Denne tekst tjener udelukkende som dokumentationsværktøj og har ingen retsvirkning. EU's institutioner påtager sig intet ansvar for dens indhold. De autentiske udgaver af de relevante retsakter, inklusive deres betragtninger, er offentliggjort i den Europæiske Unions Tidende og kan findes i EUR-Lex. Disse officielle tekster er tilgængelige direkte via linkene i dette dokument

►B

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2015/1998

af 5. november 2015

om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed

(EØS-relevant tekst)

(EUT L 299 af 14.11.2015, s. 1)

Ændret ved:

		Tidende		
		nr.	side	dato
►M1	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/2426 af 18. december 2015	L 334	5	22.12.2015
►M2	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/815 af 12. maj 2017	L 122	1	13.5.2017
►M3	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/837 af 17. maj 2017	L 125	3	18.5.2017
►M4	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/55 af 9. januar 2018	L 10	5	13.1.2018
►M5	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/103 af 23. januar 2019	L 21	13	24.1.2019
►M6	ændret ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/910 af 30. juni 2020	L 208	43	1.7.2020
►M7	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/413 af 14. marts 2019	L 73	98	15.3.2019
►M8	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/1583 af 25. september 2019	L 246	15	26.9.2019
►M9	ændret ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/910 af 30. juni 2020	L 208	43	1.7.2020
►M10	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/111 af 13. januar 2020	L 21	1	27.1.2020
►M11	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/910 af 30. juni 2020	L 208	43	1.7.2020
►M12	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/255 af 18. februar 2021	L 58	23	19.2.2021
►M13	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/421 af 14. marts 2022	L 87	1	15.3.2022
►M14	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/463 af 22. marts 2022	L 94	3	23.3.2022

►**M15**	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1174 af 7. juli 2022	L 183	35	8.7.2022
►**M16**	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2023/566 af 10. marts 2023	L 74	47	13.3.2023

Berigtiget ved:

►**C1** Berigtigelse, EUT L 90225 af 3.4.2024, s. 1 (2021/255)
►**C2** Berigtigelse, EUT L 90224 af 4.4.2024, s. 1 (2015/1998)
►**C3** Berigtigelse, EUT L 90223 af 4.4.2024, s. 1 (2017/815)
►**C4** Berigtigelse, EUT L 90229 af 5.4.2024, s. 1 (2022/1174)
►**C5** Berigtigelse, EUT L 90227 af 5.4.2024, s. 1 (2023/566)

▼B

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2015/1998

af 5. november 2015

om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed

(EØS-relevant tekst)

Artikel 1

De detaljerede foranstaltninger for gennemførelsen af de fælles grundlæggende normer for beskyttelse af civil luftfart mod ulovlige handlinger, som bringer den civile luftfarts sikkerhed i fare, der er omhandlet i artikel 4, stk. 1, i forordning (EF) nr. 300/2008, og de generelle foranstaltninger til supplering af de fælles grundlæggende normer, der er omhandlet i artikel 4, stk. 2, i samme forordning, er fastlagt i bilaget.

Artikel 2

Forordning (EU) nr. 185/2010 ophæves. Henvisninger til den ophævede forordning gælder som henvisninger til nærværende forordning.

Artikel 3

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra den 1. februar 2016.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

▼B

BILAG

1. SIKKERHED I LUFTHAVNE

1.0. GENERELLE BESTEMMELSER

1.0.1. Medmindre andet er angivet, sikres gennemførelsen af de foranstaltninger, som er fastsat i dette kapitel, af myndigheden, lufthavnsoperatøren, luftfartsselskabet eller den ansvarlige enhed i overensstemmelse med det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart som omhandlet i artikel 10 i forordning (EF) nr. 300/2008.

1.0.2. I forbindelse med dette kapitel anses fly, busser, bagagevogne eller andre transportmidler, adgangsveje for passagerer eller passagerbroer (jetway) for at være områder i en lufthavn.

I dette kapitel forstås ved »sikret bagage« screenet afgående indskrevet bagage, der er fysisk beskyttet med henblik på at sikre, at der ikke anbringes genstande deri.

▼M2

1.0.3. Uden at dette berører undtagelseskriterierne som fastsat i del K i bilaget til Kommissionens forordning (EF) nr. 272/2009 ([1]), kan den kompetente myndighed tillade anvendelse af særlige sikkerhedsprocedurer eller undtagelser fra sikkerhedskontrollen mht. beskyttelsen og sikkerheden i en lufthavns airside-områder på dage, hvor der foretages af- og pålæsning, ombordstigning eller afstigning for højst ét luftfartøj ad gangen enten inden for det security-beskyttede områdes kritiske zone eller i en lufthavn, som ligger uden for anvendelsesområdet for punkt 1.1.3.

▼B

1.0.4. I forbindelse med dette bilag henviser »genstande, der medbringes af andre personer end passagerer« til ejendele bestemt til personlig brug for den person, der medbringer dem.

1.0.5. Henvisninger til tredjelande i dette kapitel og i givet fald i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005 final ([2])Genstande, der er opført i tillæg 1-A, må opbevares i security-beskyttede områder forudsat, at de opbevares under sikre forhold. Genstande, der er opført under litra c), d) og e) i tillæg 4-C, må opbevares i security-beskyttede områder, forudsat at de ikke er tilgængelig

▼M8

1.0.6. Den kompetente myndighed fastlægger og gennemfører procedurer med henblik på, når det er relevant, på praktisk vis og rettidigt at udveksle relevante oplysninger for at bistå andre nationale myndigheder og organer, lufthavnsoperatører, luftfartsselskaber og andre berørte enheder med gennemførelsen af effektive sikkerhedsrisikovurderinger relateret til deres aktiviteter.

▼B

1.1. KRAV TIL PLANLÆGNING AF LUFTHAVNE

1.1.1. **Grænselinjer**

1.1.1.1. Grænselinjerne mellem landside, airside, security-beskyttede områder, kritiske zoner og, hvor dette er relevant, demarkerede områder skal kunne udpeges entydigt i hver lufthavn, således at de pågældende sikkerhedsforanstaltninger kan træffes i hvert af disse områder.

([1]) Kommissionens forordning (EF) nr. 272/2009 af 2. april 2009 om supplering af de fælles grundlæggende normer for civil luftfartssikkerhed som fastlagt i bilaget til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 (EUT L 91 af 3.4.2009, s. 7).

([2]) Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005 final om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed, der indeholder oplysninger som omhandlet i artikel 18, litra a), i forordning (EF) nr. 300/2008, og om ophævelse af afgørelse (2010) 774 af 13. april 2010.

▼B

1.1.1.2. Grænselinjen mellem landside og airside skal være en fysisk spærring, som tydeligt kan ses af den brede offentlighed, og som hindrer en person i at få uautoriseret adgang.

1.1.2. **Security-beskyttede områder**

1.1.2.1. Security-beskyttede områder skal mindst omfatte følgende:

a) en del af en lufthavn, hvortil screenede afrejsende passagerer har adgang, og

b) en del af en lufthavn, som screenet afgående indskrevet bagage kan passere eller opbevares i, medmindre det drejer sig om sikret bagage, og

c) en del af en lufthavn, der er beregnet til at parkere luftfartøjer med henblik på ombordstigning eller lastning.

1.1.2.2. En del af en lufthavn skal betragtes som et security-beskyttet område som minimum i den tidsperiode, hvor de i punkt 1.1.2.1 omhandlede aktiviteter finder sted.

Når der oprettes et security-beskyttet område, gennemføres en sikkerhedskontrol af de dele, som kunne være blevet kontamineret, umiddelbart før dette område oprettes for at skabe en rimelig sikkerhed for, at det ikke indeholder forbudte genstande. Denne bestemmelse anses for at være opfyldt for luftfartøjer, som underkastes en flysikkerhedskontrol.

▼M15

Personer, der foretager sikkerhedskontrol i andre områder end dem, der benyttes af ankommende passagerer, der ikke er screenet i overensstemmelse med de fælles grundlæggende normer, skal være uddannet i overensstemmelse med punkt 11.2.3.1, 11.2.3.2, 11.2.3.3, 11.2.3.4 eller 11.2.3.5.

▼B

1.1.2.3. Når uvedkommende personer kan have haft adgang til security-beskyttede områder, udføres hurtigst muligt en sikkerhedskontrol af de dele, der kunne være blevet kontamineret, for at skabe en rimelig sikkerhed for, at de ikke indeholder forbudte genstande. Denne bestemmelse anses for at være opfyldt for luftfartøjer, som underkastes en flysikkerhedskontrol.

1.1.3. **Kritiske zoner i security-beskyttede områder**

▼M2

1.1.3.1. Der oprettes kritiske zoner i lufthavne, hvor mere end 60 personer har lufthavns-id-kort, der giver adgang til security-beskyttede områder.

▼B

1.1.3.2. Kritiske zoner skal mindst omfatte følgende:

a) alle dele af en lufthavn, hvortil screenede afrejsende passagerer har adgang, og

b) alle dele af en lufthavn, som screenet afgående indskrevet bagage kan passere eller opbevares i, medmindre det drejer sig om sikret bagage.

En del af en lufthavn skal betragtes som et kritisk zone-område som minimum i den tidsperiode, hvor de i litra a) og b) omhandlede aktiviteter finder sted.

1.1.3.3. Når der oprettes en kritisk zone, gennemføres en sikkerhedskontrol af de dele, som kunne være blevet kontamineret, umiddelbart før denne zone oprettes, for at skabe en rimelig sikkerhed for, at den ikke indeholder forbudte genstande. Denne bestemmelse anses for at være opfyldt for luftfartøjer, som underkastes en flysikkerhedskontrol.

▼M5

1.1.3.4. Når følgende personer har haft adgang til kritiske zoner, udføres hurtigst muligt en sikkerhedskontrol af de kritiske dele, der kunne være blevet kontamineret, for at skabe en rimelig sikkerhed for, at de ikke indeholder forbudte genstande:

a) ikke-screenede personer

b) passagerer og besætningsmedlemmer, der ankommer fra andre tredjelande end dem, som er opført i tillæg 4-B

▼M5

c) passagerer og besætningsmedlemmer, der ankommer fra lufthavne i EU, hvor den relevante medlemsstat har afveget fra de fælles grundlæggende normer som omhandlet i artikel 1 i Kommissionens forordning (EU) nr. 1254/2009 ([1]), undtagen hvis de modtages ved deres ankomst og eskorteres uden for disse områder i overensstemmelse med punkt 1.2.7.3.

Dette punkt betragtes som opfyldt for luftfartøjer, der underkastes en flysikkerhedskontrol, og det finder ikke anvendelse, når personer, der er omfattet af punkt 1.3.2 og punkt 4.1.1.7 har haft adgang til kritiske zoner.

Hvad angår litra b) og c) finder denne bestemmelse kun anvendelse for de kritiske zoner, som benyttes af screenet indskrevet bagage og/eller screenede afrejsende passagerer, der ikke afrejser med samme luftfartøj som disse passagerer og besætningsmedlemmer.

▼B

1.2. ADGANGSKONTROL

1.2.1. **Adgang til airside**

1.2.1.1. Personer og køretøjer må kun få adgang til airside, hvis de har en legitim grund til at opholde sig der. Rundvisning med guide i lufthavnen eskorteret af autoriserede personer anses for at have en legitim grund.

1.2.1.2. For at få adgang til airside skal en person være i besiddelse af en tilladelse.

1.2.1.3. For at få adgang til airside skal et køretøj være forsynet med et bilpas.

1.2.1.4. Personer, der befinder sig på airside, skal efter anmodning fremvise deres tilladelse med henblik på kontrol.

1.2.2. **Adgang til security-beskyttede områder**

1.2.2.1. Personer og køretøjer må kun få adgang til security-beskyttede områder, hvis de har en legitim grund til at opholde sig der. Rundvisning med guide i lufthavnen eskorteret af autoriserede personer anses for at have en legitim grund.

1.2.2.2. For at få adgang til security-beskyttede områder skal en person forevise en af følgende tilladelser:

a) et gyldigt boardingkort eller tilsvarende eller

b) et gyldigt flybesætnings-id-kort eller

c) et gyldigt lufthavns-id-kort eller

d) et gyldigt id-kort fra den nationale kompetente myndighed eller

e) et gyldigt id-kort, som er udstedt af den myndighed, der kontrollerer overholdelsen, og som anerkendes af den kompetente nationale myndighed.

Alternativt kan der også gives adgang, efter at der er foretaget en positiv identifikation ud fra en kontrol af biometriske data.

1.2.2.3. For at få adgang til security-beskyttede områder skal et køretøj være forsynet med et gyldigt bilpas.

1.2.2.4. Boardingkortet eller tilsvarende, der er omhandlet i punkt 1.2.2.2, litra a), skal kontrolleres, inden en person gives adgang til security-beskyttede områder, for at skabe en rimelig sikkerhed for, at det er gyldigt.

([1]) Kommissionens forordning (EU) nr. 1254/2009 af 18. december 2009 om fastlæggelse af kriterier for medlemsstaternes fravigelse af de fælles grundlæggende normer for den civile luftfarts sikkerhed og vedtagelse af alternative sikkerhedsforanstaltninger (EUT L 338 af 19.12.2009, s. 17).

▼B

Det kort, der er omhandlet i punkt 1.2.2.2, litra b)-e), skal kontrolleres, inden en person gives adgang til security-beskyttede områder, for at skabe en rimelig sikkerhed for, at det er gyldigt og tilhører indehaveren.

Benyttes biometrisk identifikation, skal det i forbindelse med identifikationen sikres, at den person, som ønsker at få adgang til security-beskyttede områder, besidder en af de tilladelser, der er angivet i punkt 1.2.2.2, at denne tilladelse er gyldig, og ikke trukket tilbage.

1.2.2.5. Med henblik på at forebygge uvedkommende adgang til security-beskyttede områder kontrolleres adgangsvejene med:

a) et elektronisk system, der begrænser adgangen til en person ad gangen, eller

b) adgangskontrol udført af autoriserede personer.

Den kompetente myndighed kan i sit nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart fastsætte, at begrænsningen til en person ad gangen i henhold til litra a) ikke finder anvendelse på adgangspunkter, der udelukkende anvendes af retshåndhævende personale.

1.2.2.6. Bilpasset kontrolleres, før et køretøj gives adgang til security-beskyttede områder, for at sikre, at det er gyldigt og udstedt til køretøjet.

1.2.2.7. Adgang til security-beskyttede områder skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

▼M5

1.2.3. **Krav til EU's flybesætnings-id-kort og lufthavns-id-kort**

1.2.3.1. Et flybesætnings-id-kort til et EU-luftfartsselskabs besætningsmedlem og et lufthavns-id-kort må kun udstedes til en person, som har et operationelt behov, og som har gennemgået en udvidet baggrundskontrol efter punkt 11.1.3 med et tilfredsstillende resultat.

1.2.3.2. Besætnings- og lufthavns-id-kort udstedes for en periode på højst fem år.

1.2.3.3. Id-kortet deaktiveres eller inddrages øjeblikkeligt fra en person, hvis resultatet af dennes udvidede baggrundskontrol ikke er tilfredsstillende, og returneres til den kompetente myndighed, operatør eller udstedende enhed, hvor det er relevant.

1.2.3.4. Id-kortet bæres synligt som minimum, når indehaveren befinder sig i security-beskyttede områder.

En person, som ikke bærer sit id-kort synligt i andre security-beskyttede områder end de områder, hvor passagererne befinder sig, skal antastes af personer med ansvar for gennemførelsen af punkt 1.5.1, litra c), og om fornødent indberettes.

1.2.3.5. Id-kortet tilbageleveres øjeblikkeligt i følgende tilfælde:

a) på anmodning fra den kompetente myndighed, operatør eller udstedende enhed alt efter, hvad der er relevant

b) ved ansættelsesforholdets ophør

c) ved ansættelse hos en anden arbejdsgiver

d) hvis der sker en ændring i behovet for at have adgang til områder, for hvilke der er givet tilladelse

e) når kortet udløber

f) når kortet inddrages.

1.2.3.6. Den udstedende enhed underrettes øjeblikkeligt om bortkomst, tyveri eller manglende tilbagelevering af et id-kort.

▼M5

1.2.3.7. Et elektronisk kort gøres ugyldigt øjeblikkeligt efter tilbagelevering, udløb, inddragelse eller underretning om bortkomst, tyveri eller manglende tilbagelevering.

▼B

1.2.4. **Supplerende krav til EU's flybesætnings-id-kort**

1.2.4.1. Et flybesætnings-id-kort til et EU-luftfartsselskabs besætningsmedlem skal angive:

a) indehaverens navn og billede og

b) luftfartsselskabets navn og

c) ordet »crew« (besætning) på engelsk og

d) udløbsdatoen.

1.2.5. **Supplerende krav til lufthavns-id-kort**

1.2.5.1. Et lufthavns-id-kort skal angive:

a) indehaverens navn og billede og

b) navnet på indehaverens arbejdsgiver, medmindre kortet er elektronisk programmeret, og

c) navnet på enten den udstedende myndighed eller lufthavnen og

d) de områder, som indehaveren har autoriseret adgang til, og

e) udløbsdatoen, medmindre kortet er elektronisk programmeret.

Navnene og de områder, der gives adgang til, kan erstattes af en tilsvarende angivelse.

1.2.5.2. For at undgå misbrug af lufthavns-id-kort skal der forefindes et system, som skaber en rimelig sikkerhed for at afsløre forsøg på at benytte bortkomne, stjålne eller ikke tilbageleverede kort. Efter en sådan afsløring træffes passende forholdsregler.

1.2.6. **Krav til bilpas**

1.2.6.1. Der udstedes udelukkende bilpas, når der er fastslået et operationelt behov.

1.2.6.2. Et bilpas skal være køretøjsspecifikt og angive:

a) de områder, som køretøjet har autoriseret adgang til, og

b) udløbsdatoen.

▼M2

_____

1.2.6.3. Et elektronisk bilpas skal enten:

a) anbringes på køretøjet på en måde, som sikrer, at det ikke kan overføres eller

▼M5

b) være knyttet til virksomheden eller en individuelt registreret køretøjsbruger via en sikker database til registrering af køretøjer.

▼M2

Elektroniske bilpas behøver hverken at angive de områder, som køretøjet har autoriseret adgang til, eller udløbsdatoen, hvis disse oplysninger kan aflæses elektronisk og kontrolleres, inden der gives adgang til security-beskyttede områder. ►M5 Elektroniske bilpas skal også kunne læses elektronisk i lufthavnens airside-område. ◄

▼B

1.2.6.4. Bilpasset skal anbringes synligt, når køretøjet befinder sig på airside.

1.2.6.5. Bilpasset tilbageleveres øjeblikkeligt til den udstedende enhed:

a) efter den udstedende enheds anmodning eller

b) når køretøjet ikke længere benyttes til at opnå adgang til airside eller

c) ved passets udløb, medmindre passet automatisk gøres ugyldigt.

1.2.6.6. Den udstedende enhed underrettes øjeblikkeligt om bortkomst, tyveri eller manglende tilbagelevering af et bilpas.

