

**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**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el 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 <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 4, apartado 3,

Considerando lo siguiente:

- (1) La pandemia de COVID-19 sigue afectando a la aviación civil internacional y europea hasta el punto de que la realización de visitas *in situ* para la designación y la nueva designación de compañías aéreas y operadores de transporte de carga en terceros países de conformidad con el punto 6.8 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 de la Comisión <sup>(2)</sup> sigue viéndose gravemente impedida por razones objetivas ajenas al control de tales compañías y operadores de transporte de carga.
- (2) Es por tanto necesario ampliar la aplicabilidad del proceso alternativo y acelerado para las validaciones de seguridad aérea de la UE de los operadores de la cadena de suministro con destino a la Unión afectados por la pandemia de COVID-19, más allá de la fecha establecida en el punto 6.8.1.7 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998.
- (3) En el contexto de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la Unión ha promovido el desarrollo de un concepto de política internacional de información anticipada sobre transporte de mercancías previa a la carga (PLACI), que se utiliza para describir un conjunto de datos específicos 7 + 1 <sup>(3)</sup> definido en el Marco de Normas SAFE de la OMA. Los datos de los envíos, facilitados a los reguladores por transitarios, compañías aéreas, operadores de servicios postales, integradores, agentes acreditados u otras entidades lo antes posible previamente al embarque de la carga en una aeronave en el último punto de partida, permiten la aplicación de un nivel de seguridad adicional, consistente en la realización, por parte de las aduanas de entrada, de un análisis de amenazas y riesgos previo a la salida.
- (4) Por tanto, antes de embarcar mercancías en una aeronave que salga de un tercer país y a efectos de la seguridad de la aviación civil, debe efectuarse un primer análisis de riesgos de las mercancías que vayan a entrar en el territorio aduanero de la Unión por vía aérea tan pronto como sea posible tras la recepción del conjunto mínimo de datos de la declaración sumaria de entrada que se menciona en el artículo 106, apartados 2 y 2 bis, del Reglamento Delegado (UE) 2015/2446 de la Comisión <sup>(4)</sup>. El requisito de efectuar un primer análisis de riesgos debe aplicarse a partir del 15 de marzo de 2021.
- (5) El artículo 186 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447 de la Comisión <sup>(5)</sup> establece el proceso de análisis de riesgos y controles efectuado por la aduana de primera entrada, y el artículo 182 del mismo Reglamento establece el Sistema de Control de la Importación (ICS2) diseñado por la Comisión y los Estados miembros de común acuerdo

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

<sup>(2)</sup> 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 (DO L 299 de 14.11.2015, p. 1).

<sup>(3)</sup> Nombre del expedidor, domicilio del expedidor, nombre del destinatario, domicilio del destinatario, número de bultos, peso bruto total, descripción de la carga, y carta de porte aéreo interno o consolidado.

<sup>(4)</sup> Reglamento Delegado (UE) 2015/2446 de la Comisión, de 28 de julio de 2015, por el que se completa el Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo con normas de desarrollo relativas a determinadas disposiciones del Código Aduanero de la Unión (DO L 343 de 29.12.2015, p. 1).

<sup>(5)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447 de la Comisión, de 24 de noviembre de 2015, por el que se establecen normas de desarrollo de determinadas disposiciones del Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el código aduanero de la Unión (DO L 343 de 29.12.2015, p. 558).

como la interfaz de operadores armonizada a escala de la UE para la presentación de datos, las solicitudes de rectificación, las solicitudes de invalidación, el tratamiento y almacenamiento de los detalles de las declaraciones sumarias de entrada y el intercambio de información conexas con las autoridades aduaneras.

