De la malversación.		432, 433, 433 bis.
Delitos contra la Administración pública.	De los fraudes y exacciones ilegales.		436, 437 y 438.
Delitos contra la Administración de Justicia.	Del quebrantamiento de condena.		471.
Delitos contra la Constitución.	De los delitos relativos al ejercicio de los derechos fundamentales y libertades públicas.	De los delitos cometidos con ocasión del ejercicio de los derechos fundamentales y de las libertades públicas garantizados por la Constitución.	515, 517, 518 y 519.
Delitos contra el orden público.	De los atentados contra la autoridad, sus agentes y los funcionarios públicos, y de la resistencia y desobediencia.		550, 551, 554, 556.
Delitos contra el orden público.	De los desórdenes públicos.		557*, 560 y 561.
Delitos de contrabando.			

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

ADJUNTO I

Formulario de solicitud de la evaluación de la idoneidad del trabajador en el ámbito de la aviación civil

IDENTIFICACIÓN DEL SOLICITANTE					
Apellido 1.º				DNI/NIE (1)	
Apellido 2.º				Pasaporte	
Nombre				Nombre del padre	
Sexo		Fecha nacimiento		Nombre de la madre	
Localidad y provincia de nacimiento			País		

DOMICILIO ACTUAL			
Calle, avda, plz.		Número	
Población, provincia y código postal		Teléfono	
Correo electrónico			
¿Ha residido permanentemente en España en los últimos 5 años?			
Estados de residencia en los últimos 5 años (si no ha sido España)			

De conformidad con lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y la normativa sobre Protección de Datos de Carácter Personal, se le ha informado por parte del receptor de los datos y, en relación con lo cual, CONSIENTE al Centro Permanente de Información y Coordinación de la Secretaría de Estado de Seguridad a la consulta al Sistema de Verificación de Datos de Identidad, al objeto de comprobar sus datos personales, así como a la obtención de todos aquellos datos y documentos necesarios para la tramitación del presente procedimiento y que ya obren en poder de la Administración. En caso de imposibilidad o en el supuesto de que el interesado manifieste su oposición expresa para ello, se le podrán solicitar los documentos necesarios con los requisitos oportunos.

MARCAR LO QUE PROCEDA	
	No deseo recibir comunicaciones por medios electrónicos.
	No deseo que realicen las consultas telemáticas o la obtención de documentos por medios electrónicos necesarios para la tramitación del presente procedimiento, en cuyo caso, podrá solicitarse la aportación de la documentación pertinente.

DOCUMENTOS QUE PRESENTA	
	Fotocopia de DNI/pasaporte/NIE
	Autoriza a la consulta de los antecedentes penales
	Certificado de antecedentes penales*
	Declaración jurada*

** Se cargará en el Portal Web del Ministerio del Interior «Acreditaciones».*

En……., a…….. de …….. de ……..

Fdo.:

En correspondencia con el tratamiento realizado por el Ministerio del Interior se le informa que c los datos de carácter personal que Usted ha facilitado serán tratados de forma confidencial y se utilizarán exclusivamente con la finalidad del cumplimiento de obligación legal de la comprobación de antecedentes en este ámbito. En este caso el responsable del fichero Acreditaciones es el Director del Gabinete de Coordinación y Estudios. Los derechos que la normativa le atribuye puede ejercitarlos ante este responsable del tratamiento en Subdirección General de Sistemas de Información y Comunicaciones para la Seguridad, calle López Santos, 6, 28230 Las Rozas (Madrid). Correo electrónico secretaria.sgsics.dpd@interior.es. No están previstas transferencias internacionales de los datos. Los datos se conservarán durante el tiempo necesario para cumplir con la finalidad para la que se recabaron y para determinar las posibles responsabilidades que se pudieran derivar de dicha finalidad y del tratamiento de los datos, siendo de aplicación lo dispuesto en la normativa de archivos. Puede consultar la información detallada sobre protección de datos de carácter personal en la página web http://www.interior.gob.es/web/servicios-al-ciudadano/participacion-ciudadana/proteccion-de-datos-de-caracter-personal/tutela-de-los-derechos."