1.2.6.7. Et elektronisk bilpas gøres ugyldigt øjeblikkeligt efter tilbagelevering, udløb eller underretning om bortkomst, tyveri eller manglende tilbagelevering.

1.2.6.8. For at undgå misbrug af bilpas skal der forefindes et system, som skaber en rimelig sikkerhed for at afsløre forsøg på at benytte bortkomne, stjålne eller ikketilbageleverede bilpas. Efter en sådan afsløring træffes passende forholdsregler.

1.2.6.9. Køretøjer, som udelukkende benyttes på airside og ikke har tilladelse til at køre på offentlig vej, kan undtages fra anvendelsen af punkt 1.2.6.2 til 1.2.6.8 på den betingelse, at det tydeligt markeres på deres yderside, at køretøjet benyttes operationelt på den pågældende lufthavn.

1.2.7. **Adgang under ledsagelse**

1.2.7.1. Besætningsmedlemmer, som ikke besidder et gyldigt lufthavns-id-kort, ledsages hele tiden, når de befinder sig i security-beskyttede områder bortset fra:

a) områder, hvor der kan være passagerer, og

b) områder i umiddelbar nærhed af det luftfartøj, som de er ankommet med eller skal afrejse med, og

c) områder, der er beregnet til besætningsmedlemmer og

d) strækninger mellem terminalen eller adgangspunktet og det luftfartøj, som besætningsmedlemmer er ankommet med eller skal afrejse med.

1.2.7.2. Under ekstraordinære omstændigheder kan en person undtages fra kravene i punkt 1.2.5.1 og fra forpligtelser vedrørende baggrundskontrol på den betingelse, at den pågældende person ledsages hele tiden, når han befinder sig i security-beskyttede områder. En person kan undtages fra kravet om at have en eskorte, hvis vedkommende viser en tilladelse og er indehaver af et gyldigt lufthavns-id-kort.

1.2.7.3. En ledsager skal:

a) besidde et gyldigt id-kort som omhandlet i punkt 1.2.2.2, litra c), d) eller e), og

b) være autoriseret til at være ledsager i security-beskyttede områder og

c) have den eller de ledsagede personer under opsyn hele tiden og

d) skabe rimelig sikkerhed for, at den eller de ledsagede personer ikke begår brud på sikkerheden.

1.2.7.4. Et køretøj kan undtages fra kravene i punkt 1.2.6 på den betingelse, at det ledsages hele tiden, når det befinder sig på airside.

1.2.7.5. Når en passager ikke rejser i kraft af en luftbefordringsaftale, der fører til udstedelse af et boardingkort eller tilsvarende, kan et besætningsmedlem, der eskorterer denne passager, undtages fra kravene i punkt 1.2.7.3, litra a).

▼B

1.2.8. **Andre undtagelser**

Andre undtagelser skal være underlagt de bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

1.3. SCREENING AF ANDRE PERSONER END PASSAGERER OG DERES MEDBRAGTE GENSTANDE

1.3.1. **Screening af andre personer end passagerer og deres medbragte genstande**

1.3.1.1. Screening af andre personer end passagerer og deres medbragte genstande skal foretages ved hjælp af en af følgende metoder:

a) manuel undersøgelse

b) metaldetektorkarme (WTMD)

c) bombehunde

d) spordetektionsudstyr (ETD)

e) securityscannere, som ikke benytter ioniserende stråling

▼M5

f) en kombination af spordetektionsudstyr (ETD) og håndholdt metaldetektorudstyr (HHMD)

g) metaldetektorudstyr for sko (SMD)

h) udstyr til detektering af sprængstof i sko (SED).

Metaldetektorudstyr for sko og udstyr til detektering af sprængstof i sko må kun benyttes som en supplerende screeningmetode.

▼B

1.3.1.2. Punkt 4.1.1.3-4.1.1.6 og 4.1.1.10-4.1.1.11 finder anvendelse, når der er tale om screening af andre personer end passagerer.

▼M5

1.3.1.3. Bombehunde, spordetektionsudstyr og spordetektionsudstyr kombineret med udstyr til detektering af sprængstof i sko må kun anvendes som en supplerende metode til screening af andre personer end passagerer eller som et ikke-systematisk alternativ til en manuel undersøgelse, manuel undersøgelse kombineret med metaldetektorudstyr for sko, metaldetektorkarme eller securityscannere.

▼M16

1.3.1.4. Screening af genstande, der medføres af andre personer end passagerer, skal foretages ved hjælp af en af følgende metoder:

a) manuel undersøgelse

b) røntgenudstyr

c) EDS-udstyr (Explosive Detection Systems) til sporing af eksplosive stoffer

d) APID-software (software til automatisk detektion af forbudte genstande) i kombination med litra c)

e) bombehunde

f) spordetektionsudstyr (ETD).

Når operatøren, som foretager screeningen, ikke kan slå fast, hvorvidt de screenede genstande indeholder forbudte genstande, afvises den eller underkastes fornyet screening, til operatøren er stillet tilfreds.

1.3.1.5. Punkt 4.1.2.4 til 4.1.2.7 og 4.1.2.11 til 4.1.2.12 finder anvendelse, når der er tale om screening af genstande, der medbringes af andre personer end passagerer.

▼B

1.3.1.6. Bombehunde og spordetektionsudstyr må kun anvendes som en supplerende metode til screening af andre personer end passagerer eller som et ikke-systematisk alternativ til en manuel undersøgelse, røntgenudstyr eller EDS-udstyr.

▼B

1.3.1.7. Når andre personer end passagerer og deres medbragte genstande skal screenes løbende og stikprøvevist, fastlægges screeninghyppigheden af den kompetente myndighed ud fra en risikovurdering.

▼M2

1.3.1.8. Dyr, der anvendes til operationelle opgaver, og som håndteres af en person med et gyldigt lufthavns-id-kort, gøres til genstand for en visuel kontrol, før det gives adgang til security-beskyttede områder.

1.3.1.9. Screening af andre personer end passagerer og deres medbragte genstande skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

▼B

1.3.2. **Undtagelser og særlige screeningprocedurer**

1.3.2.1. Den kompetente myndighed må ud fra en objektiv begrundelse undtage andre personer end passagerer fra screening eller lade dem blive underkastet særlige screeningprocedurer på den betingelse, at de ledsages af en person, som er autoriseret til at være ledsager i overensstemmelse med punkt 1.2.7.3.

1.3.2.2. Andre screenede personer end passagerer, som kortvarigt forlader kritiske zoner, kan undtages fra screening ved deres tilbagevenden på den betingelse, at de har været under konstant observation af autoriserede personer i tilstrækkelig grad til at skabe en rimelig sikkerhed for, at de ikke bringer forbudte genstande ind i kritiske zoner.

1.3.2.3. Undtagelser og særlige screeningprocedurer skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

1.4. UNDERSØGELSE AF KØRETØJER

1.4.1. **Køretøjer, der får adgang til kritiske zoner**

1.4.1.1. Alle køretøjer undersøges, inden de får adgang til kritiske zoner. Efter undersøgelsen beskyttes de mod ulovlige handlinger, indtil de får adgang til kritiske zoner.

1.4.1.2. Føreren og eventuelle passagerer må ikke opholde sig i køretøjet, mens det undersøges. De pålægges at tage deres personlige ejendele med sig ud af køretøjet med henblik på en screening.

1.4.1.3. Der anvendes klart definerede metoder, der sikrer en vilkårlig udvælgelse af de områder, som skal undersøges.

1.4.1.4. Køretøjer, der får adgang til kritiske zoner, skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

1.4.2. **Køretøjer, der får adgang til andre dele af security-beskyttede områder end de kritiske zoner**

1.4.2.1. Føreren og eventuelle passagerer må ikke opholde sig i køretøjet, mens det undersøges. De pålægges at tage deres personlige ejendele med sig ud af køretøjet med henblik på en screening.

1.4.2.2. Der anvendes klart definerede metoder, der sikrer en vilkårlig udvælgelse af de køretøjer og de områder, som skal undersøges.

1.4.2.3. Køretøjer, der får adgang til andre dele af security-beskyttede områder end de kritiske zoner, skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C (2015) 8005.

1.4.3. **Undersøgelsesmetoder**

1.4.3.1. En manuel undersøgelse skal bestå af et grundigt manuelt tjek af de udvalgte områder, herunder indhold, for at skabe rimelig sikkerhed for, at de ikke indeholder forbudte genstande.

1.4.3.2. De følgende metoder må kun benyttes som en supplerende undersøgelsesmetode:

a) bombehunde og

b) spordetektionsudstyr (ETD).

▼B

1.4.3.3. Undersøgelsesmetoder skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C (2015) 8005.

1.4.4. **Undtagelser og særlige undersøgelsesprocedurer**

1.4.4.1. Den kompetente myndighed må ud fra en objektiv begrundelse undtage køretøjer fra undersøgelse eller lade dem blive underkastet særlige undersøgelsesprocedurer på den betingelse, at de ledsages af en person, som er autoriseret til at være ledsager i overensstemmelse med punkt 1.2.7.3.

▼M15

1.4.4.2. Undersøgte køretøjer, der kortvarigt forlader kritiske zoner, kan undtages fra undersøgelse ved deres tilbagevenden på den betingelse, at autoriserede personer har holdt dem under konstant observation, således at det med rimelighed kan sikres, at der ikke er bragt forbudte genstande ind i køretøjerne.

1.4.4.3. Undtagelser og særlige undersøgelsesprocedurer er også underlagt de yderligere bestemmelser, der er fastsat i gennemførelsesafgørelse C (2015) 8005.

▼B

1.5. OVERVÅGNING, PATRULJERING OG ANDEN FYSISK KONTROL

1.5.1. Der foretages overvågning eller patruljering for at føre kontrol med:

a) grænselinjerne mellem landside, airside, security-beskyttede områder, kritiske zoner og, hvor dette er relevant, demarkerede områder og

b) områder ved og i nærheden af terminalen, hvortil offentligheden har adgang, herunder parkeringsområder og adgangsveje, og

c) synlig anbringelse og gyldighed af personers id-kort i andre security-beskyttede områder end de områder, hvor der findes passagerer, og

d) synlig anbringelse og gyldighed af bilpas for køretøjer, der befinder sig på airside, og

e) indskrevet bagage, fragt og post, forsyninger til flyvningen samt luftfartsselskabers post og materialer, som befinder sig i kritiske områder, og som afventer lastning.

1.5.2. Hyppigheden og metoderne, der benyttes ved overvågningen og patruljeringen, skal bygge på en risikovurdering og godkendes af den kompetente myndighed. De skal tage hensyn til:

a) lufthavnens størrelse, herunder operationernes antal og art, og

b) lufthavnens udformning, bl.a. samspillet mellem lufthavnens forskellige områder, og

c) mulighederne og begrænsningerne i henseende til overvågning og patruljering.

De dele af risikovurderingen, som vedrører hyppigheden og metoderne, der benyttes ved overvågning og patruljering, skal efter anmodning stilles til rådighed skriftligt med henblik på kontrol af overholdelsen.

1.5.3. Overvågning og patruljering må ikke følge et forudsigeligt mønster. Id-korts gyldighed skal kontrolleres stikprøvevist.

1.5.4. Der skal forefindes foranstaltninger, som både afskrækker personer fra at gennembryde sikkerheden i kontrolpunkter og — hvis et sådant brud opstår — øjeblikkeligt løser og afhjælper problemet med bruddet på sikkerheden og følgerne deraf.

▼M15

1.5.5. Der fastlægges procedurer for håndtering af uidentificeret bagage og mistænkelige genstande i overensstemmelse med en sikkerhedsrisikovurdering, der er foretaget eller godkendt af de relevante nationale myndigheder.

▼B

1.6. FORBUDTE GENSTANDE

1.6.1. Andre personer end passagerer må ikke medbringe de genstande, som er opført i tillæg 1-A, i security-beskyttede områder.

▼B

1.6.2. Der kan indrømmes en undtagelse fra punkt 1.6.1 på betingelse af, at vedkommende person er bemyndiget til at medbringe forbudte genstande i security-beskyttede områder for at varetage opgaver, der er afgørende for driften af lufthavnsfaciliteter eller luftfartøjer eller for udførelsen af opgaver under flyvningen.

1.6.3. For at gøre det muligt at sammenkæde en person, der har tilladelse til at medbringe en eller flere af de genstande, der er opført i tillæg 1-A, med den medbragte genstand:

a) skal personen have og medbringe en tilladelse. Tilladelsen angives enten på id-kortet, som giver adgang til security-beskyttede områder, eller på en særskilt skriftlig erklæring. På tilladelsen angives den eller de genstande, som må medbringes, enten som en kategori eller en specifik genstand. Hvis tilladelsen er angivet på id-kortet, skal den kunne genkendes på »need to know«-basis, eller

b) skal der forefindes et system ved sikkerhedskontrolpunktet, som angiver, hvilke personer der har tilladelse til at medbringe hvilke genstande, enten som en kategori eller en specifik genstand.

▼M2

1.6.4. Sammenkædningen foretages, inden personen får lov at medbringe den eller de pågældende genstande i security-beskyttede områder, og ved antastning, der foretages af personer, der udfører overvågning eller patruljering i henhold til punkt 1.5.1, litra c).

▼B

1.6.5. Genstande, der er opført i tillæg 1-A, må opbevares i security-beskyttede områder forudsat, at de opbevares under sikre forhold. Genstande, der er opført under litra c), d) og e) i tillæg 4-C, må opbevares i security-beskyttede områder, forudsat at de ikke er tilgængelige for passagerer.

▼M8

1.7. IDENTIFIKATION OG BESKYTTELSE AF KRITISKE INFORMATIONS- OG KOMMUNIKATIONSTEKNOLOGISYSTEMER OG DATA I DEN CIVILE LUFTFART MOD CYBERTRUSLER

1.7.1. Den kompetente myndighed sikrer, at lufthavnsoperatører, luftfartsselskaber og enheder som defineret i det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart identificerer og beskytter deres kritiske informations- og kommunikationsteknologisystemer og data mod cyberangreb, som kan påvirke den civile luftfartssikkerhed.

1.7.2. Lufthavnsoperatører, luftfartsselskaber og enheder identificerer i deres sikkerhedsprogram eller ethvert relevant dokument, som der krydshenvises til i sikkerhedsprogrammet, de kritiske informations- og kommunikationsteknologisystemer og data, der er omhandlet i punkt 1.7.1.

Sikkerhedsprogrammet, eller ethvert relevant dokument, som der krydshenvises til i sikkerhedsprogrammet, skal indeholde en detaljeret beskrivelse af de foranstaltninger, som skal sikre beskyttelse mod, detektion af, reaktion på og genopretning efter cyberangreb som omhandlet i punkt 1.7.1.

1.7.3. De detaljerede foranstaltninger til beskyttelse af sådanne systemer og data mod ulovlige indgreb bestemmes, udarbejdes og gennemføres i overensstemmelse med en risikovurdering foretaget af lufthavnsoperatøren, luftfartsselskabet eller enheden, alt efter omstændighederne.

1.7.4. Hvis en bestemt myndighed eller et bestemt organ er kompetent med hensyn til foranstaltninger mod cybertrusler i en enkelt medlemsstat, kan myndigheden eller organet udpeges som kompetent med hensyn til koordinering og/eller overvågning af de cyberrelaterede bestemmelser i denne forordning.

▼M8

1.7.5. Hvis lufthavnsoperatører, luftfartsselskaber og enheder som defineret i det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart er omfattet af særskilte cybersikkerhedskrav, der følger af anden EU-lovgivning eller national lovgivning, kan den kompetente myndighed erstatte overholdelse af kravene i nærværende forordning med overholdelse af de krav, der følger af nævnte anden EU-lovgivning eller national lovgivning. Den kompetente myndighed koordinerer med eventuelle andre relevante kompetente myndigheder for at sikre koordinerede eller kompatible tilsynsordninger.

▼B

TILLÆG 1-A

ANDRE PERSONER END PASSAGERER

LISTE OVER FORBUDTE GENSTANDE

a) *skydevåben og andre anordninger til affyring af projektiler* — anordninger, der kan eller ser ud til at kunne bruges til at forårsage alvorlig personskade ved affyring af et projektil, herunder:

— alle typer af skydevåben, f.eks. pistoler, revolvere, rifler og haglgeværer

— legetøjspistoler, kopier og efterligninger af skydevåben, der ligner rigtige våben

— komponenter til skydevåben bortset fra kikkertsigter

— trykluft- og CO_2-skydevåben, f.eks. luftpistoler, pellet guns, luftrifler og skydevåben, der affyrer stålkugler

— signalpistoler og startpistoler

— buer, armbrøster og pile

— geværer, som affyrer harpuner og spyd

— slynger og slangebøsser

b) *elektrochokapparater* — anordninger, der er konstrueret med det særlige formål at bedøve eller lamme offeret, herunder:

— elektrochokapparater som f.eks. elektrochokpistoler, tasere og elektrochokstave

— apparater til at lamme og aflive dyr

— lammende eller bedøvende kemikalier, gasser og spray, f.eks. mace, peberspray, capsicumspray, tåregas, syreholdig spray og dyreafskrækningsspray

▼B

c) *eksplosive og brændbare stoffer og anordninger* — eksplosive og brændbare stoffer og anordninger, der kan, eller ser ud til at kunne bruges til at forårsage alvorlig personskade eller til at udøve en trussel mod flysikkerheden, herunder:

— ammunition

— fænghætter

— detonatorer og lunter/spræng- og tændsnore/brandrør

— kopier eller efterligninger af eksplosive genstande

— miner, granater og andre militære eksplosivstofmagasiner

— fyrværkeri og andre pyrotekniske artikler

— røgbomber og røgpatroner

— dynamit, krudt og plastiske eksplosivstoffer.

d) enhver anden genstand, som kan bruges til at forårsage alvorlig personskade, og som ikke anvendes almindeligvis i security-beskyttede områder, f.eks. kampsportsudstyr, sabler, sværd osv.

2. **DEMARKEREDE OMRÅDER I LUFTHAVNE**

Ingen bestemmelser i denne forordning.

3. **FLYSIKKERHED**

3.0. GENERELLE BESTEMMELSER

3.0.1. Medmindre andet er angivet, sikrer et luftfartsselskab gennemførelsen af de i dette kapitel fastsatte foranstaltninger for sine luftfartøjer.

3.0.2. Tredjelande, som følger sikkerhedsnormer, der er anerkendt som værende ækvivalente med de fælles grundlæggende normer for flysikkerhed, er opført i tillæg 3-B.

3.0.3. Et luftfartøj behøver ikke at blive underkastet et flysikkerhedstjek. Det skal underkastes en flysikkerhedskontrol i overensstemmelse med punkt 3.1.

3.0.4. Et luftfartsselskab skal efter anmodning have oplyst af lufthavnsoperatøren, om dets luftfartøjer befinder sig i en kritisk zone. I tvivlstilfælde antages det, at luftfartøjet befinder sig i en anden zone end en kritisk zone.

3.0.5. Anses et område ikke længere for at være en kritisk zone på grund af en ændret sikkerhedsstatus, underretter lufthavnen de luftfartsselskaber, der berøres heraf.