- (6) Dado que los resultados del análisis de riesgos de la información anticipada sobre las mercancías previa a la carga pueden requerir, a partir del 15 de marzo de 2021, la aplicación de medidas específicas de mitigación para la seguridad aérea por los operadores de la cadena de suministro con destino a la Unión durante sus operaciones en un tercer país, es necesario integrar con urgencia las normas de desarrollo para la seguridad de la aviación civil en consecuencia.
- (7) La capacidad de los aeropuertos de la Unión de completar el proceso de instalación de equipos de detección de explosivos (EDS) conformes con la norma 3 se ha visto gravemente afectada por la actual pandemia de COVID-19. La Comisión y los Estados miembros mantienen su fuerte compromiso de completar la aplicación de la última tecnología para la inspección de los equipajes de bodega. Se ha elaborado una nueva hoja de ruta que ofrece flexibilidad adicional para adaptarse a la situación actual, de acuerdo con un mecanismo de priorización basado en la categoría del aeropuerto, además de dar visibilidad a la introducción de normas más exigentes en relación con la eficacia de la detección.
- (8) La experiencia adquirida con la aplicación del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 de la Comisión ha puesto de manifiesto la necesidad de realizar algunas modificaciones en las modalidades de ejecución de determinadas normas básicas comunes. Las modalidades de ejecución de algunas de esas normas han de ajustarse para clarificar, armonizar, simplificar y reforzar determinadas medidas específicas de seguridad aérea, a fin de mejorar la claridad jurídica, normalizar la interpretación común de la legislación y garantizar la mejor aplicación de las normas básicas comunes en la seguridad aérea.
- (9) Procede, por tanto, modificar el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 en consecuencia.
- (10) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité a que se refiere el artículo 19 del Reglamento (CE) n.º 300/2008.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### *Artículo 1*

El anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 se modifica de conformidad con el anexo del presente Reglamento.

#### *Artículo 2*

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Sin embargo, los puntos 1 y 22 del anexo serán aplicables a partir del 15 de marzo de 2021; el punto 2 el anexo será aplicable a partir del 1 de marzo de 2022 y el punto 14, a partir del 1 de julio de 2021.

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

Hecho en Bruselas, el 18 de febrero de 2021.

*Por la Comisión*  
*La Presidenta*  
Ursula VON DER LEYEN

## ANEXO

El anexo se modifica como sigue:

1) Se añade el punto 6.0.4 siguiente:

«6.0.4. Para los fines del presente anexo, “información anticipada sobre transporte de mercancías previa a la carga” o “PLACI” es el proceso de realización del primer análisis 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 anexo, Islandia se considera un tercer país.».

2) Se añaden los puntos 6.1.4, 6.1.5 y 6.1.6 siguientes:

«6.1.4. Solo se podrá permitir el acceso a las zonas restringidas de seguridad de carga y correo 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 de conformidad con el punto 6.6.1.1, letra c), que transporte envíos que hayan superado controles previos de seguridad;
- d) ninguna de las entidades a las que se hace referencia en las letras a), b) y c).

6.1.5. En caso de que el punto 6.1.4, letra c), sea de aplicación, se facilitará una copia de la declaración firmada del apéndice 6-E al agente acreditado, compañía aérea 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 del apéndice 6-E 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. 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 punto 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.».

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

«b) La autoridad competente o el validador de seguridad aérea de la UE que actúe en su nombre examinará el programa de seguridad antes de llevar a cabo una verificación *in situ* de los emplazamientos especificados a fin de valorar el cumplimiento por parte del solicitante de las disposiciones del Reglamento (CE) n.º 300/2008 y los actos de aplicación adoptados en virtud del mismo.

Salvo en lo referente a los requisitos de inspección establecidos en el punto 6.2, la inspección de los emplazamientos del solicitante por la autoridad aduanera competente con arreglo al artículo 29 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447 \* de la Comisión se considerará una verificación *in situ* cuando se haya llevado a cabo con una antelación no superior a tres años antes de la fecha en la que el solicitante pida la aprobación como agente acreditado. El solicitante facilitará para su inspección la autorización OEA y la correspondiente evaluación de las autoridades aduaneras;

\* Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447 de la Comisión, de 24 de noviembre de 2015, por el que se establecen normas de desarrollo de determinadas disposiciones del Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el código aduanero de la Unión (DO L 343 de 29.12.2015, p. 558).».

- 4) en el punto 6.3.1.4, el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:

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

- 5) El punto 6.3.1.5 se sustituye por el texto siguiente:

«6.3.1.5. En caso de que la autoridad competente deje de considerar satisfactorio el cumplimiento de las disposiciones del Reglamento (CE) n.º 300/2008 por parte del agente acreditado, retirará a este su condición de agente acreditado en el emplazamiento o los emplazamientos especificados.

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.

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.

\* 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 10.10.2013, p. 1).».

- 6) El punto 6.3.1.8 se sustituye por el texto siguiente:

«6.3.1.8. La autoridad competente pondrá a disposición de la autoridad aduanera toda la información relativa a la situación de un agente acreditado que pueda ser relevante para el mantenimiento 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.».