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

Formulario de solicitud de la evaluación de la idoneidad del trabajador en el ámbito de la aviación civil para miembros de la tripulación

IDENTIFICACIÓN DEL SOLICITANTE					
Apellido 1.º				DNI/NIE (1)	
Apellido 2.º				Pasaporte	
Nombre				Nombre del padre	
Sexo		Fecha nacimiento		Nombre de la madre	
Localidad y provincia de nacimiento			País		

DOMICILIO ACTUAL			
Calle, avda, plz.		Número	
Población, provincia y código postal		Teléfono	
Correo electrónico			
¿Ha residido permanentemente en España en los últimos 5 años?			
Estados de residencia en los últimos 5 años (si no ha sido España)			

De conformidad con lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y la normativa sobre Protección de Datos de Carácter Personal, se le ha informado por parte del receptos de los datos y, relación con lo cual, CONSIENTE al Centro Permanente de Información y Coordinación de la Secretaría de Estado de Seguridad a la consulta al Sistema de Verificación de Datos de Identidad, al objeto de comprobar sus datos personales, así como a la obtención de todos aquellos datos y documentos necesarios para la tramitación del presente procedimiento y que ya obren en poder de la Administración. En caso de imposibilidad o en el supuesto de que el interesado manifieste su oposición expresa para ello, se le podrán solicitar los documentos necesarios con los requisitos oportunos.

MARCAR LO QUE PROCEDA	
	Autorizo a ceder mis datos personales a AENA, SA, para que se pueda gestionar la evaluación de la idoneidad ante la Secretaría de Estado de Seguridad.
	No deseo recibir comunicaciones por medios electrónicos.
	No deseo que realicen las consultas telemáticas o la obtención de documentos por medios electrónicos necesarios para la tramitación del presente procedimiento, en cuyo caso, podrá solicitarse la aportación de la documentación pertinente.

DOCUMENTOS QUE PRESENTA	
	Fotocopia de DNI/pasaporte/NIE
	Autoriza a la consulta de los antecedentes penales
	Certificado de antecedentes penales*
	Declaración jurada*

** Se cargará en el Portal Web del Ministerio del Interior «Acreditaciones».*

En……., a…….. de …….. de ……..

Fdo.:

En correspondencia con el tratamiento realizado por el Ministerio del Interior se le informa que c los datos de carácter personal que Usted ha facilitado serán tratados de forma confidencial y se utilizarán exclusivamente con la finalidad del cumplimiento de obligación legal de la comprobación de antecedentes en este ámbito. En este caso el responsable del fichero Acreditaciones es el Director del Gabinete de Coordinación y Estudios. Los derechos que la normativa le atribuye puede ejercitarlos ante este responsable del tratamiento en Subdirección General de Sistemas de Información y Comunicaciones para la Seguridad, calle López Santos, 6, 28230 Las Rozas (Madrid). Correo electrónico secretaria.sgsics.dpd@interior.es. No están previstas transferencias internacionales de los datos. Los datos se conservarán durante el tiempo necesario para cumplir con la finalidad para la que se recabaron y para determinar las posibles responsabilidades que se pudieran derivar de dicha finalidad y del tratamiento de los datos, siendo de aplicación lo dispuesto en la normativa de archivos. Puede consultar la información detallada sobre protección de datos de carácter personal en la página web http://www.interior.gob.es/web/servicios-al-ciudadano/participacion-ciudadana/proteccion-de-datos-de-caracter-personal/tutela-de-los-derechos."

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

Formulario de solicitud de la evaluación de la idoneidad del trabajador en el ámbito de la aviación civil para personal con acceso a instalaciones de navegación aérea que alberguen áreas críticas de navegación aérea

IDENTIFICACIÓN DEL SOLICITANTE					
Apellido 1.º				DNI/NIE (1)	
Apellido 2.º				Pasaporte	
Nombre				Nombre del padre	
Sexo		Fecha nacimiento		Nombre de la madre	
Localidad y provincia de nacimiento			País		

DOMICILIO ACTUAL			
Calle, avda, plz.		Número	
Población, provincia y código postal		Teléfono	
Correo electrónico			
¿Ha residido permanentemente en España en los últimos 5 años?			
Estados de residencia en los últimos 5 años (si no ha sido España)			

De conformidad con lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y de la normativa sobre Protección de Datos de Carácter Personal, se le ha informado por parte del receptor de los datos y, relación con lo cual, CONSIENTE al Centro Permanente de Información y Coordinación de la Secretaría de Estado de Seguridad a la consulta al Sistema de Verificación de Datos de Identidad, al objeto de comprobar sus datos personales, así como a la obtención de todos aquellos datos y documentos necesarios para la tramitación del presente procedimiento y que ya obren en poder de la Administración. En caso de imposibilidad o en el supuesto de que el interesado manifieste su oposición expresa para ello, se le podrán solicitar los documentos necesarios con los requisitos oportunos.