▼M2

3.0.6. Listen over forbudte genstande gældende for flysikkerhedskontrol af områder i luftfartøjer er den samme som den, der er fastsat i tillæg 1-A. Brugsklare eksplosive og brændbare stoffer betragtes som forbudte genstande i forbindelse med flysikkerhedskontrol af områder uden på luftfartøjet.

3.0.7. Med henblik på dette kapitel forstås der ved »luftfartøjets servicepaneler og luger« udvendige adgangsveje og lastrum, som er forsynet med udvendige håndtag eller udvendige nedklappelige paneler, og som rutinemæssigt anvendes til levering af groundhandlingtjenesteydelser.

3.0.8. Henvisninger til tredjelande i dette kapitel og i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005 omfatter andre lande og territorier, for hvilke afsnit VI i tredje del i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde ikke finder anvendelse ifølge samme traktats artikel 355.

▼B

3.1. FLYSIKKERHEDSKONTROL

3.1.1. **Hvornår skal der udføres flysikkerhedskontrol**

3.1.1.1. Et luftfartøj skal altid underkastes flysikkerhedskontrol, når der er grund til at antage, at uvedkommende personer kan have haft adgang til det.

3.1.1.2. En flysikkerhedskontrol skal bestå af en undersøgelse af specifikke områder af et luftfartøj som fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

3.1.1.3. Et luftfartøj, der passerer ind i en kritisk zone fra et tredjeland, som ikke er opført i tillæg 3-B, underkastes flysikkerhedskontrol på et hvilket som helst tidspunkt efter, at passagererne forlader det område, som skal afsøges, og/eller efter aflæsning af lastrummet. ►M15 Kontrollen må først indledes, når luftfartøjet har nået sin endelige standplads. ◄

3.1.1.4. Et luftfartøj, der ankommer fra en medlemsstat, hvor det var i transit efter at være ankommet fra et tredjeland, som ikke er opført i tillæg 3-B, betragtes som et luftfartøj, der ankommer fra et tredjeland.

3.1.1.5. Bestemmelsen af, hvornår flysikkerhedskontrol skal udføres, skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

3.1.2. **Hvordan skal flysikkerhedskontrol udføres**

Fremgangsmåden for udførelse af flysikkerhedskontrol skal være underlagt de bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

▼M15

3.1.3. **Oplysninger om flysikkerhedskontrollen**

Følgende oplysninger om den flysikkerhedskontrol, der er udført for en afgående flyvning, registreres og opbevares et sted uden for luftfartøjet i flyvningens varighed, dog mindst i 24 timer:

a) rutenummer

b) den foregående flyvnings afgangslufthavn

c) dato og tidspunkt for afslutningen af flysikkerhedskontrollen

d) navn og underskrift på den person, der er ansvarlig for udførelsen af flysikkerhedskontrollen.

Oplysningerne ovenfor kan lagres i elektronisk format.

▼B

3.2. BESKYTTELSE AF LUFTFARTØJER

3.2.1. **Beskyttelse af luftfartøjer — Generelt**

3.2.1.1. Uanset hvor i en lufthavn et luftfartøj parkeres, skal alle dets udvendige døre beskyttes mod uautoriseret adgang ved at:

a) sikre, at personer, som prøver at få uautoriseret adgang, omgående antastes, eller

b) lukke luftfartøjets udvendige døre. Når luftfartøjet befinder sig i en kritisk zone, anses udvendige døre, som ikke er tilgængelige for personer, der befinder sig på jordniveau, for at være lukket, hvis adgangsfaciliteter er fjernet og placeret så langt fra luftfartøjet, at personers adgang hindres i rimelig grad, eller

▼B

c) anvende elektroniske midler, som øjeblikkeligt afslører uautoriseret adgang, eller

d) anvende et elektronisk lufthavns-id-kort adgangssystem ved alle døre direkte ud mod boardingbroen, der støder op til en åben luftfartøjsdør, og som kun tillader adgang for personer, der er uddannet i overensstemmelse med punkt 11.2.3.7. Disse personer skal sikre, at uautoriseret adgang forhindres, når de benytter døren.

3.2.1.2. Punkt 3.2.1.1 finder ikke anvendelse på et luftfartøj, som er parkeret i en hangar, der er aflåst eller på anden måde beskyttet mod uautoriseret adgang.

3.2.2. **Yderligere beskyttelse af luftfartøjer med lukkede udvendige døre i en anden zone end en kritisk zone**

3.2.2.1. Når de udvendige døre er lukket, og luftfartøjet befinder sig i en anden zone end en kritisk zone, skal hver udvendig dør desuden:

a) have adgangsfaciliteter ryddet bort eller

b) forsegles eller

c) aflåses eller

d) overvåges.

Litra a) gælder ikke for en dør, hvortil en person har adgang fra jordniveau.

3.2.2.2. Hvis adgangsfaciliteter er ryddet bort fra døre, hvortil en person ikke har adgang fra jordniveau, skal disse placeres tilstrækkeligt langt fra luftfartøjet til, at adgangen hindres i rimelig grad.

3.2.2.3. Er de udvendige døre låst, må disse døre kun kunne låses op af personer med et operationelt behov.

3.2.2.4. Overvåges de udvendige døre, skal overvågningen sikre, at uautoriseret adgang til luftfartøjet øjeblikkeligt afsløres.

3.2.2.5. Beskyttelsen af luftfartøjer med lukkede udvendige døre i en anden zone end en kritisk zone skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

TILLÆG 3-A

FLYSIKKERHEDSKONTROL

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for flysikkerhedskontrol i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

▼M7

TILLÆG 3-B

FLYSIKKERHED

TREDJELANDE OG ANDRE LANDE OG TERRITORIER, FOR HVILKE AFSNIT VI I TREDJE DEL AF TRAKTATEN OM DEN EUROPÆISKE UNIONS FUNKTIONSMÅDE IKKE FINDER ANVENDELSE IFØLGE SAMME TRAKTATS ARTIKEL 355, OG SOM FØLGER SIKKERHEDSNORMER, DER ER ANERKENDT SOM VÆRENDE ÆKVIVALENTE MED DE FÆLLES GRUNDLÆGGENDE NORMER FOR CIVIL LUFTFARTSSIKKERHED

Med hensyn til flysikkerhed er de sikkerhedsnormer, der følges af nedenstående tredjelande og andre lande og territorier, for hvilke afsnit VI i tredje del af traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde ikke finder anvendelse ifølge samme traktats artikel 355, anerkendt som værende ækvivalente med de fælles grundlæggende normer for civil luftfartssikkerhed:

▼M7

Canada

Færøerne, hvad angår Vagar lufthavn

Grønland, hvad angår Kangerlussuaq lufthavn

Guernsey

Isle of Man

Jersey

Montenegro

▼M13

Republikken Serbien, hvad angår Beograds Nikola Tesla lufthavn

▼M7

Republikken Singapore, hvad angår Singapores Changi lufthavn

▼M13

Staten Israel, hvad angår Ben Gurion International Airport

▼M7

Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland

USA

Kommissionen underretter straks medlemsstaternes ansvarlige myndigheder, hvis den har oplysninger om, at sikkerhedsnormer, der anvendes i tredjelande eller andre lande og territorier, som har betydelig indflydelse på den generelle luftfartssikkerhed i EU, ikke længere svarer til EU's fælles grundlæggende normer.

Medlemsstaternes ansvarlige myndigheder underrettes straks, hvis Kommissionen har oplysninger om, at der er truffet foranstaltninger, herunder kompenserende foranstaltninger, der bekræfter, at tredjelandets eller det andet lands eller territoriums luftfartssikkerhedsnormer igen kan betragtes som svarende til EU's.

▼B

4. PASSAGERER OG HÅNDBAGAGE

4.0. GENERELLE BESTEMMELSER

4.0.1. Medmindre andet er angivet, sikres gennemførelsen af de foranstaltninger, som er fastsat i dette kapitel, af myndigheden, lufthavnsoperatøren, luftfartsselskabet eller den ansvarlige enhed i overensstemmelse med det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart som omhandlet i artikel 10 i forordning (EF) nr. 300/2008.

4.0.2. Tredjelande, som følger sikkerhedsnormer, der er anerkendt som værende ækvivalente med de fælles grundlæggende normer for passagerer og håndbagage, er opført i tillæg 4-B.

▼M5

4.0.3. Passagerer og deres håndbagage, der ankommer fra en medlemsstat, hvor luftfartøjet var i transit efter at være ankommet fra et tredjeland, som ikke er opført i tillæg 4-B, eller fra en lufthavn i EU, hvor den relevante medlemsstat har afveget fra de fælles grundlæggende normer som omhandlet i artikel 1 i forordning (EU) nr. 1254/2009, betragtes som passagerer og håndbagage, der ankommer fra et tredjeland, medmindre det bekræftes, at disse passagerer og deres håndbagage blev screenet i overensstemmelse med dette kapitel.

▼B

4.0.4. I dette bilag forstås ved:

a) »væsker, spray og gelé« (LAGs = liquids, aerosols and gels): pasta, lotioner, blandinger af flydende og faste stoffer og indholdet af trykbeholdere, f.eks. tandpasta, hårgelé, drikkevarer, supper, sirup, parfume, barberskum og andre produkter med lignende konsistens.

b) »sikret forseglingspose« (security tamper-evident bag — STEB): en pose, der er i overensstemmelse med Organisationen for International Civil Luftfarts anbefalede retningslinjer for sikkerhedskontrol.

▼B

c) »LEDS-udstyr til sporing af flydende eksplosive stoffer« (LEDS = Liquid Explosive Detection Systems): udstyr, der kan spore materialer, der opfylder bestemmelserne i punkt 12.7 i bilaget til Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

4.0.5. Henvisninger til tredjelande i dette kapitel og i givet fald i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005 omfatter andre lande og territorier, for hvilke afsnit VI i tredje del i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde ikke finder anvendelse ifølge samme traktats artikel 355.

▼M5

4.0.6. Passagerer og deres håndbagage, der ankommer fra en lufthavn i EU, hvor den relevante medlemsstat har afveget fra de fælles grundlæggende normer som omhandlet i artikel 1 i forordning (EU) nr. 1254/2009, betragtes som passagerer og håndbagage, der ankommer fra et tredjeland, medmindre det bekræftes, at disse passagerer og deres håndbagage blev screenet i overensstemmelse med dette kapitel.

▼B

4.1. SCREENING AF PASSAGERER OG HÅNDBAGAGE

4.1.1. **Screening af passagerer**

▼M16

4.1.1.1. Inden screeningen tages overtøj af og screenes som håndbagage, medmindre udstyrets driftsbetingelser gør det muligt at beholde overtøjet på. Operatøren, der foretager screeningen, kan om fornødent bede passageren om at afføre sig yderligere beklædningsgenstande.

▼B

4.1.1.2. Passagerer screenes ved hjælp af mindst én af følgende metoder:

a) manuel undersøgelse

b) metaldetektorkarme (WTMD)

c) bombehunde

d) spordetektionsudstyr (ETD)

e) securityscannere, som ikke benytter ioniserende stråling

▼M5

f) spordetektionsudstyr (ETD) i kombination med håndholdt metaldetektorudstyr (HHMD)

g) metaldetektorudstyr for sko (SMD)

h) udstyr til detektering af sprængstof i sko (SED).

▼B

Når operatøren, som foretager screeningen, ikke kan slå fast, hvorvidt passageren medbringer forbudte genstande, nægtes passageren adgang til security-beskyttede områder eller underkastes fornyet screening, til operatøren er stillet tilfreds.

4.1.1.3. Ved manuel undersøgelse udføres denne på en måde, som giver en rimelig sikkerhed for, at personen ikke medbringer forbudte genstande.

4.1.1.4. Når metaldetektorkarme udløser en alarm, skal årsagen til dette opklares.

4.1.1.5. Håndholdt metaldetektorudstyr (HHMD) må kun benyttes som en supplerende screening-metode. Den må ikke træde i stedet for kravene til en manuel undersøgelse.

▼B

4.1.1.6. Får et levende dyr tilladelse til at blive medbragt i et luftfartøjs kabine, screenes dyret enten som en passager eller som håndbagage.

4.1.1.7. Den kompetente myndighed kan fastsætte kategorier af passagerer, som af objektive grunde underkastes særlige screeningprocedurer eller kan undtages fra screening. Kommissionen underrettes om de fastsatte kategorier.

4.1.1.8. Screening af passagerer skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

▼M5

4.1.1.9. Bombehunde, spordetektionsudstyr, metaldetektorudstyr for sko og udstyr til detektering af sprængstof i sko må kun benyttes som en supplerende screeningmetode.

▼B

4.1.1.10. Når der benyttes en securityscanner med operatør som defineret under punkt 12.11.1, andet afsnit, til screening af passagerer, efterleves følgende minimumskrav:

a) securityscannere må ikke lagre, opbevare, kopiere, printe eller hente billeder. Ethvert billede, der skabes under screeningen, kan dog holdes fast i den tid, det tager for operatøren at analysere det, hvorefter det slettes, så snart passageren er clearet. Uvedkommende adgang til og anvendelse af billedet er forbudt og skal forhindres

b) den operatør, der analyserer billedet, skal befinde sig i et særskilt lokale, således at vedkommende ikke kan se den passager, der screenes

c) det er forbudt i det særskilte lokale, hvor billedet analyseres, at medbringe enhver form for teknisk anordning, som kan lagre, kopiere, fotografere eller på anden måde registrere billeder

d) billedet må ikke knyttes sammen med oplysninger om den screenede person, og vedkommende skal forblive anonym

e) en passager kan bede om, at hans/hendes billede analyseres af en operatør af et bestemt køn

f) billedet skal være uklart eller udvisket, således at det ikke er muligt at identificere passagerens ansigt.

Litra a) og d) gælder også for securityscannere med automatisk detektion af farlige genstande.

Passagerer har ret til at fravælge screening med securityscanner. I så fald tages alternative screeningmetoder i brug, herunder mindst en manuel undersøgelse i overensstemmelse med tillæg 4-A til Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005. Når en securityscanner udløser en alarm, skal årsagen til dette opklares.

Inden passageren screenes ved hjælp af en securityscanner, skal vedkommende underrettes om den teknologi, der anvendes, betingelserne for anvendelsen af den pågældende teknologi og om muligheden for at fravælge screening med securityscanner.

4.1.1.11. Det er kun tilladt at anvende en kombination af spordetektionsudstyr (ETD) og håndholdt metaldetektorudstyr (HHMD) i de tilfælde, hvor operatøren skønner, at det hverken er effektivt og/eller ønskeligt at foretage en manuel undersøgelse af et bestemt område på en person.

▼B

4.1.2. **Screening af håndbagage**

4.1.2.1. Inden screeningen tages bærbare computere og andre større elektriske artikler ud af håndbagagen, og de screenes særskilt, medmindre håndbagagen skal screenes med EDS-udstyr, der opfylder norm C2 eller højere.

4.1.2.2. Den kompetente enhed i alle lufthavne screener ved indgangen til et security-beskyttet område som et minimum LAGs, der er erhvervet i en lufthavn eller om bord på et luftfartøj, og som er forseglet i en STEB, hvori der befinder sig et tilfredsstillende og synligt bevis for, at de pågældende LAGs er købt i en lufthavns airside-område eller om bord på et luftfartøj, samt LAGs, der skal bruges undervejs på rejsen enten til medicinske formål eller som et nødvendigt led i en særlig diæt, herunder babymad.

Inden screeningen fjernes de pågældende LAGs fra håndbagagen, og de screenes særskilt, medmindre det udstyr, der benyttes til screening af håndbagagen, også er i stand til at screene adskillige lukkede LAG-beholdere i bagagen.

Når LAGs er taget ud af bagagen, fremviser passageren:

a) alle LAGs i individuelle beholdere på højst 100 milliliter eller tilsvarende i en gennemsigtig, genlukkelig plasticpose, som højst rummer 1 liter, idet der skal være god plads til indholdet i posen, som skal være fuldstændig lukket, og

b) alle andre LAGs, herunder STEBs, der indeholder LAGs.

De kompetente myndigheder, luftfartsselskaberne og lufthavnene sørger for fyldestgørende informationer til passagererne om screeningen af LAGs på deres område.

▼M16

4.1.2.3. Håndbagage screenes ved hjælp af mindst én af følgende metoder:

a) manuel undersøgelse

b) røntgenudstyr

c) EDS-udstyr (Explosive Detection Systems) til sporing af eksplosive stoffer

d) APID-software (software til automatisk detektion af forbudte genstande) i kombination med litra c)

e) bombehunde i kombination med litra a)

f) spordetektionsudstyr (ETD).

Når operatøren, som foretager screeningen, ikke kan slå fast, hvorvidt håndbagagen indeholder forbudte genstande, afvises bagagen eller underkastes fornyet screening, til operatøren er stillet tilfreds.

▼B

4.1.2.4. En manuel undersøgelse af håndbagage skal bestå af et manuelt tjek af bagagen og dennes indhold for at skabe rimelig sikkerhed for, at den ikke indeholder forbudte genstande.

▼M16

4.1.2.5. Hvis der benyttes røntgenudstyr, skal hvert billede gennemgås af skærmoperatøren.

Hvis der benyttes EDS-udstyr, skal hvert billede gennemgås af skærmoperatøren eller analyseres med APID-software (software til automatisk detektion af forbudte genstande).

4.1.2.6. Hvis der benyttes APID-software, skal årsagen til alle alarmsignaler, som omhandlet i punkt 12.13.1.1, opklares til skærmoperatørens tilfredshed, så det så vidt muligt sikres, at der ikke bringes forbudte genstande ind i security-beskyttede områder eller om bord på et luftfartøj.

Hvis der benyttes EDS-udstyr, skal alle alarmsignaler, som omhandlet i punkt 12.4.1.3, opklares ved at screene bagagen igen ved hjælp af yderligere en screeningsmetode.

Hvis der er installeret EDS-udstyr inden den 1. juli 2023, og det benyttes uden APID-software, skal årsagen til alle alarmsignaler, som omhandlet i punkt 12.4.1.3, opklares til skærmoperatørens tilfredshed, så det så vidt muligt sikres, at der ikke bringes forbudte genstande ind i security-beskyttede områder eller om bord på et luftfartøj. Hvis det er uklart, hvilken type genstand der er tale om, skal alarmsignaler opklares ved at screene bagagen igen ved hjælp af yderligere en screeningsmetode.

▼B

4.1.2.7. Hvis der benyttes røntgen- eller EDS-udstyr, skal enhver genstand, der er så kompakt, at den hæmmer skærmoperatørens evne til at analysere håndbagagens indhold, tages ud af håndbagagen. Tasken screenes på ny, og genstanden screenes særskilt som håndbagage.

4.1.2.8. Tasker, der viser sig at indeholde en større elektrisk artikel, screenes igen, efter at denne artikel er fjernet fra tasken, og den elektriske artikel screenes særskilt, medmindre håndbagagen blev screenet med EDS-udstyr, der opfylder norm C2 eller højere.

4.1.2.9. Bombehunde og spordetektionsudstyr (ETD) må kun benyttes som en supplerende screening-metode.

4.1.2.10. Den kompetente myndighed kan fastsætte kategorier af håndbagage, som af objektive grunde underkastes særlige screeningprocedurer eller kan undtages fra screening. Kommissionen underrettes om de fastsatte kategorier.