- 7) En el punto 6.3.2.6, la letra g) se sustituye por el texto siguiente:

«g) el identificador único, 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.».

- 8) En el punto 6.3.2.6, se añade el párrafo siguiente:

«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.».

- 9) En el punto 6.4.1.2, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) El examen del emplazamiento del solicitante 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* cuando se lleve a cabo con una antelación no superior a tres años a la fecha en que el solicitante solicite la acreditación como expedidor conocido. En estos casos, el solicitante deberá introducir la información requerida en la parte 1 de la *Lista de control de validación para expedidores conocidos* recogida en el apéndice 6-C y remitirla a la autoridad competente junto con la declaración de compromiso, que deberá ser firmada por el representante legal del solicitante o por el encargado de seguridad del emplazamiento.

El solicitante facilitará para su inspección la autorización OEA y la correspondiente evaluación de las autoridades aduaneras.

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

- 10) En el punto 6.4.1.4, el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:

«El examen 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*.».

- 11) El punto 6.4.1.5 se sustituye por el texto siguiente:

«6.4.1.5. En caso de que la autoridad competente deje de considerar satisfactorio el cumplimiento de las disposiciones del Reglamento (CE) n.º 300/2008 por parte del expedidor conocido, retirará a este su condición de expedidor conocido en el emplazamiento o emplazamientos especificados.

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

- 12) El punto 6.4.1.7 se sustituye por el texto siguiente:

«6.4.1.7. La autoridad competente pondrá a disposición de la autoridad aduanera toda la información relativa a la situación de un expedidor conocido que pueda ser relevante para el mantenimiento 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.».

13) El punto 6.5.1 se sustituye por el texto siguiente:

«6.5.1. El agente acreditado mantendrá una base de datos con toda la información que se indica a continuación de cualquier expedidor cliente que haya designado antes del 1 de junio de 2017:

- a) los datos de la empresa, incluido su domicilio social real,
- b) la naturaleza de la actividad empresarial,
- c) los datos de contacto, incluidos los de la persona o personas que sean responsables de la seguridad,
- d) el número de IVA o el número de registro de la empresa, y
- e) la “Declaración de compromiso — Expedidor cliente” firmada que figura en el apéndice 6-D.

Si el expedidor cliente está en posesión de la 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, el número de la autorización OEA se conservará en la base de datos a que se refiere el primer párrafo.

La base de datos se pondrá a disposición de la autoridad competente para su inspección.».

14) Se añaden los puntos 6.6.1.3, 6.6.1.4 y 6.6.1.5 siguientes:

«6.6.1.3. 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. 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. 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.».

15) En el punto 6.8.1.7, la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Durante el período comprendido entre el 1 de abril de 2020 y el 30 de junio de 2021, la autoridad competente podrá establecer excepciones al procedimiento establecido en el punto 6.8.2 y designar temporalmente a una compañía aérea como ACC3 en caso de que la validación de seguridad aérea de la UE no pueda efectuarse por razones objetivas relacionadas con la crisis pandémica causada por la COVID-19 que sean ajenas a la responsabilidad de la compañía aérea. La designación estará sujeta a las siguientes condiciones:».

16) Los puntos 6.8.3.6 y 6.8.3.7 se sustituyen por el texto siguiente:

«6.8.3.6. Una vez efectuados los controles de seguridad contemplados en los puntos 6.8.3.1 a 6.8.3.5, la ACC3 o el agente acreditado que haya superado la validación de seguridad aérea de la UE (RA3) responsable de los

controles de seguridad garantizará que la documentación que acompaña el envío, bien en forma de carta de porte aéreo, de documento postal equivalente o de declaración independiente, facilitada en formato electrónico o por escrito, incluye al menos la información siguiente:

- a) el identificador alfanumérico único de la ACC3;
- b) el estatus de seguridad del envío contemplado en el punto 6.3.2.6, letra d), y expedido por la ACC3 o por el agente acreditado que haya superado la validación de seguridad aérea de la UE (RA3), según proceda;
- c) el código de identificación único del envío, como el número de la carta de porte aéreo interno o consolidado, cuando proceda;
- d) el contenido del envío o la indicación del consolidado, en su caso;
- e) las razones para emitir el estatus de seguridad, incluidos los medios o métodos de inspección utilizados o los motivos de que el envío esté exento de inspección, utilizando las normas adoptadas en el régimen de Declaración de Seguridad del Envío de la OACI.