MARCAR LO QUE PROCEDA	
	Autorizo a ceder mis datos personales a _____ para que se pueda gestionar la evaluación de la idoneidad ante la Secretaría de Estado de Seguridad.
	No deseo recibir comunicaciones por medios electrónicos.
	No deseo que realicen las consultas telemáticas o la obtención de documentos por medios electrónicos necesarios para la tramitación del presente procedimiento, en cuyo caso, podrá solicitarse la aportación de la documentación pertinente.

DOCUMENTOS QUE PRESENTA	
	Fotocopia de DNI/pasaporte/NIE
	Autoriza a la consulta de los antecedentes penales
	Certificado de antecedentes penales*
	Declaración jurada*

**Se cargará en el Portal Web del Ministerio del Interior «Acreditaciones».*

En……., a…….. de …….. de ……..

Fdo.:

En correspondencia con el tratamiento realizado por el Ministerio del Interior se le informa que c los datos de carácter personal que Usted ha facilitado serán tratados de forma confidencial y se utilizarán exclusivamente con la finalidad del cumplimiento de obligación legal de la comprobación de antecedentes en este ámbito. En este caso el responsable del fichero Acreditaciones es el Director del Gabinete de Coordinación y Estudios. Los derechos que la normativa le atribuye puede ejercitarlos ante este responsable del tratamiento en Subdirección General de Sistemas de Información y Comunicaciones para la Seguridad, calle López Santos, 6, 28230 Las Rozas (Madrid). Correo electrónico secretaria.sgsics.dpd@interior.es. No están previstas transferencias internacionales de los datos. Los datos se conservarán durante el tiempo necesario para cumplir con la finalidad para la que se recabaron y para determinar las posibles responsabilidades que se pudieran derivar de dicha finalidad y del tratamiento de los datos, siendo de aplicación lo dispuesto en la normativa de archivos. Puede consultar la información detallada sobre protección de datos de carácter personal en la página web http://www.interior.gob.es/web/servicios-al-ciudadano/participacion-ciudadana/proteccion-de-datos-de-caracter-personal/tutela-de-los-derechos.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es

ADJUNTO J

Formato declaración jurada

Cuando el Estado en el que la persona haya residido no expida el correspondiente certificado de antecedentes penales o documento equivalente, estos serán sustituidos por una declaración jurada hecha por el interesado ante una autoridad administrativa o judicial competente o, cuando proceda, un notario u organismo profesional cualificado bien del Reino de España o bien del Estado en el que la persona tenga su residencia permanente. Dicha autoridad, notario u organismo profesional cualificado expedirá un certificado en el que se dé fe de la declaración jurada.

DECLARACION JURADA DE NO TENER ANTECEDENTES PENALES

Don/Doña ....., identificado con documento de identidad, pasaporte, y en su caso, permiso residencia n.º ..... y con domicilio en .....

Declaro bajo juramento o promesa solemne: No tener antecedentes penales que coincidan con los tipos y subtipos delictivos dolosos del Código Penal incluidos en el apartado 9, tipos delictivos que provocarán siempre que el informe de idoneidad sea negativo, del Adjunto H, evaluación de la idoneidad del personal en el ámbito de la aviación civil de la parte pública del Programa Nacional de Seguridad de la aviación civil.

Declaración que efectúa a todos los efectos legales para la tramitación en el ámbito de la seguridad de la aviación civil que requiere la valoración de la idoneidad, sabedor de las responsabilidades de orden civil y penal que conlleva la falsedad u ocultación de los datos declarados.

Y para que conste a los efectos oportunos firmo la presente declaración en:

En ....., a ..... de ..... de .....

Firma:

En el caso de que las autoridades españolas encargadas de la evaluación de la idoneidad tengan conocimiento de la existencia de antecedentes penales en el país o países de residencia en, al menos, los últimos cinco años se valoraría negativamente su idoneidad.

cve: BOE-A-2026-814
Verificable en https://www.boe.es