4.1.2.11. Personer, der screener håndbagage med røntgenudstyr eller EDS-udstyr, må normalt ikke tilbringe mere end 20 minutter med løbende at gennemgå billeder. Efter hver af disse perioder må skærmoperatøren ikke gennemgå billeder i mindst 10 minutter. Dette krav gælder alene, hvis strømmen af billeder, som skal gennemgås, er kontinuerlig.

Der skal være en tilsynsførende med ansvar for de skærmoperatører, der kontrollerer håndbagage, med henblik på at sikre en optimal sammensætning af medarbejderstaben, kvalitet i arbejdet, undervisning, støtte og bedømmelse.

▼M16

4.1.2.12. Hvis der benyttes APID-software i kombination med EDS-udstyr, som opfylder norm C1, C1+, C2 eller C2+, skal den operatør eller enhed, der anvender udstyret, sikre, at procedurerne er i overensstemmelse med disse normers driftsbetingelser for så vidt angår screening af større elektroniske artikler og screening af LAGs.

▼M16

4.1.2.13. Screening af håndbagage skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

▼B

4.1.3. **Screening af væsker, spray og geléer (LAGs)**

▼M5

4.1.3.1. LAGs, der medbringes af passagerer, kan undtages fra screening med LEDS-udstyr ved indgangen til et security-beskyttet område, hvis de pågældende LAGs er pakket i individuelle beholdere på højst 100 milliliter eller tilsvarende i en gennemsigtig, genlukkelig plasticpose, som højst rummer 1 liter, idet der skal være god plads til indholdet i posen, som skal være fuldstændig lukket.

_____

▼M2

4.1.3.3. Den kompetente myndighed kan fastsætte kategorier af LAGs, som af objektive grunde underkastes særlige screeningprocedurer eller kan undtages fra screening. Kommissionen underrettes om de fastsatte kategorier.

4.1.3.4. Screening af LAGs er også underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

▼B

4.2. BESKYTTELSE AF PASSAGERER OG HÅNDBAGAGE

Beskyttelse af passagerer og håndbagage skal være underlagt de bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

4.3. POTENTIELT UREGERLIGE PASSAGERER

4.3.1. Den kompetente myndighed meddeler på forhånd skriftligt et luftfartsselskab, hvis det planlægges at tage potentielt uregerlige passagerer med om bord på selskabets luftfartøj.

4.3.2. Meddelelsen skal indeholde følgende oplysninger:

a) personens identitet og køn og

b) begrundelse for transporten og

c) navn og titel på en eventuel eskorte og

d) en risikovurdering fra den kompetente myndighed, herunder begrundelsen for eskorte eller ingen eskorte og

e) om nødvendigt forudgående tildeling af siddepladser og

f) hvilken type rejsedokumenter der foreligger.

Luftfartsselskabet stiller disse oplysninger til rådighed for luftfartøjschefen, inden passagererne stiger om bord.

4.3.3. Den kompetente myndighed sikrer, at personer, som er anholdt eller i forvaring, altid eskorteres.

4.4. FORBUDTE GENSTANDE

4.4.1. Passagerer må ikke medbringe genstande, som er opført i tillæg 4-C, i security-beskyttede områder eller om bord på et luftfartøj.

4.4.2. Der kan gøres en undtagelse fra punkt 4.4.1, hvis:

a) den kompetente myndighed har godkendt, at genstanden må medbringes, og

b) luftfartsselskabet er blevet underrettet om passageren og den artikel, passageren medbringer, inden passagererne stiger om bord, og

c) de gældende sikkerhedsbestemmelser er opfyldt.

Disse genstande anbringes under sikre forhold om bord på luftfartøjet.

▼B

4.4.3. Luftfartsselskabet sikrer, at passagererne oplyses om de forbudte genstande, som er opført i tillæg 4-C, inden check-in afsluttes.

TILLÆG 4-A

KRAV TIL MANUEL UNDERSØGELSE

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for manuel undersøgelse i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

▼M7

TILLÆG 4-B

PASSAGERER OG HÅNDBAGAGE

TREDJELANDE OG ANDRE LANDE OG TERRITORIER, FOR HVILKE AFSNIT VI I TREDJE DEL AF TRAKTATEN OM DEN EUROPÆISKE UNIONS FUNKTIONSMÅDE IKKE FINDER ANVENDELSE IFØLGE SAMME TRAKTATS ARTIKEL 355, OG SOM FØLGER SIKKERHEDSNORMER, DER ER ANERKENDT SOM VÆRENDE ÆKVIVALENTE MED DE FÆLLES GRUNDLÆGGENDE NORMER FOR CIVIL LUFTFARTSSIKKERHED

Med hensyn til passagerer og håndbagage er de sikkerhedsnormer, der følges af nedenstående tredjelande og andre lande og territorier, for hvilke afsnit VI i tredje del af traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde ikke finder anvendelse ifølge samme traktats artikel 355, anerkendt som værende ækvivalente med de fælles grundlæggende normer for civil luftfartssikkerhed:

Canada

Færøerne, hvad angår Vagar lufthavn

Grønland, hvad angår Kangerlussuaq lufthavn

Guernsey

Isle of Man

Jersey

Montenegro

▼M13

Republikken Serbien, hvad angår Beograds Nikola Tesla lufthavn

▼M7

Republikken Singapore, hvad angår Singapores Changi lufthavn

▼M13

Staten Israel, hvad angår Ben Gurion International Airport

▼M7

Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland

USA

Kommissionen underretter straks medlemsstaternes ansvarlige myndigheder, hvis den har oplysninger om, at sikkerhedsnormer, der anvendes i tredjelande eller andre lande og territorier, som har betydelig indflydelse på den generelle luftfartssikkerhed i EU, ikke længere svarer til EU's fælles grundlæggende normer.

Medlemsstaternes ansvarlige myndigheder underrettes straks, hvis Kommissionen har oplysninger om, at der er truffet foranstaltninger, herunder kompenserende foranstaltninger, der bekræfter, at tredjelandets eller det andet lands eller territoriums luftfartssikkerhedsnormer igen kan betragtes som svarende til EU's.

▼B

TILLÆG 4-C

PASSAGERER OG HÅNDBAGAGE

LISTE OVER FORBUDTE GENSTANDE

Uden at gældende regler for sikkerheden berøres, må passagerer ikke medbringe følgende genstande i security-beskyttede områder og om bord på et luftfartøj:

a) *skydevåben og andre anordninger til affyring af projektiler* — anordninger, der kan eller ser ud til at kunne bruges til at forårsage alvorlig personskade ved affyring af et projektil, herunder:

   — alle typer af skydevåben, f.eks. pistoler, revolvere, rifler og haglgeværer

   — legetøjspistoler, kopier og efterligninger af skydevåben, der ligner rigtige våben

   — komponenter til skydevåben bortset fra kikkertsigter

   — trykluft- og CO_2-skydevåben, f.eks. luftpistoler, pellet guns, luftrifler og skydevåben, der affyrer stålkugler

   — signalpistoler og startpistoler

   — buer, armbrøster og pile

   — geværer, som affyrer harpuner og spyd

   — slynger og slangebøsser

b) *elektrochokapparater* — anordninger, der er konstrueret med det særlige formål at bedøve eller lamme offeret, herunder:

   — elektrochokapparater som f.eks. elektrochokpistoler, tasere og elektrochokstave

   — apparater til at lamme og aflive dyr

   — lammende eller bedøvende kemikalier, gasser og spray, f.eks. mace, peberspray, capsicumspray, tåregas, syreholdig spray og dyreafskrækningsspray

c) *spidse og skarpe genstande* — spidse og skarpe genstande, der kan bruges til at forårsage alvorlig personskade, herunder:

   — genstande, der er udformet til at hugge, f.eks. store og små økser og kødøkser

   — isøkser og issyle

   — barberblade

   — hobbyknive

   — knive med en bladlængde på mere end 6 cm

   — sakse med en bladlængde på mere end 6 cm målt fra omdrejningspunktet

   — kampsportsudstyr med skarpe spidser eller kanter

   — sværd og sabler

d) *værktøj* — værktøj, der kan bruges til enten at forårsage alvorlig personskade eller til at udøve en trussel mod flysikkerheden, herunder:

   — koben

   — bor og borehoveder, herunder batteridrevne boremaskiner

   — værktøjer med et blad eller skaft på mere end 6 cm, der kan bruges som våben, f.eks. skruetrækkere og mejsler

   — save, herunder batteridrevne save

   — blæselamper

   — bolt- og sømpistoler

▼B

e) *stumpe redskaber* — genstande, der kan forårsage alvorlig personskade, når de bruges til at slå med, herunder:

— baseball- og softballbat

— køller og stave, f.eks. totenschlægere, knipler og politistave

— kampsportsudstyr

f) *eksplosive og brændbare stoffer og anordninger* — eksplosive og brændbare stoffer og anordninger, der kan, eller ser ud til at kunne bruges til at forårsage alvorlig personskade eller til at udøve en trussel mod flysikkerheden, herunder:

— ammunition

— fænghætter

— detonatorer og lunter/spræng- og tændsnore/brandrør

— kopier eller efterligninger af eksplosive genstande

— miner, granater og andre militære eksplosivstofmagasiner

— fyrværkeri og andre pyrotekniske artikler

— røgbomber og røgpatroner

— dynamit, krudt og plastiske eksplosivstoffer.

5. **INDSKREVET BAGAGE**

5.0. GENERELLE BESTEMMELSER

5.0.1. Medmindre andet er angivet, sikres gennemførelsen af de foranstaltninger, som er fastsat i dette kapitel, af myndigheden, lufthavnsoperatøren, luftfartsselskabet eller den ansvarlige enhed i overensstemmelse med det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart som omhandlet i artikel 10 i forordning (EF) nr. 300/2008.

5.0.2. Tredjelande, som følger sikkerhedsnormer, der er anerkendt som værende ækvivalente med de fælles grundlæggende normer for indskrevet bagage, er opført i tillæg 5-A.

▼M5

5.0.3. Indskrevet bagage, der ankommer fra en medlemsstat, hvor luftfartøjet var i transit efter at være ankommet fra et tredjeland, som ikke er opført i tillæg 5-A, eller fra en lufthavn i EU, hvor den relevante medlemsstat har afveget fra de fælles grundlæggende normer som omhandlet i artikel 1 i forordning (EU) nr. 1254/2009, betragtes som indskrevet bagage, der ankommer fra et tredjeland, medmindre det bekræftes, at denne indskrevne bagage blev screenet i overensstemmelse med dette kapitel.

▼B

5.0.4. I dette kapitel forstås ved »sikret bagage« screenet afgående indskrevet bagage, der er fysisk beskyttet med henblik på at sikre, at der ikke anbringes genstande deri.

5.0.5. Henvisninger til tredjelande i dette kapitel og i givet fald i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005 omfatter andre lande og territorier, for hvilke afsnit VI i tredje del i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde ikke finder anvendelse ifølge samme traktats artikel 355.

▼M5

5.0.6. Indskrevet bagage, der ankommer fra en lufthavn i EU, hvor den relevante medlemsstat har afveget fra de fælles grundlæggende normer som omhandlet i artikel 1 i forordning (EU) nr. 1254/2009, betragtes som indskrevet bagage, der ankommer fra et tredjeland, medmindre det bekræftes, at den indskrevne bagage blev screenet i overensstemmelse med dette kapitel.

▼B

5.1. SCREENING AF INDSKREVET BAGAGE

5.1.1. Følgende metoder anvendes, enten enkeltvis eller i kombination, til screening af indskrevet bagage:

a) manuel undersøgelse eller

b) røntgenudstyr eller

c) EDS-udstyr til sporing af eksplosive stoffer eller

d) spordetektionsudstyr (ETD) eller

e) bombehunde.

Når operatøren, som foretager screeningen, ikke kan slå fast, hvorvidt den indskrevne bagage indeholder forbudte genstande, afvises bagagen eller underkastes fornyet screening, til operatøren er stillet tilfreds.

5.1.2. En manuel undersøgelse skal bestå af et grundigt manuelt tjek af bagagen og dennes samlede indhold for at skabe rimelig sikkerhed for, at den ikke indeholder forbudte genstande.

5.1.3. Hvis der benyttes røntgen- eller EDS-udstyr, skal enhver genstand, der er så kompakt, at den hæmmer skærmoperatørens evne til at analysere bagagens indhold, screenes ved hjælp af en anden metode.

5.1.4. Screening ved hjælp af spordetektionsudstyr (ETD — Explosive Trace Detection equipment) skal bestå af en analyse af prøver, som udtages fra bagagens yderside og inderside og fra dens indhold. Indholdet kan også underkastes en manuel undersøgelse.

5.1.5. Den kompetente myndighed kan fastsætte kategorier af indskrevet bagage, som af objektive grunde underkastes særlige screeningprocedurer eller kan undtages fra screening. Kommissionen underrettes om de fastsatte kategorier.

5.1.6. Screening af indskrevet bagage skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

5.1.7. Personer, der screener indskrevet bagage med røntgenudstyr eller EDS-udstyr, må normalt ikke tilbringe mere end 20 minutter med løbende at gennemgå billeder. Efter hver af disse perioder må skærmoperatøren ikke gennemgå billeder i mindst 10 minutter. Dette krav gælder alene, hvis strømmen af billeder, som skal gennemgås, er kontinuerlig.

Der skal være en tilsynsførende med ansvar for de skærmoperatører, der kontrollerer indskrevet bagage, med henblik på at sikre en optimal sammensætning af medarbejderstaben, kvalitet i arbejdet, undervisning, støtte og bedømmelse.

5.2. BESKYTTELSE AF INDSKREVET BAGAGE

5.2.1. Passagerer må ikke få adgang til screenet indskrevet bagage, medmindre det er deres egen bagage, og de er under opsyn for at sikre, at:

a) ingen forbudte genstande, jf. tillæg 5-B, anbringes i den indskrevne bagage eller

b) ingen forbudte genstande, jf. tillæg 4-C, fjernes fra den indskrevne bagage og medbringes i de security-beskyttede områder eller om bord på et luftfartøj.

▼B

5.2.2. Indskrevet bagage, som ikke er beskyttet mod uautoriseret adgang, screenes på ny.

5.2.3. Beskyttelse af indskrevet bagage skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

5.3. SAMMENKÆDNING AF BAGAGE

5.3.1. **Identifikation af indskrevet bagage**

5.3.1.1. Luftfartsselskabet sikrer i forbindelse med ombordstigningsprocessen, at en passager fremviser et gyldigt boardingkort eller tilsvarende, hvorpå dennes indskrevne bagage er angivet.

5.3.1.2. Luftfartsselskabet sikrer, at der forefindes en procedure, hvormed det er muligt at identificere indskrevet bagage tilhørende personer, som ikke er steget om bord, eller som forlod luftfartøjet før afgang.

5.3.1.3. Hvis passageren ikke er om bord på luftfartøjet, betragtes den indskrevne bagage, der er angivet på hans boardingkort eller tilsvarende, som uledsaget.

5.3.1.4. Luftfartsselskabet skal sikre, at alt uledsaget indskrevet bagage tydeligt kan identificeres som godkendt til lufttransport.

5.3.2. **Omstændigheder, som passageren ikke har haft indflydelse på**

5.3.2.1. Årsagen til, at bagagen blev uledsaget, skal registreres, inden den lastes på luftfartøjet, medmindre sikkerhedskontrollen som omhandlet i punkt 5.3.3 er blevet gennemført.

5.3.2.2. Der er fastsat yderligere detaljerede bestemmelser for omstændigheder, som passageren ikke har haft indflydelse på, i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

5.3.3. **En passende sikkerhedskontrol for uledsaget, indskrevet bagage**

5.3.3.1. Uledsaget, indskrevet bagage, som ikke er omfattet af punkt 5.3.2, skal screenes ved hjælp af en af de metoder, som er fastsat i punkt 5.1.1, og hvor dette er relevant, anvendes de yderligere krav, der er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

5.3.3.2. Indskrevet bagage, som bliver uledsaget bagage grundet andre omstændigheder end dem, der er anført i punkt 5.3.2.2, skal fjernes fra luftfartøjet og screenes på ny, inden den lastes igen.

5.3.3.3. Der er fastsat yderligere detaljerede bestemmelser for passende sikkerhedskontrol for uledsaget, indskrevet bagage i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

5.4. FORBUDTE GENSTANDE

5.4.1. Passager må ikke medbringe de genstande, som er opført i tillæg 5-B, i deres indskrevne bagage.

5.4.2. Der kan gøres en undtagelse fra punkt 5.4.1, hvis:

a) den kompetente myndighed har nationale regler, som tillader, at genstanden må medbringes, og

b) de gældende sikkerhedsbestemmelser er opfyldt.

▼M15

Et luftfartsselskab sikrer, at det kun tillades at transportere skydevåben i indskrevet bagage, når en autoriseret og behørigt kvalificeret person har konstateret, at de ikke er ladt. Sådanne skydevåben skal opbevares på et sted, hvortil ingen person har adgang under flyvningen.

▼M2

5.4.3. Luftfartsselskabet sikrer, at passagererne oplyses om de forbudte genstande, der er opført i tillæg 5-B, på et hvilket som helst tidspunkt inden check-in afsluttes.

▼M7

TILLÆG 5-A

INDSKREVET BAGAGE

TREDJELANDE OG ANDRE LANDE OG TERRITORIER, FOR HVILKE AFSNIT VI I TREDJE DEL AF TRAKTATEN OM DEN EUROPÆISKE UNIONS FUNKTIONSMÅDE IKKE FINDER ANVENDELSE IFØLGE SAMME TRAKTATS ARTIKEL 355, OG SOM FØLGER SIKKERHEDSNORMER, DER ER ANERKENDT SOM VÆRENDE ÆKVIVALENTE MED DE FÆLLES GRUNDLÆGGENDE NORMER FOR CIVIL LUFTFARTSSIKKERHED

Med hensyn til indskrevet bagage er de sikkerhedsnormer, der følges af nedenstående tredjelande og andre lande og territorier, for hvilke afsnit VI i tredje del af traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde ikke finder anvendelse ifølge samme traktats artikel 355, anerkendt som værende ækvivalente med de fælles grundlæggende normer for civil luftfartssikkerhed:

Canada

Færøerne, hvad angår Vagar lufthavn

Grønland, hvad angår Kangerlussuaq lufthavn

Guernsey

Isle of Man

Jersey

Montenegro

▼M13

Republikken Serbien, hvad angår Beograds Nikola Tesla lufthavn

▼M7

Republikken Singapore, hvad angår Singapores Changi lufthavn

Staten Israel, hvad angår Ben Gurion International Airport

Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland

USA

Kommissionen underretter straks medlemsstaternes ansvarlige myndigheder, hvis den har oplysninger om, at sikkerhedsnormer, der anvendes i tredjelande eller andre lande og territorier, som har betydelig indflydelse på den generelle luftfartssikkerhed i EU, ikke længere svarer til EU's fælles grundlæggende normer.