En caso de consolidados, la ACC3 o el agente acreditado que haya superado la validación de seguridad aérea de la UE (RA3) que realizó el consolidado conservará la información establecida en las letras a) hasta e) del párrafo primero para cada envío al menos hasta la hora estimada de llegada de los envíos al primer aeropuerto situado en la Unión o durante veinticuatro horas, si este último período es superior.

6.8.3.7. Toda compañía aérea procedente de un tercer país enumerado en el apéndice 6-F deberá garantizar la conformidad con lo establecido en las letras aplicables del punto 6.8.3.6 respecto de la carga y el correo transportados a bordo. La documentación que acompañe a dichos envíos deberá cumplir al menos con el régimen de Declaración de Seguridad del Envío de la OACI o con un régimen alternativo que proporcione la información requerida de manera equivalente.».

17) El punto 6.8.3.9 se sustituye por el texto siguiente:

«6.8.3.9. Los envíos en tránsito o transferencia procedentes de un tercer país no incluido en la referencia del punto 6.8.3.8 cuya documentación de acompañamiento no se ajuste al punto 6.8.3.6 se tratarán de conformidad con el punto 6.2 antes del vuelo siguiente.».

18) En el punto 6.8.4.11, la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Durante el período comprendido entre el 1 de abril de 2020 y el 30 de junio de 2021, la autoridad competente podrá establecer excepciones al procedimiento establecido en el punto 6.8.5 y designar temporalmente a una entidad de un tercer país como RA3 o KC3 en caso de que la validación de seguridad aérea de la UE no pueda efectuarse por razones objetivas relacionadas con la crisis pandémica causada por la COVID-19 que sean ajenas a la responsabilidad de la entidad. La designación estará sujeta a las siguientes condiciones:».

19) En el punto 6.8.4.12, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) que la designación se conceda por un período no superior a seis meses y pueda ser objeto de prórroga dentro del período de excepción establecido en el punto 6.8.4.11.».

20) Se suprimen los puntos 6.8.5.5, 6.8.5.6 y 6.8.5.7.

21) En el punto 6.8.6.1, el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. En caso de que la Comisión o una autoridad competente detecte o reciba información escrita acerca de una deficiencia grave en las operaciones de una ACC3, un RA3 o un KC3, que considere tiene un impacto significativo en el nivel general de seguridad aérea de la Unión, la Comisión o la autoridad competente que haya detectado la deficiencia deberá:

- a) informar de inmediato a la compañía aérea o entidad afectada y pedirle que presente sus observaciones y adopte las medidas oportunas en relación con la deficiencia grave;
- b) informar de inmediato a los demás Estados miembros y a la Comisión.

La deficiencia grave mencionada en el párrafo primero podrá detectarse:

- 1) durante actividades de control del cumplimiento;
- 2) durante el examen de la documentación, incluido el informe de validación de seguridad aérea de la UE de otros operadores que formen parte de la cadena de suministro de la ACC3, el RA3 o el KC3;
- 3) desde la recepción de información fáctica por escrito de otras autoridades u operadores al respecto de las actividades de la ACC3, el RA3 o el KC3 de que se trate, en forma de pruebas documentadas que indiquen claramente vulneraciones de la seguridad.».

22) Se añade el punto 6.8.7 siguiente:

«6.8.7 **Información anticipada sobre transporte de mercancías previa a la carga (PLACI)**