Medlemsstaternes ansvarlige myndigheder underrettes straks, hvis Kommissionen har oplysninger om, at der er truffet foranstaltninger, herunder kompenserende foranstaltninger, der bekræfter, at tredjelandets eller det andet lands eller territoriums luftfartssikkerhedsnormer igen kan betragtes som svarende til EU's.

▼B

TILLÆG 5-B

INDSKREVET BAGAGE

LISTE OVER FORBUDTE GENSTANDE

Passagerer må ikke medbringe følgende genstande i deres indskrevne bagage:

eksplosive og brændbare stoffer og anordninger — eksplosive og brændbare stoffer og anordninger, der kan bruges til at forårsage alvorlig personskade eller til at udøve en trussel mod flysikkerheden, herunder:

— ammunition

— fænghætter

— detonatorer og lunter/spræng- og tændsnore/brandrør

▼B

— miner, granater og andre militære eksplosivstofmagasiner

— fyrværkeri og andre pyrotekniske artikler

— røgbomber og røgpatroner

— dynamit, krudt og plastiske eksplosivstoffer.

6. **FRAGT OG POST**

6.0. GENERELLE BESTEMMELSER

6.0.1. Myndigheden, lufthavnsoperatøren, luftfartsselskabet eller den ansvarlige enhed ifølge definitionen i dette kapitel sikrer gennemførelsen af de foranstaltninger, som er fastsat i dette kapitel.

6.0.2. Brugsklare eksplosive og brændbare anordninger, som ikke befordres i overensstemmelse med de gældende sikkerhedsregler, betragtes som forbudte genstande i fragtforsendelser og post.

6.0.3. Henvisninger til tredjelande i dette kapitel og i givet fald i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005 omfatter andre lande og territorier, for hvilke afsnit VI i tredje del i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde ikke finder anvendelse ifølge samme traktats artikel 355.

▼M12

6.0.4. I dette bilag forstås ved »forudgående fragtinformation før lastning« (Pre-Loading Advance Cargo Information) eller »PLACI« den første risikoanalyse med henblik på luftfartssikkerheden af varer, der skal føres ind i Unionens toldområde ([1]) ad luftvejen.

▼B

6.1. SIKKERHEDSKONTROL — GENERELLE BESTEMMELSER

6.1.1. Al fragt og post screenes af en sikkerhedsgodkendt fragtagent, inden det lastes på et luftfartøj, medmindre:

a) en sikkerhedsgodkendt fragtagent har gennemført den krævede sikkerhedskontrol af forsendelsen, og forsendelsen har været beskyttet mod uautoriseret adgang, fra denne sikkerhedskontrol blev udført og frem til lastningen, eller

b) en kendt befragter har gennemført den krævede sikkerhedskontrol af forsendelsen, og forsendelsen har været beskyttet mod uautoriseret adgang, fra denne sikkerhedskontrol blev udført og frem til lastningen eller

▼M15

_____

▼B

d) forsendelsen er undtaget fra screening, og den er beskyttet mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvorfra den blev identificerbar luftfragt eller identificerbar luftpost, og frem til lastningen.

6.1.2. Hvis der er grund til at antage, at en forsendelse, for hvilken en sikkerhedskontrol er udført, har været udsat for et indgreb eller ikke har været beskyttet mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvor denne sikkerhedskontrol blev udført, screenes den af en sikkerhedsgodkendt fragtagent, før den lastes på et luftfartøj. Forsendelser, der ser ud, som om de har været udsat for betydelige indgreb eller på anden måde forekommer mistænkelige, håndteres som højrisikofragt eller -post (HRCM), jf. punkt 6.7.

([1]) Eftersom Island ikke er en del af Unionens toldområde betragtes Island med henblik på punkt 6.8.7 i dette bilag som et tredjeland.

▼M5

_____

▼M15

6.1.3. En sikkerhedsgodkendt fragtagent, der afviser en forsendelse, fordi den udgør en høj risiko, sikrer, at forsendelsen og den ledsagende dokumentation mærkes som højrisikofragt og -post, før den returneres til den person, der repræsenterer den enhed, der leverer forsendelsen. En sådan forsendelse må ikke lastes på et luftfartøj, medmindre den håndteres af en anden sikkerhedsgodkendt fragtagent i overensstemmelse med punkt 6.7.

▼M12

6.1.4. Der gives kun adgang til de security-beskyttede områder for fragt og post, når det er fastslået, hvilken af følgende kategorier den enhed, der transporterer forsendelsen fra landsiden, tilhører:

a) en sikkerhedsgodkendt fragtagent

b) en kendt befragter

▼C1

c) en transportør, der er udpeget i overensstemmelse med punkt 6.6.1.1, litra c), der transporterer forsendelser, der tidligere har være genstand for en sikkerhedskontrol

▼M12

d) ingen af de enheder, der er omhandlet i litra a), b) eller c).

6.1.5. Hvis punkt 6.1.4, litra c), finder anvendelse, stilles en kopi af den underskrevne erklæring i tillæg 6-E til rådighed for den sikkerhedsgodkendte fragtagent, det luftfartsselskab eller den lufthavnsoperatør, der giver adgang til de security-beskyttede områder, medmindre et af følgende forhold gør sig gældende:

▼C1

a) transportøren er selv en sikkerhedsgodkendt fragtagent

▼M12

b) transporten udføres på vegne af den modtagende sikkerhedsgodkendte fragtagent eller det modtagende luftfartsselskab i de security-beskyttede områder.

▼C1

Transportørens fremlæggelse af en kopi af den underskrevne erklæring i tillæg 6-E kan erstattes af en ækvivalent mekanisme med forudgående underretning af adgangspunktet, der foretages enten af den kendte befragter, hvis lokaler er beliggende uden for lufthavnen, eller den sikkerhedsgodkendte fragtagent, på hvis vegne transporten udføres, eller af den modtagende sikkerhedsgodkendte fragtagent eller det modtagende luftfartsselskab i de security-beskyttede områder.

▼M12

6.1.6. Fragt- eller postforsendelser, som ikke tidligere har været genstand for en sikkerhedskontrol, kan få lov til at passere ind i de security-beskyttede områder, forudsat at de gøres til genstand for en af følgende foranstaltninger:

a) de screenes, før de kommer ind i de security-beskyttede områder i overensstemmelse med punkt 6.2 på ansvar af den modtagende sikkerhedsgodkendte fragtagent eller det modtagende luftfartsselskab

b) de eskorteres til den sikkerhedsgodkendte fragtagents eller luftfartsselskabets lokaler i de security-beskyttede områder på disses ansvar.

Efter levering skal sådanne forsendelser beskyttes mod uautoriseret adgang, indtil de screenes.

Det personale, der eskorterer sådanne forsendelser eller beskytter dem mod uautoriseret adgang, skal være ansat i overensstemmelse med punkt 11.1.1 og uddannet i overensstemmelse med som minimum punkt 11.2.3.9.

▼B

6.2. SCREENING

6.2.1. **Screening**

6.2.1.1. I forbindelse med screening af fragt eller post:

a) anvendes de midler eller metoder, der giver størst sandsynlighed for at opdage forbudte genstande, idet der tages hensyn til forsendelsens art, og

b) skal de anvendte midler eller metoder være af en tilstrækkeligt høj standard til, at det med rimelighed sikres, at der ikke er forbudte genstande skjult i forsendelsen.

6.2.1.2. Når operatøren, som foretager screeningen, ikke med rimelighed kan slå fast, om forsendelsen indeholder forbudte genstande, afvises forsendelsen eller underkastes fornyet screening, til operatøren er stillet tilfreds.

6.2.1.3. Screening af fragt og post skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

6.2.1.4. Personer, der screener fragt med røntgenudstyr eller EDS-udstyr, må normalt ikke tilbringe mere end 20 minutter med løbende at gennemgå billeder. Efter hver af disse perioder må skærmoperatøren ikke gennemgå billeder i mindst 10 minutter. Dette krav gælder alene, hvis strømmen af billeder, som skal gennemgås, er kontinuerlig.

6.2.1.5. Fragt og post screenes ved hjælp af mindst én af følgende metoder i overensstemmelse med tillæg 6-J:

a) manuel undersøgelse

b) røntgenudstyr

c) EDS-udstyr

d) bombehunde (EDD)

e) spordetektionsudstyr (ETD)

f) visuel kontrol

▼M16

g) metaldetektorer (MDE)

h) EVD-udstyr.

▼M2

_____

▼B

6.2.1.6. Der må kun anvendes andre passende former for sikkerhedskontrol, når det på grund af forsendelsens art ikke er muligt at anvende nogen af de øvrige midler eller metoder, som er angivet i punkt 6.2.1.5, hvis den kompetente myndighed godkender dette, og Kommissionen er underrettet herom.

6.2.2. **Undtagelser fra screening**

Der er fastsat bestemmelser for undtagelser fra screening i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

▼B

6.3. SIKKERHEDSGODKENDTE FRAGTAGENTER

6.3.1. **Godkendelse af sikkerhedsgodkendte fragtagenter**

6.3.1.1. Sikkerhedsgodkendte fragtagenter godkendes af den kompetente myndighed.

Godkendelsen som sikkerhedsgodkendt fragtagent skal gælde for en specifik lokalitet.

Enhver enhed, der gennemfører sikkerhedskontrol som omhandlet i punkt 6.3.2, skal være godkendt som sikkerhedsgodkendt fragtagent. ►C2 Dette omfatter også eksterne logistikudbydere med ansvar for integrerede oplags- og transporttjenester, luftfartsselskaber og handlingselskaber. ◄

En sikkerhedsgodkendt fragtagent kan give en eller flere af følgende opgaver i underentreprise:

a) den i punkt 6.3.2 omhandlede sikkerhedskontrol til en anden sikkerhedsgodkendt fragtagent

b) den i punkt 6.3.2 omhandlede sikkerhedskontrol til en anden enhed, når kontrollen gennemføres i den sikkerhedsgodkendte fragtagents egne lokaler eller i en lufthavn og er omfattet af den sikkerhedsgodkendte fragtagents eller lufthavnens sikkerhedsprogram

c) den i punkt 6.3.2 omhandlede sikkerhedskontrol til en anden enhed, når kontrollen gennemføres andetsteds end i den sikkerhedsgodkendte fragtagents egne lokaler eller i en lufthavn, og den kompetente myndighed har certificeret eller godkendt enheden og opført den på en liste med henblik på at levere disse tjenester

▼C2

d) beskyttelsen og transporten af en forsendelse til en transportør, som opfylder kravene i punkt 6.6.

▼B

6.3.1.2. Der gælder følgende procedure for godkendelse af sikkerhedsgodkendte fragtagenter:

a) Ansøgeren ansøger om den kompetente myndigheds godkendelse i den medlemsstat, hvori de lokaliteter, ansøgningen omhandler, befinder sig.

Ansøgeren forelægger den kompetente myndighed et sikkerhedsprogram. I programmet beskrives de metoder og procedurer, som agenten vil følge for at opfylde kravene i forordning (EF) nr. 300/2008 og dertil hørende gennemførelsesretsakter. Det beskrives ligeledes i programmet, hvordan fragtagenten selv overvåger, at disse metoder og procedurer overholdes. Et sikkerhedsprogram for luftfartsselskaber med en beskrivelse af de metoder og procedurer, som luftfartsselskabet følger for at opfylde kravene i forordning (EF) nr. 300/2008 og dertil hørende gennemførelsesretsakter, anses for at opfylde kravet til en sikkerhedsgodkendt fragtagents sikkerhedsprogram.

Ansøgeren forelægger endvidere den i tillæg 6-A indeholdte »Forpligtelseserklæring — sikkerhedsgodkendt fragtagent«. Denne erklæring skal være underskrevet af ansøgerens juridiske repræsentant eller af den person, der er ansvarlig for sikkerheden.

▼M15

Den underskrevne erklæring skal indeholde en tydelig angivelse af beliggenheden af den eller de lokaliteter, som den henviser til, og den skal opbevares af den relevante kompetente myndighed.

▼M12

b) den kompetente myndighed eller en EU-luftfartssikkerhedsvalidator, der handler på dennes vegne, undersøger sikkerhedsprogrammet og aflægger efterfølgende et kontrolbesøg på de angivne lokaliteter for at vurdere, om ansøgeren opfylder kravene i forordning (EF) nr. 300/2008 og de gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf.

Bortset fra screeningkravene i punkt 6.2 skal den relevante toldmyndigheds undersøgelse af ansøgerens lokaliteter i henhold til artikel 29 i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447 ([1]) betragtes som et kontrolbesøg på stedet, hvis den har fundet sted højst 3 år forud for den dato, hvor ansøgeren ansøger om godkendelse som sikkerhedsgodkendt fragtagent. Ansøgeren stiller AEO-bevillingen og den relevante vurdering fra toldmyndighederne til rådighed med henblik på yderligere inspektion.

▼B

c) Finder den kompetente myndighed de oplysninger, der er afgivet under litra a) og b), tilfredsstillende, sikrer den, at de nødvendige oplysninger om fragtagenten senest den næste arbejdsdag indføres i »Unionens database til sikring af forsyningskæden«. I forbindelse med optagelsen i databasen giver den kompetente myndighed hver godkendt lokalitet en entydig alfanumerisk identifikationskode i standardformatet.

Finder den kompetente myndighed ikke de oplysninger, der er afgivet under litra a) og b), tilfredsstillende, meddeles grundene til dette øjeblikkeligt til den enhed, der ansøger om godkendelse som sikkerhedsgodkendt fragtagent.

d) En sikkerhedsgodkendt fragtagent anses ikke for godkendt, førend oplysningerne om denne er opført i »Unionens database til sikring af forsyningskæden«.

6.3.1.3. En sikkerhedsgodkendt fragtagent skal udpege mindst en person på hver lokalitet til at varetage ansvaret for gennemførelsen af det forelagte sikkerhedsprogram. Denne person skal have gennemgået en baggrundskontrol med et tilfredsstillende resultat i overensstemmelse med punkt 11.1.

6.3.1.4. En sikkerhedsgodkendt fragtagent skal underkastes fornyet validering med regelmæssige mellemrum, som ikke overstiger fem år. Denne skal omfatte et kontrolbesøg på stedet for at vurdere, om den sikkerhedsgodkendte fragtagent stadig opfylder kravene i forordning (EF) nr. 300/2008 og dertil hørende gennemførelsesretsakter.

En inspektion hos den sikkerhedsgodkendte fragtagent, som udføres af den kompetente myndighed i henhold til dennes nationale kvalitetskontrolprogram, kan anses for et kontrolbesøg på stedet, forudsat at inspektionen omfatter alle de krav, der er nødvendige for godkendelsen.

▼M12

Bortset fra screeningkravene i punkt 6.2 skal den relevante toldmyndigheds undersøgelse af den sikkerhedsgodkendte fragtagents lokaliteter i henhold til artikel 29 i gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447 betragtes som et kontrolbesøg på stedet.

6.3.1.5. Finder den kompetente myndighed det ikke længere godtgjort, at den sikkerhedsgodkendte fragtagent opfylder kravene i forordning (EF) nr. 300/2008, inddrager den vedkommendes status som sikkerhedsgodkendt fragtagent for den eller de specifikke lokaliteter.

([1]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447 af 24. november 2015 om gennemførelsesbestemmelser til visse bestemmelser i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 om EU-toldkodeksen (EUT L 343 af 29.12.2015, s. 558).

▼M12

Umiddelbart efter inddragelsen og under alle omstændigheder inden for 24 timer efter inddragelsen sikrer den kompetente myndighed, at den tidligere sikkerhedsgodkendte fragtagents ændrede status fremgår af »Unionens database til sikring af forsyningskæden«.

Hvis en sikkerhedsgodkendt fragtagent ikke længere er indehaver af en AEO-bevilling, jf. artikel 38, stk. 2, litra b), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 ([1]) og artikel 33 i gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447, eller hvis dennes AEO-bevilling er suspenderet som følge af manglende overholdelse af artikel 39, litra e), i forordning (EU) nr. 952/2013) og artikel 28 i gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447, træffer den kompetente myndighed passende foranstaltninger til at sikre, at den sikkerhedsgodkendte fragtagent overholder kravene i forordning (EF) nr. 300/2008.

Den sikkerhedsgodkendte fragtagent underretter den kompetente myndighed om enhver ændring vedrørende sin AEO-bevilling, jf. artikel 38, stk. 2, litra b), i forordning (EU) nr. 952/2013 og artikel 33 i forordning (EU) 2015/2447.

▼B

6.3.1.6. Uden at dette berører hver medlemsstats ret til at anvende strengere foranstaltninger i overensstemmelse med artikel 6 i forordning (EF) nr. 300/2008, skal en sikkerhedsgodkendt fragtagent, som er godkendt efter punkt 6.3 i dette bilag, anerkendes i alle medlemsstater.

6.3.1.7. Kravene i punkt 6.3.1, bortset fra 6.3.1.2, litra d), finder ikke anvendelse, når den kompetente myndighed selv skal godkendes som en sikkerhedsgodkendt fragtagent.

▼M12

6.3.1.8. Den kompetente myndighed stiller alle oplysninger til rådighed for toldmyndighederne vedrørende en sikkerhedsgodkendt fragtagents status, der kan være relevante for retten til at indehave en AEO-bevilling, jf. artikel 38, stk. 2, litra b), i forordning (EU) nr. 952/2013 og artikel 33 i gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447. Dette omfatter også oplysninger om nye godkendelser af sikkerhedsgodkendte fragtagenter, inddragelse af status som sikkerhedsgodkendt fragtagent, fornyet validering og inspektioner, verifikationsplaner og resultaterne af disse vurderinger.

Den kompetente myndighed og de nationale toldmyndigheder fastlægger de nærmere regler for denne udveksling af oplysninger.

▼B

6.3.2. **Sikkerhedsgodkendte fragtagenters gennemførelse af sikkerhedskontrol**

▼M15

6.3.2.1. Ved modtagelsen af en forsendelse fastslår en sikkerhedsgodkendt fragtagent, hvorvidt den enhed, som den modtager forsendelsen fra, er en sikkerhedsgodkendt fragtagent, en kendt befragter eller evt. ingen af delene.

▼M2

6.3.2.2. Den sikkerhedsgodkendte fragtagent eller luftfartsselskabet, beder den person, der leverer forsendelserne, om at forevise et id-kort, pas, kørekort eller et andet dokument med foto, der er udstedt eller anerkendes af den nationale myndighed. Kortet eller dokumentet anvendes til at fastslå identiteten af den person, som leverer forsendelserne.

▼B

6.3.2.3. Den sikkerhedsgodkendte fragtagent skal sikre, at forsendelser, der ikke tidligere har været underkastet hele den påkrævede sikkerhedskontrol:

▼M15

a) screenes i overensstemmelse med punkt 6.2 eller 6.7 alt efter omstændighederne eller

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 af 9. oktober 2013 om EU-toldkodeksen (EUT L 269 af 10.10.2013, s. 1).

▼B

b) modtages til opbevaring på den sikkerhedsgodkendte fragtagents eneansvar, uden at de kan identificeres som luftfragtforsendelser før udvælgelsen, og de udvælges selvstændigt uden mellemkomst af afsenderen eller enhver person eller enhed, bortset fra dem, som den sikkerhedsgodkendte fragtagent har udpeget og uddannet til dette formål.