- 6.8.7.1. En virtud del artículo 186 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447, se aplicará el régimen PLACI con anterioridad a la salida de un tercer país, tras la recepción por la autoridad aduanera del primer punto de entrada, del conjunto de datos mínimo de la declaración sumaria de entrada a que se hace referencia en el artículo 106, apartados 2 y 2 bis, del Reglamento Delegado (UE) 2015/2446 \* de la Comisión.
- 6.8.7.2. En el curso de la aplicación del régimen PLACI y en caso de que la aduana de primera entrada tenga motivos razonables para sospechar que un envío que vaya a entrar en el territorio aduanero de la Unión por vía aérea pueda presentar una amenaza grave para la aviación civil, ese envío deberá tratarse como carga o correo de alto riesgo (HRCM) de conformidad con el punto 6.7.
- 6.8.7.3. La compañía aérea, el operador, la entidad o la persona de un tercer país que no esté enumerado en el apéndice 6-F, o de Islandia, deberá, tras la recepción de una notificación de la aduana de primera entrada que requiera que un envío se trate como carga o correo de alto riesgo (HRCM) de conformidad con el punto 6.8.7.2:
  - a) efectuar, al respecto del envío de que se trate, los controles de seguridad enumerados en los puntos 6.7.3 y 6.7.4 del anexo de la Decisión de Ejecución C(2015) 8005, en el caso de una ACC3 o un RA3 aprobado para la realización de dichos controles de seguridad;
  - b) asegurarse de que una ACC3 o un RA3 aprobado para la realización de dichos controles de seguridad se ajusta a lo dispuesto en la letra a). Se facilitará información a la aduana de primera entrada en caso de que el envío vaya a ser presentado o haya sido presentado a otro operador, entidad o autoridad para la aplicación de los controles de seguridad. Este otro operador, entidad o autoridad garantizará la aplicación de los controles de seguridad a que se hace referencia en la letra a) y confirmará a la compañía aérea, el operador, la entidad o la persona de quien se haya recibido el envío, tanto la realización de dichos controles de seguridad como sus resultados;
  - c) confirmar a la aduana de primera entrada tanto la realización de los controles de seguridad a que se hace referencia en la letra a) como sus resultados.

Las letras a) y b) del párrafo primero no serán de aplicación en el caso de que los controles de seguridad solicitados se hayan efectuado previamente. Sin embargo, si hubiera información específica sobre amenazas que solo se haya obtenido tras la realización de los controles previos de seguridad, se podrá solicitar a la compañía aérea, el operador, la entidad o la persona que repita los controles de seguridad utilizando medios y métodos específicos, y que facilite la confirmación establecida en la letra c) del párrafo primero. Se podrá informar a la compañía aérea, el operador, la entidad o la persona de cualquier elemento e información necesario a fin de cumplir el objetivo de seguridad de manera eficaz.

- 6.8.7.4. Las compañías aéreas, los operadores, las entidades o las personas de un tercer país enumerado en el apéndice 6-F, o de Islandia, que reciban una notificación de la aduana de primera entrada que requiera que un envío se trate como carga o correo de alto riesgo (HRCM) de conformidad con el punto 6.8.7.2, deberán:

- a) efectuar, al respecto del envío de que se trate, al menos los controles de seguridad establecidos en el anexo 17 de la OACI para carga o correo de alto riesgo \*\*;
- b) asegurarse de que un operador, entidad o autoridad aprobado por la autoridad competente del tercer país para la realización de dichos controles de seguridad cumple los requisitos de la letra a). Se facilitará información a la aduana de primera entrada en caso de que el envío vaya a ser presentado o haya sido presentado a otro operador, entidad o autoridad para la aplicación de los controles de seguridad. Este otro operador, entidad o autoridad garantizará la aplicación de los controles de seguridad a que se hace referencia en la letra a) y confirmará a la compañía aérea, el operador, la entidad o la persona de quien se haya recibido el envío, tanto la realización de dichos controles de seguridad como sus resultados;
- c) confirmar a la aduana de primera entrada tanto la realización de los controles de seguridad a que se hace referencia en la letra a) como sus resultados.

Las letras a) y b) del párrafo primero no serán de aplicación en el caso de que los controles de seguridad solicitados se hayan efectuado previamente. Sin embargo, si hubiera información específica sobre amenazas que solo se haya obtenido tras la realización de los controles previos de seguridad, se podrá solicitar a la compañía aérea, el operador, la entidad o la persona que repita los controles de seguridad utilizando medios y métodos específicos, y que facilite la confirmación establecida en la letra c) del párrafo primero. Se podrá informar a la compañía aérea, el operador, la entidad o la persona de cualquier elemento e información necesario a fin de cumplir el objetivo de seguridad de manera eficaz.

- 6.8.7.5. En el curso de la aplicación del régimen PLACI y en caso de que la aduana de primera entrada tenga motivos razonables para sospechar que un envío que vaya a entrar en el territorio aduanero de la Unión por vía aérea presenta una amenaza grave para la seguridad que le lleva a emitir una notificación de “no cargar”, dicho envío no se embarcará a bordo de una aeronave, o se desembarcará, según proceda.
- 6.8.7.6. La compañía aérea, el operador, la entidad o la persona de un tercer país que reciba una notificación de la aduana de primera entrada en la que se requiera que un envío no se embarque a bordo de una aeronave de conformidad con el punto 6.8.7.5 deberá:
  - a) asegurarse de que el envío que obra en su poder no se embarque a bordo de una aeronave, o se desembarque de inmediato en el caso de que el envío ya se encuentre a bordo de la aeronave;
  - b) facilitar confirmación de que ha cumplido la petición de la aduana de primera entrada en el territorio aduanero de la Unión;
  - c) cooperar con las autoridades competentes del Estado miembro de la aduana de primera entrada;
  - d) informar a la autoridad competente en materia de seguridad de la aviación civil del Estado en que se encuentre la compañía aérea, el operador, la entidad o la persona que haya recibido la notificación y, si fuera distinto, del tercer país en el que se encuentre el envío en ese momento.
- 6.8.7.7. Si el envío ya se encontrase en poder de otra compañía aérea, operador o entidad en algún punto de la cadena de suministro, la compañía aérea, el operador, la entidad o la persona que reciba la notificación de “no cargar” contemplada en el punto 6.8.7.5 informará de inmediato a esa otra compañía aérea, operador, entidad o persona de que deberá llevar a cabo las siguientes acciones:
  - a) garantizar el cumplimiento de las disposiciones de las letras a), c) y d) del punto 6.8.7.6;
  - b) confirmar la aplicación de la letra b) del punto 6.8.7.6 a la compañía aérea, el operador, la entidad o la persona que haya recibido la notificación contemplada en el punto 6.8.7.5.
- 6.8.7.8. Si la aeronave ya se encontrase en vuelo con un envío a bordo respecto del cual la aduana de primera entrada hubiera emitido una notificación en virtud del punto 6.8.7.5 conforme no se debía embarcar el envío, la compañía aérea, el operador, la entidad o la persona que haya recibido la notificación deberá informar de inmediato:

- a) a las autoridades competentes del Estado miembro a que se hace referencia en la letra c) del punto 6.8.7.6 a efectos de información y de enlace con las autoridades competentes del Estado miembro de primer sobrevuelo en la Unión;
- b) informar a la autoridad competente en materia de seguridad de la aviación civil del Estado en que se encuentre la compañía aérea, el operador, la entidad o la persona que haya recibido la notificación y, si fuera distinto, del tercer país de donde haya salido el vuelo.

6.8.7.9. A raíz de la notificación recibida de la aduana de primera entrada que haya emitido la notificación contemplada en el punto 6.8.7.5, la autoridad competente del mismo Estado miembro, según proceda, aplicará o velará por que se apliquen, o colaborará en cualquier medida que se adopte posteriormente, incluida la coordinación con las autoridades del tercer país de salida y, en su caso, del país o los países de tránsito o transferencia, los protocolos de seguridad de contingencia pertinentes de conformidad con el programa nacional de seguridad de la aviación civil del Estado miembro y con los métodos recomendados y las normas internacionales que regulan la gestión de crisis y la respuesta ante actos de interferencia ilícita.

6.8.7.10. La compañía aérea, el operador, la entidad o la persona de un tercer país que reciba una notificación emitida por la autoridad aduanera de un tercer país que aplique el régimen de información anticipada sobre transporte de mercancías previa a la carga, de conformidad con los principios establecidos por el Marco de Normas SAFE de la Organización Mundial de Aduanas, se asegurará de que se apliquen los requisitos establecidos en los puntos 6.8.7.3 y 6.8.7.4 y en los puntos 6.8.7.6, 6.8.7.7 y 6.8.7.8.

Este punto se aplica exclusivamente a los envíos de carga o correo que cumplan alguno de los criterios descritos a continuación:

- a) que se transporten para su tránsito o transferencia en un aeropuerto de la Unión antes de llegar a su destino final en un aeropuerto radicado en el tercer país de la autoridad aduanera que haya emitido la notificación;
- b) que se transporten para su tránsito o transferencia en un aeropuerto de la Unión antes de ser objeto de otro tránsito o transferencia en un aeropuerto radicado en el tercer país de la autoridad aduanera que haya emitido la notificación.

Para los efectos de los requisitos establecidos en el punto 6.8.7.6, letra c), y en el punto 6.8.7.8, letra a), la compañía aérea, el operador, la entidad o la persona que reciba la notificación en un tercer país informará de inmediato a las autoridades competentes del Estado miembro de primer aterrizaje en la Unión.