Litra b) må kun anvendes, hvis afsenderen ikke kan forudse, om forsendelsen skal transporteres ad luftvejen.

▼M2

6.3.2.4. Efter at sikkerhedskontrollen som beskrevet i punkt 6.3.2.1 til 6.3.2.3 i dette bilag og punkt 6.3 i bilaget til Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005 er udført, skal den sikkerhedsgodkendte fragtagent sørge for, at fragt og post beskyttes i overensstemmelse med punkt 6.6.

▼B

6.3.2.5. Efter at sikkerhedskontrollen som beskrevet i punkt 6.3.2.1-6.3.2.4 er udført, skal den sikkerhedsgodkendte fragtagent sikre, at enhver forsendelse, der overdrages til et luftfartsselskab eller en anden sikkerhedsgodkendt fragtagent, ledsages af relevant dokumentation, enten i form af et luftfragtbrev eller en særskilt erklæring i en elektronisk udgave eller en papirudgave.

6.3.2.6. Den i punkt 6.3.2.5 omhandlede dokumentation skal stilles til rådighed for den kompetente myndighed med henblik på inspektion, før forsendelsen lastes om bord på et luftfartøj, og efterfølgende i den samlede flyvetid, dog mindst i 24 timer, og den skal indeholde alle følgende oplysninger:

a) den sikkerhedsgodkendte fragtagents entydige alfanumeriske identifikationskode, der er tildelt af den kompetente myndighed

b) en entydig identifikationskode for forsendelsen, f.eks. nummeret på firma- eller hovedluftfragtbrevet

c) forsendelsens indhold undtagen for forsendelser, som er anført i punkt 6.2.1, litra d) og e), i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005

▼M15

d) forsendelsens sikkerhedsstatus med en af følgende angivelser:

— »SPX«, der betyder, at forsendelsen er sikret til transport med passager-, fragt- og postfly

— »SHR«, der betyder, at forsendelsen er sikret til transport med passager-, fragt- og postfly i overensstemmelse med de krav, der gælder for højrisikoforsendelser

▼M2

e) årsagen til, at der er udstedt sikkerhedsstatus, med angivelse af:

i) »KC«, der betyder, at forsendelsen er modtaget fra en kendt befragter, eller

▼M15

_____

▼M2

iii) »RA«, der betyder udvalgt af en sikkerhedsgodkendt fragtagent, eller

▼M16

iv) de anvendte screeningmidler eller -metoder som følger:

— manuel undersøgelse (PHS)

— røntgenudstyr (XRY)

— EDS-udstyr (EDS)

— bombehunde (EDD)

— ETD-udstyr (ETD)

▼M16

— visuel kontrol (VCK)

— metaldetektorer (CMD)

— EVD-udstyr (EVD)

— enhver anden metode (AOM) i overensstemmelse med punkt 6.2.1.6, idet det angives, hvilken metode der er anvendt, eller

▼M2

v) begrundelsen for at undtage forsendelsen fra screening

▼B

f) navnet på den person, der udstedte denne sikkerhedsstatus, eller en tilsvarende identifikation samt dato og tidspunkt for udstedelsen

▼M12

g) den entydige identifikationskode, som den kompetente myndighed har tildelt en sikkerhedsgodkendt fragtagent, der har accepteret den sikkerhedsstatus, som en anden sikkerhedsgodkendt fragtagent har givet forsendelsen, herunder i forbindelse med transfer.

▼B

En sikkerhedsgodkendt fragtagent, som giver forsendelser i udbud til en anden sikkerhedsgodkendt fragtagent eller et luftfartsselskab, kan også beslutte kun at videregive de oplysninger, der kræves ifølge litra a) til e) og litra g), og opbevare de oplysninger, der kræves i litra f), i flyvningens eller flyvningernes varighed, dog mindst i 24 timer.

▼M12

Transferfragt eller -post, for hvilken luftfartsselskabet eller den sikkerhedsgodkendte fragtagent, der udfører opgaven på førstnævntes vegne, ikke i ledsagedokumenterne kan bekræfte de oplysninger, der kræves i henhold til dette punkt eller punkt 6.3.2.7, alt efter hvad der er relevant, screenes inden lastning på et luftfartøj med henblik på den efterfølgende flyvning.

▼B

6.3.2.7. I forbindelse med konsolideringer betragtes kravene i punkt 6.3.2.5 og 6.3.2.6 som opfyldt, hvis:

a) den sikkerhedsgodkendte fragtagent, som foretager konsolideringen, opbevarer de oplysninger, der kræves ifølge punkt 6.3.2.6, litra a) til g), for hver enkelt forsendelse i flyvningens eller flyvningernes varighed, dog mindst i 24 timer, og

b) den dokumentation, der følger med konsolideringen, indeholder den alfanumeriske identifikationskode for den sikkerhedsgodkendte fragtagent, som foretog konsolideringen, en entydig identifikationskode for konsolideringen samt dennes sikkerhedsstatus.

Litra a) kræves ikke for konsolideringer, som altid screenes, eller som undtages fra screening i overensstemmelse med punkt 6.2.1, litra d) og e), i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005, hvis den sikkerhedsgodkendte fragtagent giver konsolideringen en entydig identifikationskode samt angiver dens sikkerhedsstatus og en enkelt begrundelse for, at denne sikkerhedsstatus blev udstedt.

6.3.2.8. Ved modtagelsen af forsendelser, der ikke tidligere har været underkastet hele den påkrævede sikkerhedskontrol, kan den sikkerhedsgodkendte fragtagent også vælge ikke at anvende den krævede sikkerhedskontrol, jf. punkt 6.3.2, men overdrage forsendelserne til en anden sikkerhedsgodkendt fragtagent for at sikre, at disse sikkerhedskontroller udføres.

▼B

6.3.2.9. ►M15 En sikkerhedsgodkendt fragtagent sikrer, at alt personale er ansat i overensstemmelse med kravene i kapitel 11 og er behørigt uddannet i overensstemmelse med de relevante jobbeskrivelser. Personale med uledsaget adgang til identificerbar luftfragt eller identificerbar luftpost, for hvilken den krævede sikkerhedskontrol er gennemført, skal i uddannelsesøjemed betragtes som personale, der udfører sikkerhedskontrol. Personer, der tidligere er uddannet i overensstemmelse med punkt 11.2.7, skal senest den 1. januar 2023 have opgraderet deres kompetencer, således at de er i overensstemmelse med dem, der er omhandlet i punkt 11.2.3.9. ◄

Den sikkerhedskontrol, der skal udføres af en sikkerhedsgodkendt fragtagent, skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

6.4. KENDTE BEFRAGTERE

6.4.1. **Godkendelse af kendte befragtere**

6.4.1.1. Kendte befragtere godkendes af den kompetente myndighed.

Godkendelsen som kendt befragter skal gælde for en specifik lokalitet.

6.4.1.2. Der gælder følgende procedure for godkendelse af kendte befragtere:

▼M2

a) Ansøgeren ansøger om den kompetente myndigheds godkendelse i den medlemsstat, hvori ansøgerens lokalitet befinder sig.

Ansøgeren forelægger den kompetente myndighed et sikkerhedsprogram. I programmet beskrives de metoder og procedurer, som befragteren skal følge for at opfylde kravene i forordning (EF) nr. 300/2008 og dertil hørende gennemførelsesretsakter. Programmet skal ligeledes indeholde en beskrivelse af, hvordan befragteren selv overvåger, at disse metoder og procedurer overholdes.

Ansøgeren skal have udleveret den »vejledning til kendte befragtere«, der findes i tillæg 6-B, og den »valideringstjekliste for kendte befragtere«, der findes i tillæg 6-C.

b) Den kompetente myndighed eller EU-luftfartssikkerhedsvalidator, der handler på dennes vegne, undersøger sikkerhedsprogrammet og aflægger efterfølgende et kontrolbesøg på de angivne lokaliteter for at vurdere, om ansøgeren opfylder kravene i forordning (EF) nr. 300/2008 og dertil hørende gennemførelsesretsakter.

Til vurderingen af, om ansøgeren opfylder disse krav, anvender den kompetente myndighed eller den EU-luftfartssikkerhedsvalidator, der handler på dennes vegne, den »valideringstjekliste for kendte befragtere«, som findes i tillæg 6-C. Denne tjekliste indeholder en forpligtelseserklæring, der skal være underskrevet af ansøgerens juridiske repræsentant eller af den person, der er ansvarlig for sikkerheden på lokaliteten.

Når valideringstjeklisten er gennemgået, behandles oplysningerne på tjeklisten fortroligt.

▼M2

Den underskrevne erklæring opbevares enten af den berørte kompetente myndighed eller af EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren, og den stilles til rådighed for den berørte kompetente myndighed.

▼M12

c) Den relevante toldmyndigheds undersøgelse af ansøgerens lokaliteter i henhold til artikel 29 i gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447 betragtes som et kontrolbesøg på stedet, hvis den har fundet sted højst tre år forud for den dato, hvor ansøgeren ansøger om godkendelse som kendt befragter. Ansøgeren skal i så fald udfylde de oplysninger, der kræves i del 1 i »valideringstjeklisten for kendte befragtere«, som findes i tillæg 6-C, og sende den til den kompetente myndighed sammen med forpligtelseserklæringen, der skal være underskrevet af ansøgerens juridiske repræsentant eller af den person, der er ansvarlig for sikkerheden på lokaliteten.

Ansøgeren stiller AEO-bevillingen og den relevante vurdering fra toldmyndighederne til rådighed med henblik på yderligere inspektion.

Den underskrevne erklæring opbevares enten af den berørte kompetente myndighed, eller også opbevares den af EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren og stilles til rådighed for den kompetente myndighed efter anmodning

▼B

d) Finder den kompetente myndighed de oplysninger, der er afgivet under litra a) og b), henholdsvis a) og c) alt efter tilfældet, tilfredsstillende, sikrer den, at de nødvendige oplysninger om befragteren senest den næste arbejdsdag indføres i »Unionens database til sikring af forsyningskæden«. I forbindelse med optagelsen i databasen giver den kompetente myndighed hver godkendt lokalitet en entydig alfanumerisk identifikationskode i standardformatet.

Finder den kompetente myndighed de oplysninger, der er afgivet under litra a) og b), henholdsvis a) og c) alt efter tilfældet, utilfredsstillende, meddeles grundene til dette øjeblikkeligt til den enhed, der ansøger om godkendelse som kendt befragter.

e) En kendt befragter anses ikke for godkendt, førend oplysningerne om denne er opført i »Unionens database til sikring af forsyningskæden«.

6.4.1.3. En kendt befragter skal udpege mindst en person på hver lokalitet til at varetage ansvaret for anvendelsen af og tilsynet med gennemførelsen af sikkerhedskontrollen på denne lokalitet. Denne person skal have gennemgået en baggrundskontrol med et tilfredsstillende resultat i overensstemmelse med punkt 11.1.

6.4.1.4. En kendt befragter skal underkastes fornyet validering med regelmæssige mellemrum, som ikke overstiger fem år. Denne skal omfatte et kontrolbesøg på stedet for at vurdere, om den kendte befragter stadig opfylder kravene i forordning (EF) nr. 300/2008 og dertil hørende gennemførelsesretsakter.

En inspektion hos den kendte befragter, som udføres af den kompetente myndighed i henhold til dennes nationale kvalitetskontrolprogram, kan anses for et kontrolbesøg på stedet, forudsat at inspektionen omfatter alle de områder, der er specificeret i tjeklisten i tillæg 6-C.

▼M12

Den relevante toldmyndigheds undersøgelse af den kendte befragters lokaliteter i overensstemmelse med artikel 29 i gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447 betragtes som et kontrolbesøg på stedet.

▼M12

6.4.1.5. Finder den kompetente myndighed det ikke længere godtgjort, at den kendte befragter opfylder kravene i forordning (EF) nr. 300/2008, inddrager den vedkommendes status som kendt befragter for den eller de specifikke lokaliteter.

Umiddelbart efter inddragelsen og under alle omstændigheder inden for 24 timer efter inddragelsen sikrer den kompetente myndighed, at den kendte befragters ændrede status fremgår af »Unionens database til sikring af forsyningskæden«.

Hvis en kendt befragter ikke længere er indehaver af en AEO-bevilling, jf. artikel 38, stk. 2, litra b), i forordning (EU) nr. 952/2013 og artikel 33 i gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447, eller hvis dennes AEO-bevilling er suspenderet som følge af manglende overholdelse af artikel 39, litra e), i forordning (EU) nr. 952/2013 og artikel 28 i gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447, træffer den kompetente myndighed passende foranstaltninger til at sikre, at den kendte befragter overholder kravene i forordning (EF) nr. 300/2008.

Den kendte befragter underretter den kompetente myndighed om enhver ændring vedrørende sin AEO-bevilling, jf. artikel 38, stk. 2, litra b), i forordning (EU) nr. 952/2013 og artikel 33 i gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447.

▼B

6.4.1.6. Uden at dette berører hver medlemsstats ret til at anvende strengere foranstaltninger i overensstemmelse med artikel 6 i forordning (EF) nr. 300/2008, skal en kendt befragter, som er godkendt efter punkt 6.4 i dette bilag, anerkendes i alle medlemsstater.

▼M2

_____

▼M12

6.4.1.7. Den kompetente myndighed stiller alle oplysninger til rådighed for toldmyndighederne vedrørende en kendt befragters status, der kan være relevant for retten til at indehave en AEO-bevilling, jf. artikel 38, stk. 2, litra b), i forordning (EU) nr. 952/2013 og artikel 33 i gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447. Dette omfatter også oplysninger om nye godkendelser af kendte befragtere, inddragelse af status som kendt befragter, fornyet validering og inspektioner, verifikationsplaner og resultaterne af disse vurderinger.

Den kompetente myndighed og de nationale toldmyndigheder fastlægger de nærmere regler for denne udveksling af oplysninger.

▼B

6.4.2. **Kendte befragteres gennemførelse af sikkerhedskontrol**

6.4.2.1. En kendt befragter skal sikre, at:

a) sikkerhedsniveauet på lokaliteten eller i lokalerne er tilstrækkelig til at beskytte identificerbar luftfragt og identificerbar luftpost mod uautoriseret adgang og

▼M15

b) alt personale, der udfører sikkerhedskontrol, og alt personale med uledsaget adgang til identificerbar luftfragt eller identificerbar luftpost, for hvilken den krævede sikkerhedskontrol er gennemført, skal være ansat i overensstemmelse med kravene i kapitel 11 og skal have modtaget sikkerhedsuddannelse i overensstemmelse med punkt 11.2.3.9. Personer, der tidligere er uddannet i overensstemmelse med punkt 11.2.7, skal senest den 1. januar 2023 have opgraderet deres kompetencer, således at de er i overensstemmelse med dem, der er omhandlet i punkt 11.2.3.9, og

▼B

c) identificerbar luftfragt og identificerbar luftpost i forbindelse med produktion, pakning, oplagring, forsendelse og/eller transport i givet fald beskyttes mod uautoriseret adgang eller uautoriserede indgreb.

Hvis denne sikkerhedskontrol, uanset årsagen, ikke er udført for en forsendelse, eller hvis den kendte befragter ikke står for forsendelsen for dennes egen regning, angiver den kendte befragter tydeligt dette over for sin sikkerhedsgodkendte fragtagent, således at punkt 6.3.2.3 kan anvendes.

6.4.2.2. Den kendte befragter skal acceptere, at forsendelser, for hvilke der ikke er udført en passende sikkerhedskontrol, screenes i overensstemmelse med punkt 6.2.1.

▼M15

6.5. ►C4 GODKENDTE TRANSPORTØRER ◄

Ingen bestemmelser i denne forordning.

▼B

6.6. BESKYTTELSE AF FRAGT OG POST

6.6.1. **Beskyttelse af fragt og post under transport**

▼M15

6.6.1.1. Med henblik på at sikre, at forsendelser, for hvilke den krævede sikkerhedskontrol er gennemført, beskyttes mod uautoriseret adgang under transporten, finder alle følgende krav anvendelse:

a) forsendelserne skal pakkes eller forsegles af den sikkerhedsgodkendte fragtagent eller den kendte befragter på en sådan måde, at ethvert indgreb tydeligt vil kunne ses; er dette ikke muligt, træffes der alternative beskyttelsesforanstaltninger for at sikre forsendelsens integritet

b) lastrummet i det køretøj, som forsendelserne skal transporteres i, skal være aflåst eller forseglet; lastbiler med presenninger skal sikres med TIR-snor for at sikre, at eventuelle indgreb tydeligt vil kunne ses; ladet på ladvogne holdes under observation

c) ►C4 transportørerklæringen, der findes i tillæg 6-E, skal accepteres af den transportør, som har indgået transportaftalen med den sikkerhedsgodkendte fragtagent eller den kendte befragter, medmindre transportøren selv er godkendt som en sikkerhedsgodkendt fragtagent. ◄

►C4 Den underskrevne erklæring opbevares af den sikkerhedsgodkendte fragtagent eller den kendte befragter, som transportøren udfører transporten på vegne af. ◄ Efter anmodning stilles en genpart af den underskrevne erklæring også til rådighed for den sikkerhedsgodkendte fragtagent eller det luftfartsselskab, der modtager forsendelsen, eller for den berørte kompetente myndighed.

▼C4

Som alternativ til første afsnit, litra c), kan transportøren over for den sikkerhedsgodkendte fragtagent eller den kendte befragter, som transportøren udfører transport for, dokumentere, at han er blevet certificeret eller godkendt af en kompetent myndighed.

▼M15

Dokumentationen skal omfatte kravene i tillæg 6-E, og genparter skal opbevares af den berørte sikkerhedsgodkendte fragtagent eller den kendte befragter. Efter anmodning stilles en genpart også til rådighed for den sikkerhedsgodkendte fragtagent eller det luftfartsselskab, der modtager forsendelsen, eller til en anden kompetent myndighed.

▼B

6.6.1.2. Punkt 6.6.1.1, litra b) og c), finder ikke anvendelse i forbindelse med airside transport.

▼M12

6.6.1.3. ►C1 Transportøren sikrer, at det personale, der afhenter, transporterer, opbevarer og leverer luftfragt og -post, der er sikkerhedskontrolleret, som minimum gennemgår følgende: ◄

a) en kontrol af den personlige integritet bestående af kontrol af identiteten og af CV'et og/eller de angivne referencer

b) uddannelse i generel sikkerhedsbevidsthed i overensstemmelse med punkt 11.2.7.

6.6.1.4. ►C1 Ethvert medlem af transportørens personale, som gives uovervåget adgang til fragt og post i forbindelse med varetagelsen af de opgaver, der er nævnt i punkt 6.6.1.3, eller i forbindelse med gennemførelsen af en af de sikkerhedskontroller, der er fastsat i dette kapitel, skal have: ◄

a) gennemgået en baggrundskontrol med tilfredsstillende resultat

b) gennemgået en uddannelse i sikkerhed overensstemmelse med punkt 11.2.3.9.

6.6.1.5. ►C1 Hvis en transportør benytter en anden virksomhed til at varetage en eller flere af de opgaver, der er nævnt i punkt 6.6.1.3, skal den pågældende opfylde følgende betingelser: ◄

▼C1

a) underskrive en transportøraftale med transportøren

▼M12

b) afholde sig fra yderligere underentreprise

c) gennemføre bestemmelserne i punkt 6.6.1.3 og 6.6.1.4, alt efter hvad der er relevant.

▼C1

Den transportør, der giver opgaverne i underentreprise, har fortsat det fulde ansvar for hele den transport, der udføres på vegne af den sikkerhedsgodkendte fragtagent eller befragter.

▼B

6.6.2. **►M2 Beskyttelse af fragt og post under håndtering, opbevaring og lastning på et luftfartøj ◄**

6.6.2.1. Forsendelser af fragt og post, som befinder sig i en kritisk zone, betragtes som beskyttet mod uautoriseret adgang.

▼M2

6.6.2.2. Forsendelser af fragt og post, som befinder sig i andre zoner end en kritisk zone i et security-beskyttet område, beskyttes mod uautoriseret adgang, indtil de overdrages en anden sikkerhedsgodkendt fragtagent eller et luftfartsselskab. Forsendelserne skal placeres i adgangskontrollerede zoner i den sikkerhedsgodkendte fragtagents lokaler, eller, når de befinder sig uden for disse zoner, betragtes de som beskyttet mod uautoriseret adgang, hvis:

a) de beskyttes fysisk således, at der ikke er muligt at anbringe forbudte genstande heri, eller

b) de ikke efterlades uden opsyn, og adgangen begrænses til personer, som deltager i beskyttelse og lastning af fragt og post på et luftfartøj.

▼B

6.7. HØJRISIKOFRAGT OG -POST (HRCM)

Der er fastsat bestemmelser vedrørende højrisikofragt og -post i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

6.8. SIKKERHEDSPROCEDURER FOR FRAGT OG POST, DER BRINGES IND I UNIONEN FRA TREDJELANDE

▼B

6.8.1. **Udpegning af luftfartsselskaber**

6.8.1.1. Luftfartsselskaber, der medbringer fragt eller post fra en lufthavn i et tredjeland, der ikke er opført i tillæg 6-Fi eller 6-Fii, med henblik på transfer, transit eller aflæsning i en lufthavn, der er omfattet af forordning (EF) nr. 300/2008, udpeges som ACC3 (»Air Cargo or Mail Carrier operating into the Union from a Third Country Airport«) af en af følgende relevante myndigheder:

a) af den kompetente myndighed i den medlemsstat, som udstedte luftfartsselskabets AOC

b) af den kompetente myndighed i den medlemsstat, der er opført i bilaget til Kommissionens forordning (EF) nr. 748/2009 ([1]), for luftfartsselskaber, som ikke har et AOC udstedt af en medlemsstat

c) af den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor luftfartsselskabet har sin hovedbase i Unionen, eller en anden kompetent myndighed i Unionen efter aftale med den pågældende myndighed, hvis der tale om luftfartsselskaber, som ikke har et AOC udstedt af en medlemsstat, og som ikke er opført i bilaget til forordning (EF) nr. 748/2009.

6.8.1.2. En udpegning af et luftfartsselskab som et ACC3 for så vidt angår dettes fragt- og postflyvninger fra en lufthavn, hvor ACC3-udpegning er påkrævet (i det følgende benævnt »relevante fragtflyvninger«), foretages på grundlag af:

a) udnævnelsen af en person med overordnet ansvar på luftfartsselskabets vegne i henseende til gennemførelsen af sikkerhedsbestemmelser for fragt eller post i forbindelse med den relevante fragtflyvning og

b) en EU-luftfartssikkerhedsvalideringsrapport, som bekræfter gennemførelsen af sikkerhedsforanstaltninger.

6.8.1.3. Den kompetente myndighed tildeler det udpegede ACC3 en entydig alfanumerisk identifikationskode i standardformatet til identifikation af luftfartsselskabet og den tredjelandslufthavn, hvor luftfartsselskabet er udpeget til at transportere fragt eller post til Unionen.

6.8.1.4. Udpegningen er gyldig fra den dato, hvor den kompetente myndighed har indført ACC3's oplysninger i Unionens database til sikring af forsyningskæden, i en periode på højst fem år.

6.8.1.5. Et ACC3, der er opført i Unionens database til sikring af forsyningskæden, anerkendes i alle medlemsstater for alle flyvninger fra tredjelandslufthavnen til Unionen.

▼M7

6.8.1.6. Efter meddelelsen fra Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland om, at det har besluttet at udtræde af Den Europæiske Union i henhold til artikel 50 i TEU, er denne medlemsstats ACC3-udpegninger omfattet af følgende bestemmelser:

a) Ansvaret for de nuværende udpegninger overdrages til den kompetente myndighed i den medlemsstat, der er anført i bilaget til Kommissionens forordning (EF) nr. 748/2009, som ændret med henblik på Det Forenede Kongeriges udtræden af Unionen.

([1]) Kommissionens forordning (EF) nr. 748/2009 af 5. august 2009 om en liste over luftfartøjsoperatører, som den 1. januar 2006 udførte eller derefter har udført en af luftfartsaktiviteterne i bilag I til direktiv 2003/87/EF, med angivelse af den til hver luftfartøjsoperatør hørende administrerende medlemsstat (EUT L 219 af 22.8.2009, s. 1).

▼**M7**

b) Ansvaret for ACC3-udpegninger af luftfartsselskaber, som ikke er opført i bilaget til Kommissionens forordning (EF) nr. 748/2009, som ændret, overdrages til den kompetente myndighed, der er omhandlet i punkt 6.8.1.1., litra c).

c) Medlemsstatens kompetente myndighed, jf. litra a) og b), kan aftale med en anden medlemsstats tilsvarende myndighed, at sidstnævnte påtager sig ansvaret for ACC3-udpegningen af et givet luftfartsselskab. I så fald underretter de berørte medlemsstater straks Kommissionen.

d) Kommissionen underretter den kompetente myndighed i Det Forenede Kongerige om de medlemsstater, der overtager ansvaret for dets ACC3-udpegninger.

e) Den kompetente myndighed i Det Forenede Kongerige skal stille kopier af den nødvendige dokumentation, på hvilket grundlag den har udpeget de i litra a) nævnte luftfartsselskaber som ACC3, til rådighed for den kompetente myndighed i den modtagende medlemsstat. Dette skal som minimum omfatte den fuldstændige valideringsrapport, sikkerhedsprogrammet og, hvis det er relevant, den køreplan, der blev aftalt med det pågældende luftfartsselskab.

f) Forudsat at forpligtelserne i litra e) er opfyldt, overdrages ansvaret for ACC3-udpegningerne på datoen for Det Forenede Kongeriges udtræden af Den Europæiske Union.

g) ACC3-udpegninger af luftfartsselskaber, der udelukkende gennemfører flyvninger til Det Forenede Kongerige, ophæves.

h) De overdragne ACC3-udpegninger forbliver gyldige, indtil de udløber, og den modtagende medlemsstat overtager de ansvar og forpligtelser, der er beskrevet i denne forordning.

i) Kommissionen letter den administrative overgang ved bl.a. at indføre ACC3-oplysningerne i Unionens database til sikring af forsyningskæden.

▼**M11**

6.8.1.7. ►**M12** I perioden fra den 1. april 2020 til den 30. juni 2021 kan den kompetente myndighed fravige den procedure, der er fastsat i punkt 6.8.2, og midlertidigt udpege et luftfartsselskab som ACC3 i tilfælde, hvor der af objektive årsager relateret til covid-19-pandemien, som ligger uden for luftfartsselskabets ansvar, ikke har kunnet gennemføres en EU-validering af luftfartssikkerheden. Der gælder følgende betingelser for udpegningen: ◄

a) luftfartsselskabet har aktiv status som ACC3 på den pågældende tredjelandslokalitet eller har haft status som ACC3, der ikke udløb inden den 1. februar 2020

b) luftfartsselskabet ansøger om den nye status hos den kompetente myndighed, jf. punkt 6.8.1.1, eller den myndighed, der er ansvarlig for den udpegning, der nærmer sig udløb, idet luftfartsselskabet bekræfter, at der foreligger objektive grunde, som ligger uden for dets ansvar, og som hindrer eller forsinker opfyldelsen af kravene i punkt 6.8.2

c) luftfartsselskabet forelægger et sikkerhedsprogram, der er relevant og fyldestgørende dækker alle punkterne i tillæg 6-G, eller bekræfter, at det nuværende program stadig er tidssvarende

d) luftfartsselskabet forelægger en underskrevet erklæring, hvori det forpligter sig til at videreføre den fuldstændige og effektive gennemførelse af sikkerhedskravene, på grundlag af hvilken det har opnået den gældende eller udløbne status som ACC3

▼M11

e) udpegningen af et luftfartsselskab som ACC3 i henhold til dette punkt gælder for en periode på højst seks måneder regnet fra udløbsdatoen for den gældende eller den foregående udpegning, alt efter hvad der er relevant

f) ansøgningen, luftfartsselskabets sikkerhedsprogram og forpligtelseserklæringen indgives skriftligt eller i elektronisk format.

6.8.1.8. Hvis det er relevant, kan den kompetente myndighed aftale med det pågældende luftfartsselskab, at de årlige EU-valideringer af luftfartssikkerheden, der er omhandlet i punkt 6.8.2.2, afsnit 2, litra d), udsættes, idet de tilføjes til det antal valideringer af lufthavne, der skal foretages i det følgende år ifølge luftfartsselskabets køreplan.

6.8.1.9. I løbet af den midlertidige udpegningsperiode, jf. punkt 6.8.1.7, udfører den kompetente myndighed mindst tre overvågningsaktiviteter i den eller de lufthavn(e) i medlemsstaten, hvortil der ankommer fragt og post fra den pågældende ACC3-lokalitet, for at overvåge overholdelsen af de sikkerhedskontrolforanstaltninger, der anvendes af ACC3-luftfartsselskabet og de RA3- og KC3-enheder, som indgår i dets forsyningskæde. Hvis ACC3-luftfartsselskabet ikke udfører direkte flyvninger til den udpegende medlemsstat, koordineres overvågningen af overholdelsen af kravene med en anden medlemsstat, som ACC3-selskabet flyver til.

▼B

6.8.2. **EU-validering af luftfartssikkerhed for ACC3**

6.8.2.1. EU-validering af luftfartssikkerhed med hensyn til et luftfartsselskabs relevante fragtflyvninger skal bestå af:

a) en undersøgelse af luftfartsselskabets sikkerhedsprogram for at sikre, at det er relevant og fyldestgørende dækker alle punkter i tillæg 6-G og

b) kontrol af gennemførelsen af luftfartssikkerhedsforanstaltninger i forbindelse med de relevante fragtflyvninger ved hjælp af tjeklisten i tillæg 6-C3.

6.8.2.2. Den kontrol af gennemførelsen, som foretages ved EU-validering af luftfartssikkerheden, skal ske på stedet i et omfang svarende til ét af følgende:

1. I den lufthavn, hvorfra luftfartsselskabet foretager relevante fragtflyvninger, før en ACC3-udpegning kan tildeles den pågældende lufthavn.

   Hvis der ved en efterfølgende EU-validering af luftfartssikkerheden konstateres manglende gennemførelse af et eller flere af de mål, der er anført i tjeklisten i tillæg 6-C3, udpeger den kompetente myndighed ikke luftfartsselskabet som ACC3 for de relevante fragtflyvninger uden bevis for, at luftfartsselskabet har gennemført foranstaltninger for at udbedre den konstaterede mangel.

2. I et repræsentativt antal lufthavne, hvorfra et luftfartsselskab foretager relevante fragtflyvninger, før ACC3-udpegning er tildelt alle lufthavne, hvorfra dette luftfartsselskab foretager relevante fragtflyvninger, gælder følgende betingelser:

   a) et luftfartsselskab, der foretager en række relevante fragtflyvninger, anmoder om denne mulighed og

   b) den kompetente myndighed har verificeret, at luftfartsselskabet benytter et internt kvalitetsstyringsprogram på sikkerhedsområdet, og dette skal være ækvivalent med EU-valideringen af luftfartssikkerheden og

▼B

c) det repræsentative antal skal omfatte mindst 3, dog mindst 5 %, af lufthavnene og alle lufthavne, der befinder sig i højrisikoområder og

d) den kompetente myndighed har accepteret en køreplan, der sikrer EU-validering af luftfartssikkerheden for hvert år udpegningen også gælder for andre lufthavne, for hvilke ACC3-udpegning vil blive tildelt, eller indtil alle lufthavne er valideret. Hvert år foretages mindst et antal valideringer svarende til det, der kræves i litra c). Køreplanen skal redegøre for valget af yderligere lufthavne og

e) alle ACC3-udpegninger skal udløbe den samme dag og

f) hvis der i forbindelse med en af EU-valideringerne af luftfartssikkerheden konstateres manglende gennemførelse af et eller flere af de mål, der er anført i tjeklisten i tillæg 6-C3, kræver den udpegende kompetente myndighed dokumentation for, at der er gennemført foranstaltninger med henblik på at udbedre de konstaterede mangler i den pågældende lufthavn, og — afhængigt af, hvor alvorlig manglen er — anmoder om:

— EU-validering af luftfartssikkerheden for alle lufthavne, hvor ACC3-udpegning er påkrævet, i overensstemmelse med punkt 6.8.2.2.1, inden for en frist, der fastsættes af den kompetente myndighed, eller

— en fordobling af antallet af EU-valideringer af luftfartssikkerheden, jf. litra d), for hvert af ACC3-udpegningernes resterende år.

▼M2

6.8.2.3. Den kompetente myndighed kan acceptere rapporten om EU-validering af luftfartssikkerheden fra en enhed i et tredjeland eller fra et andet ACC3 med henblik på ACC3-udpegning i tilfælde, hvor denne enhed eller dette ACC3 udfører hele fragtoperationen, herunder lastningen i luftfartøjets lastrum på vegne af det ansøgende ACC3, og rapporten om EU-validering af luftfartssikkerheden dækker alle disse aktiviteter.

6.8.2.4. EU-validering af luftfartssikkerheden skal registreres i en valideringsrapport bestående af mindst forpligtelseserklæringen, jf. tillæg 6-H1, tjeklisten i tillæg 6-C3 og en erklæring fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren som angivet i tillæg 11-A. EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren forelægger valideringsrapporten for den kompetente myndighed og leverer en kopi til det kontrollerede luftfartsselskab.

———————

▼B

6.8.3. **Sikkerhedskontrol for fragt og post, der ankommer fra et tredjeland**

▼M2

6.8.3.1. ACC3 sørger for, at al fragt og post, der medbringes med henblik på transfer, transit eller aflæsning i en EU-lufthavn, screenes, medmindre:

▼M2

a) en sikkerhedsgodkendt fragtagent med EU-validering af luftfartssikkerheden (RA3) har gennemført den krævede sikkerhedskontrol af forsendelsen, og forsendelsen har været beskyttet mod uautoriseret adgang, fra denne sikkerhedskontrol blev udført og frem til lastningen, eller

b) en kendt befragter med EU-validering af luftfartssikkerheden (KC3) har gennemført den krævede sikkerhedskontrol af forsendelsen, og forsendelsen har været beskyttet mod uautoriseret adgang, fra denne sikkerhedskontrol blev udført og frem til lastningen, eller

▼M15

_____

▼M2

d) forsendelsen er undtaget fra screening i overensstemmelse med punkt 6.1.1, litra d), og den har været beskyttet mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvor den blev identificerbar luftfragt eller identificerbar luftpost, og frem til lastningen.

▼M15

_____

▼B

6.8.3.2. Fragt og post, der medbringes til Unionen, screenes ved hjælp af de midler og metoder, der er anført i punkt 6.2.1, til en standard, der er tilstrækkeligt høj til, at det med rimelighed kan sikres, at forsendelsen ikke indeholder forbudte genstande.

6.8.3.3. ACC3 sikrer i forbindelse med:

a) overførsel og transit af fragt eller post, at screening i overensstemmelse med punkt 6.8.3.2, eller sikkerhedskontrol er udført af ACC3 selv eller af en enhed med EU-validering af luftfartssikkerheden på oprindelsesstedet eller andre steder i forsyningskæden, og at sådanne forsendelser er blevet beskyttet mod uautoriseret adgang, fra denne sikkerhedskontrol blev udført og frem til lastningen og

b) fragt og post med høj risiko, at screening i overensstemmelse med punkt 6.7 er udført af ACC3 selv eller en enhed med EU-validering af luftfartssikkerheden på oprindelsesstedet eller andre steder i forsyningskæden, og at sådanne forsendelser er mærket SHR og har været beskyttet mod uautoriseret adgang, fra denne sikkerhedskontrol blev udført og frem til lastningen.

▼M2

6.8.3.4. Et ACC3, en RA3 eller KC3, der giver forsendelser, som det eller den har udført den krævede sikkerhedskontrol for, i udbud til et andet ACC3 eller en anden RA3, anfører i ledsagedokumenterne den entydige alfanumeriske identifikationskode, som den eller det har fået udstedt af den udpegende kompetente myndighed.

6.8.3.5. Et ACC3 eller en RA3, der modtager en forsendelse, skal fastslå, om luftfartsselskabet eller den enhed, som det eller den har modtaget forsendelsen fra, er et andet ACC3 eller en anden RA3 eller KC3, ved at:

a) verificere, at den entydige alfanumeriske identifikationskode, der er udstedt til den enhed, der har leveret forsendelsen, er anført i ledsagedokumenterne, og

b) bekræfte, at luftfartsselskabet eller den enhed, der leverer forsendelsen, er opført med aktiv status i Unionens database til sikring af forsyningskæden for den specificerede lufthavn eller lokalitet, afhængigt af hvad der er relevant.

▼M2

Hvis der i ledsagedokumenterne ikke findes nogen angivelse af identifikationskoden, eller hvis luftfartsselskabet eller den enhed, der leverer forsendelsen, ikke er opført med aktiv status Unionens database til sikring af forsyningskæden, konkluderes det, at der ikke tidligere er foretaget sikkerhedskontrol, og forsendelsen screenes af det pågældende ACC3 eller af en anden RA3 med EU-validering af luftfartssikkerheden, før de lastes på luftfartøjet.

▼M12

6.8.3.6. Efter at sikkerhedskontrollen som beskrevet i punkt 6.8.3.1-6.8.3.5 er udført, sikrer det ACC3 eller den sikkerhedsgodkendte fragtagent med EU-validering af luftfartssikkerheden (RA3), der har ansvaret for gennemførelsen af sikkerhedskontrollen, at der i ledsagedokumenterne, som enten kan have form af et luftfragtbrev, et tilsvarende forsendelsesdokument eller en særskilt erklæring, der fremlægges elektronisk eller skriftligt, som minimum angives følgende oplysninger:

a) ACC3's entydige alfanumeriske identifikationskode

b) forsendelsens sikkerhedsstatus, jf. punkt 6.3.2.6, litra d), som er udstedt af ACC3 eller den sikkerhedsgodkendte fragtagent med EU-validering af luftfartssikkerheden (RA3), alt efter hvad der er relevant

c) forsendelsens entydige identifikationskode, f.eks. nummeret på firma- eller hovedluftfragtbrevet, hvis dette foreligger

d) forsendelsens indhold eller angivelse af konsolidering, hvis det er relevant

e) årsagerne til, at den pågældende sikkerhedsstatus er udstedt, herunder de anvendte screeningmidler eller –metoder eller begrundelsen for at undtage forsendelsen fra screening, under anvendelse af de normer, der er vedtaget i ICAO's ordning for erklæring om forsendelsers sikkerhed.