Si la aeronave ya se encontrase en vuelo, la información se facilitará a las autoridades competentes del Estado miembro de primer sobrevuelo en la Unión que garantiza la aplicación de las medidas a que se hace referencia en el punto 6.8.7.9, en coordinación con las autoridades competentes del Estado miembro de primer aterrizaje en la Unión.

Las autoridades competentes tanto del Estado miembro de primer sobrevuelo en la Unión como del Estado miembro de primer aterrizaje en la Unión informarán a la autoridad aduanera respectiva.

\* Reglamento Delegado (UE) 2015/2446 de la Comisión, de 28 de julio de 2015, por el que se completa el Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo con normas de desarrollo relativas a determinadas disposiciones del Código Aduanero de la Unión (DO L 343 de 29.12.2015, p. 1).

\*\* Las compañías aéreas, los operadores y las entidades de Islandia aplicarán los puntos 6.7.3 y 6.7.4 del anexo de la Decisión de Ejecución C(2015) 8005.».

23) Se añade la siguiente frase al punto 11.6.3.6:

«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.».

24) El punto 11.6.3.8 se sustituye por el texto siguiente:

«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.».

25) Se añade el punto 11.6.3.11 siguiente:

«11.6.3.11. La aprobación de un validador de seguridad aérea de la UE será válida durante un período máximo de cinco años.»;

26) El punto 11.6.4.1 se sustituye por el texto siguiente:

«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;
- 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 sean de aplicación las disposiciones del punto 11.6.4.5.

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.».

27) El punto 11.6.5.6 se sustituye por el texto siguiente:

«11.6.5.6. Por defecto, el informe de validación se redactará en inglés y se entregará tanto a la entidad validada como a la autoridad competente en un plazo no superior a 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 Reglamento, 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.».

28) El punto 12.0.2.1 se sustituye por el texto siguiente:

«12.0.2.1. A reserva de lo dispuesto en el punto 12.0.5, los siguientes equipos de seguridad solo podrán instalarse después del 1 de octubre de 2020 si se les ha otorgado el “sello de la UE” o el estado “sello 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).».

29) El punto 12.0.2.3 se sustituye por el texto siguiente:

«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.».

30) El punto 12.0.5.3 se sustituye por el texto siguiente:

«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”.».

31) Se añade el punto 12.3.1 siguiente:

«12. 3.1. Todos los equipos instalados a partir del 1 de enero de 2023 a más tardar, que se vayan a utilizar 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, podrá permitir 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.».

32) El punto 12.4.2 se sustituye por el texto siguiente:

«12.4.2. **Normas aplicables a los equipos 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. Para los fines de permitir la prórroga del uso de equipos EDS conformes a la norma 2, habrá cuatro categorías de aeropuertos:

- a) categoría I: aeropuerto con más de 25 millones de pasajeros en 2019;
- b) categoría II: aeropuerto con servicios programados al menos a uno de los terceros países enumerados en el apéndice 5-A del presente Reglamento, con la excepción del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte;
- c) categoría III: aeropuerto con el mayor volumen de tráfico en 2019 en cada Estado miembro en caso de que no estén ya incluidos en la categoría I o II;
- d) categoría IV: otros aeropuertos.

- 12.4.2.4. La autoridad competente podrá permitir el uso de equipos EDS conformes a la norma 2 a partir del 1 de septiembre de 2021, de conformidad con el cuadro siguiente, hasta:

	Equipos EDS conformes a la norma 2 instalados antes del 1 de enero de 2011	Equipos EDS conformes a la norma 2 instalados entre el 1 de enero de 2011 y el 1 de septiembre de 2014
Aeropuertos de categoría I	1 de marzo de 2022	1 de marzo de 2023
Aeropuertos de categoría II o categoría III	1 de septiembre de 2022	1 de septiembre de 2023
Aeropuertos de categoría IV	1 de marzo de 2023	1 de marzo de 2024

- 12.4.2.5 Cuando la autoridad competente permita que los equipos EDS conformes a la norma 2 se sigan utilizando a partir del 1 de septiembre de 2021, informará de ello a la Comisión.
- 12.4.2.6. Todos los equipos EDS diseñados para la inspección del equipaje de mano deberán cumplir como mínimo la norma C1.
- 12.4.2.7. 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.
- 12.4.2.8. 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.
- 12.4.2.9. 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.».
-