I forbindelse med konsolideringer beholder ACC3 eller den sikkerhedsgodkendte fragtagent med EU-validering af luftfartssikkerheden (RA3), som har foretaget konsolideringen, oplysningerne i første afsnit, litra a) -e) for hver enkelt forsendelse som minimum indtil det anslåede tidspunkt for forsendelsernes ankomst til den første lufthavn i Unionen eller i 24 timer, hvis denne periode er længere.

6.8.3.7 Luftfartsselskaber, der ankommer fra et tredjeland, der er opført i tillæg 6-F, sikrer, at de relevante bestemmelser i punkt 6.8.3.6 overholdes for så vidt angår fragt og post, der transporteres om bord. Sådanne forsendelsers ledsagedokumenter skal som minimum være i overensstemmelse med ICAO's ordning for erklæring om forsendelsers sikkerhed eller med en alternativ ordning, der giver de krævede oplysninger på en tilsvarende måde.

▼M5

6.8.3.8. Transit- eller transferforsendelser, der ankommer fra et tredjeland, som er opført på listen i tillæg 6-I, og hvis ledsagende dokumentation ikke opfylder punkt 6.8.3.6, behandles i overensstemmelse med kapitel 6.7 inden den efterfølgende flyvning.

▼M12

6.8.3.9. Transit- eller transferforsendelser, cra et tredjeland, der ikke er opført i punkt 6.8.3.8, og hvis ledsagende dokumentation ikke opfylder punkt 6.8.3.6, behandles i overensstemmelse med punkt 6.2 inden den efterfølgende flyvning.

▼M15

6.8.3.10. Sikkerhedskontrollen af fragt og post, der ankommer fra et tredjeland, er også underlagt de yderligere bestemmelser, der er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

▼M2

6.8.4. **Udpegelse af sikkerhedsgodkendte fragtagenter og kendte befragtere**

6.8.4.1. Enheder fra tredjelande, der er eller har til hensigt at blive en del af forsyningskæden for et luftfartsselskab, der har status som ACC3, kan

▼M2

udpeges som enten »sikkerhedsgodkendt fragtagent fra et tredjeland« (RA3) eller »kendt befragter fra et tredjeland« (KC3).

6.8.4.2. For at opnå denne udpegelse, skal enheden stile sin ansøgning til:

a) den kompetente myndighed i den medlemsstat, der er ansvarlig for ACC3-udpegelse af et luftfartsselskab i den tredjelandslufthavn, hvor ansøgeren håndterer fragt med EU som destination, eller

b) hvis der ikke findes et luftfartsselskab i det pågældende land, der er udpeget som ACC3, den kompetente myndighed i den medlemsstat, der er ansvarlig for godkendelsen af den EU-luftfartssikkerheds-validator, der foretager eller har foretaget valideringen.

Den kompetente myndighed, der modtager ansøgningen, iværksætter udpegelsesproceduren eller aftaler med den kompetente myndighed i en anden medlemsstat at delegere opgaven, idet der tages hensyn til det politiske og det luftfartssikkerhedsmæssige samarbejde eller begge dele.

6.8.4.3. Før udpegning bekræftes det, at enheden er berettiget til at opnå status som RA3 eller KC3 i overensstemmelse med punkt 6.8.4.1.

6.8.4.4. Udpegning af en enhed som en RA3 eller KC3 for så vidt angår dens fragt- eller postflyvninger (»relevante fragtflyvninger«) foretages på grundlag af følgende:

a) udnævnelsen af en person med overordnet ansvar på enhedens vegne for gennemførelsen af sikkerhedsbestemmelser for fragt eller post i forbindelse med den relevante fragtflyvning og

b) en rapport om EU-validering af luftfartssikkerheden, som bekræfter gennemførelsen af sikkerhedsforanstaltninger.

6.8.4.5. Den kompetente myndighed tildeler den udpegede RA3 eller KC3 en entydig alfanumerisk identifikationskode i standardformatet til identifikation af enheden og det tredjeland, for hvilket RA3 eller KC3 er udpeget til at gennemføre sikkerhedsbestemmelser vedrørende fragt eller post til Unionen.

6.8.4.6. Udpegelsen er gyldig fra den dato, hvor den kompetente myndighed har indført enhedens oplysninger i Unionens database til sikring af forsyningskæden, i en periode på højst tre år.

6.8.4.7. En enhed, der er opført som RA3 eller KC3 i Unionens database til sikring af forsyningskæden, anerkendes i alle medlemsstaterne for flyvninger, der transporterer fragt eller post fra tredjelandslufthavnen til Unionen, og som foretages af et ACC3.

6.8.4.8. Udpegelse af RA3 og KC3, der er foretaget inden den 1. juni 2017, udløber fem år efter udpegelsen eller senest den 31. marts 2020.

6.8.4.9. På anmodning fra den kompetente godkendelsesmyndighed stiller EU-luftfartssikkerhedsvalidatorerne de oplysninger, der er opført i del 1 til tjeklisten i tillæg 6-C2 eller tillæg 6-C4, afhængigt af hvad der er relevant, til rådighed for hver enhed, som de har udpeget, med henblik på opstilling af en konsolideret lise over enheder, der er udpeget af EU-luftfartssikkerhedsvalidatorer.

▼M7

6.8.4.10. Efter meddelelsen fra Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland om, at det har besluttet at udtræde af Den Europæiske Union i henhold til artikel 50 i TEU, er denne medlemsstats RA3- og KC3-udpegninger omfattet af følgende bestemmelser:

▼M7

a) Ansvaret for RA3- eller KC3-udpegninger af enheder, som er en filial eller et datterselskab af et luftfartsselskab eller er et luftfartsselskab i sig selv, overdrages til den kompetente myndighed i medlemsstaten, jf. punkt 6.8.1.1. i nærværende forordning

b) Ansvaret for RA3- og KC3-udpegninger af enheder, der ikke er direkte knyttet til et luftfartsselskab, overdrages til den kompetente myndighed i medlemsstaten, der i henhold til punkt 6.8.1.1. er ansvarlig for det nationale eller største luftfartsselskab i det tredjeland, hvor RA3 eller KC3 driver virksomhed.

c) Ansvaret for RA3- og KC3-udpegninger af enheder, der ikke henhører under litra a) eller b), overdrages til den kompetente myndighed i medlemsstaten, der i henhold til punkt 6.8.1.1. er ansvarlig for et af de EU-luftfartsselskaber, der foretager flyvninger fra den lufthavn, hvor RA3 eller KC3 driver virksomhed, eller den lufthavn, der ligger tættest på den pågældende enheds beliggenhed.

d) Medlemsstatens kompetente myndighed, jf. litra a)-c), kan aftale med en anden medlemsstats tilsvarende myndighed, at sidstnævnte påtager sig ansvaret for RA3- eller KC3-udpegningen af en given enhed eller et givet luftfartsselskab. I så fald underretter de berørte medlemsstater straks Kommissionen.

e) Kommissionen underretter den kompetente myndighed i Det Forenede Kongerige om de medlemsstater, der overtager ansvaret for dets RA3- og KC3-udpegninger.

f) Den kompetente myndighed i Det Forenede Kongerige skal stille kopier af den nødvendige dokumentation, på hvilket grundlag den har udpeget en enhed eller et luftfartsselskab som RA3 eller KC3, til rådighed for den kompetente myndighed i den modtagende medlemsstat. Dette skal som minimum omfatte den fuldstændige valideringsrapport og sikkerhedsprogrammet for den pågældende enhed eller det pågældende luftfartsselskab.

g) Forudsat at forpligtelserne i litra f) er opfyldt, overdrages ansvaret for RA3- og KC3-udpegningerne på datoen for Det Forenede Kongeriges udtræden af Den Europæiske Union.

h) De overdragne RA3- og KC3-udpegninger forbliver gyldige, indtil de udløber, og den modtagende medlemsstat overtager de ansvar og forpligtelser, der er beskrevet i denne forordning.

i) Kommissionen letter den administrative overgang ved bl.a. at indføre RA3- og KC3-oplysningerne i Unionens database til sikring af forsyningskæden.

▼M11

6.8.4.11. ►M12 I perioden fra den 1. april 2020 til den 30. juni 2021 kan den kompetente myndighed fravige den procedure, der er fastsat i punkt 6.8.5, og midlertidigt udpege en enhed i et tredjeland som RA3 eller KC3 i tilfælde, hvor der af objektive årsager relateret til covid-19-pandemien, som ligger uden for enhedens ansvar, ikke har kunnet gennemføres en EU-validering af luftfartssikkerheden. Der gælder følgende betingelser for udpegningen: ◄

▼M11

a) enheden har aktiv status som RA3 eller KC3 eller har haft status som RA3 eller KC3, der ikke udløb inden den 1. februar 2020

b) enheden ansøger om den nye status hos den kompetente myndighed, der er ansvarlig for den udpegning, der nærmer sig udløb eller er udløbet, idet enheden bekræfter, at der foreligger objektive grunde, som ligger uden for dens ansvar, og som hindrer eller forsinker opfyldelsen af kravene i punkt 6.8.5

c) enheden forelægger et sikkerhedsprogram, der er relevant og fyldestgørende for de flyvninger, der foretages, eller bekræfter, at det nuværende program stadig er tidssvarende

d) enheden forelægger en underskrevet erklæring, hvori den forpligter sig til at videreføre den fuldstændige og effektive gennemførelse af sikkerhedskravene, på grundlag af hvilken den har opnået den gældende eller udløbne status som RA3 eller KC3

e) udpegningen af en enhed som RA3 eller KC3 i henhold til dette punkt gælder for en periode på højst seks måneder regnet fra udløbsdatoen for den gældende eller den foregående udpegning, alt efter hvad der er relevant

f) ansøgningen, enhedens sikkerhedsprogram og forpligtelseserklæringen indgives skriftligt eller i elektronisk format.

6.8.4.12. Enheder som omhandlet i punkt 6.8.4.8, hvis status som RA3 eller KC3 udløb i perioden fra 1. februar 2020 til 31. marts 2020, og som af de objektive årsager, der er nævnt i punkt 6.8.4.11, ikke kunne underkastes den EU-validering af luftfartssikkerheden, der er fastsat i punkt 6.8.5, og følgelig ikke kunne udpeges af en kompetent myndighed i henhold til punkt 6.8.4, kan ansøge om en midlertidig udpegning, der foretages af Kommissionen på følgende betingelser:

a) enheden ansøger Kommissionen om status som RA3 eller KC3, idet den bekræfter, at der foreligger objektive grunde, som ligger uden for dens ansvar, og som hindrer eller forsinker opfyldelsen af kravene i punkt 6.8.5

b) enheden forelægger en underskrevet erklæring, hvori den forpligter sig til at videreføre den fuldstændige og effektive gennemførelse af sikkerhedskravene, på grundlag af hvilken den havde opnået den udløbne status som RA3 eller KC3, og bekræfter, at dens sikkerhedsprogram stadig er tidssvarende

c) ansøgningen og forpligtelseserklæringen indgives skriftligt eller i elektronisk format

▼M12

d) udpegelsen gælder for en periode på højst seks måneder og kan forlænges inden for den fravigelsesperiode, der er fastsat i punkt 6.8.4.11.

▼M2

6.8.5. **Validering af sikkerhedsgodkendte fragtagenter og kendte befragtere**

6.8.5.1. For at blive udpeget som en sikkerhedsgodkendt fragtagent eller en kendt befragter med EU-validering af luftfartssikkerheden skal enheder i tredjelande valideres i henhold til et af følgende to alternativer:

▼M2

a) ACC3's sikkerhedsprogram skal indeholde nærmere oplysninger om den sikkerhedskontrol, der gennemføres på dettes vegne af enheder i tredjelande, hvorfra det modtager fragt eller post med henblik på direkte transport til Unionen. EU-valideringen af luftfartssikkerhed for ACC3 skal omfatte en validering af den sikkerhedskontrol, der er foretaget af de pågældende enheder, eller

b) tredjelandets enheder gør de relevante fragthåndteringsaktiviteter til genstand for en EU-validering af luftfartssikkerheden med højst tre års mellemrum. EU-valideringen af luftfartssikkerheden består af følgende:

   i) en undersøgelse af enhedens sikkerhedsprogram for at sikre, at det er relevant og fyldestgørende for de flyvninger, der foretages, og

   ii) kontrol på stedet af gennemførelsen af de luftfartssikkerhedsforanstaltninger, der anvendes på de relevante fragtflyvninger.

Valideringsrapporten for tredjelandes sikkerhedsgodkendte fragtagenter skal omfatte forpligtelseserklæringen som angivet i tillæg 6-H2 og tjeklisten som angivet i tillæg 6-C2 og skal for tredjelandes kendte befragtere omfatte forpligtelseserklæringen som angivet i tillæg 6-H3 og tjeklisten som angivet i tillæg 6-C4. Valideringsrapporten skal også omfatte en erklæring fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren som angivet i tillæg 11-A.

6.8.5.2. Når EU-valideringen af luftfartssikkerheden, jf. punkt 6.8.5.1, litra b), er afsluttet, forelægger EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren valideringsrapporten for den kompetente myndighed og giver den validerede enhed en kopi heraf.

6.8.5.3. En kontrolovervågningsaktivitet, der udføres af den kompetente myndighed i en medlemsstat eller af Kommissionen, kan betragtes som en EU-validering af luftfartssikkerheden, forudsat at den omfatter alle de områder, der er specificeret i tjeklisten i tillæg 6-C2 eller i tillæg 6-C4, alt afhængigt af, hvad der er relevant.

6.8.5.4. ACC3 skal føre en database, der mindst indeholder følgende oplysninger om hver sikkerhedsgodkendt fragtagent eller kendt befragter, som har været genstand for EU-validering af luftfartssikkerheden i overensstemmelse med punkt 6.8.5.1, hvorfra det direkte modtager fragt eller post med henblik på transport til Unionen:

a) oplysninger om virksomheden, herunder en autentisk adresse og

b) hvilken form for virksomhed der drives, dog ikke følsomme forretningsoplysninger, og

c) kontaktoplysninger, også for den eller de person(er), der er ansvarlig(e) for sikkerheden, og

d) virksomhedens registreringsnummer, hvis et sådant findes, og

e) valideringsrapporten, hvis den foreligger, og

f) den entydige alfanumeriske identifikationskode, som den har fået tildelt i Unionens database til sikring af forsyningskæden.

▼M15

_____

▼M2

Databasen stilles til rådighed for inspektion af ACC3.

Andre EU-luftfartssikkerhedsvaliderede enheder må føre en sådan database.

▼M12

_____

▼M2

6.8.6. **Manglende efterlevelse af kravene til og ophævelse af udpegningen som ACC3, RA3 og KC3**

6.8.6.1. *Manglende efterlevelse af kravene*

▼M12

1. Hvis Kommissionen eller en kompetent myndighed konstaterer eller modtager skriftlige oplysninger om alvorlige mangler vedrørende aktiviteter, der udøves af et ACC3, en RA3 eller en KC3, og som skønnes at have en væsentlig indvirkning på det overordnede luftfartssikkerhedsniveau i Unionen, skal den:

   a) straks underrette det pågældende luftfartsselskab eller den pågældende enhed og fremsætte anmodning om bemærkninger og egnede foranstaltninger til afhjælpning af den alvorlige mangel

   b) straks informere de øvrige medlemsstater og Kommissionen.

   Den alvorlige mangel, der er nævnt i første afsnit, kan konstateres i forbindelse med en af følgende aktiviteter:

   1) i forbindelse med overvågningen af overholdelsen af krav

   2) i forbindelse med gennemgangen af dokumentationen, herunder i en EU-luftfartssikkerhedsvalideringsrapport vedrørende andre operatører, der indgår i forsyningskæden for det pågældende ACC3 eller den pågældende RA3 eller KC3

   3) ved modtagelsen af faktuelle skriftlige oplysninger fra andre myndigheder og/eller operatører vedrørende de aktiviteter, der udøves af det pågældende ACC3 eller den pågældende RA3 eller KC3, i form af utvetydig dokumentation for brud på sikkerheden.

▼M2

2. Hvis ACC3, RA3 eller KC3 ikke har udbedret den alvorlige mangel inden for en fastsat frist, eller hvis ACC3, RA3 eller KC3 ikke reagerer på den anmodning, der er fremsat i henhold til punkt 6.8.6.1, litra a), skal den kompetente myndighed eller Kommissionen:

   a) ophæve operatørens eller enhedens status som ACC3, RA3 eller KC3 i Unionens database til sikring af forsyningskæden eller

   b) anmode den kompetente myndighed, der er ansvarlig for udpegelsen, om at ophæve operatørens eller enhedens status som ACC3, RA3 eller KC3 i Unionens database til sikring af forsyningskæden

   I den situation, der er tale om i første afsnit, informerer myndigheden eller Kommissionen straks de øvrige medlemsstater og Kommissionen.

3. Et luftfartsselskab eller en enhed, hvis status som henholdsvis ACC3, RA3 eller KC3 er ophævet i henhold til punkt 6.8.6.1.2, får først sin status tilbage eller bliver optaget i Unionens database til sikring af forsyningskæden, når det pågældende luftfartsselskab eller den pågældende enhed er genudpeget med EU-validering af luftfartssikkerheden i henhold til punkt 6.8.1 eller 6.8.4.

4. Hvis et luftfartsselskab eller en enhed ikke længere har status som ACC3, RA3 eller KC3, træffer de kompetente myndigheder passende foranstaltninger for at sikre sig, at andre ACC3'er, RA3'er eller KC3'er under deres ansvar, som udøver aktiviteter i forsyningskæden tilhørende det luftfartsselskab eller den enhed, der har mistet sin status, fortsat opfylder kravene i forordning (EC) nr. 300/2008.

6.8.6.2. *Ophævelse af udpegning*

1. Den kompetente myndighed, der har udpeget ACC3'et, RA3'en eller KC3'en, er ansvarlig for at fjerne det pågældende ACC3's eller den pågældende RA3's eller KC3's oplysninger fra Unionens database til sikring af forsyningskæden:

   a) på anmodning af eller efter aftale med luftfartsselskabet eller enheden eller

   b) hvis ACC3'et, RA3'en eller KC3'en ikke foretager relevante fragtflyvninger og ikke reagerer på en anmodning om bemærkninger eller på anden måde stiller sig i vejen for vurderingen af risikoen for luftfarten.

▼M2

2. Hvis et luftfartsselskab eller en enhed ikke længere har status som ACC3, RA3 eller KC3, træffer de kompetente myndigheder passende foranstaltninger for at sikre sig, at andre ACC3'er, RA3'er eller KC3'er under deres ansvar, som udøver aktiviteter i forsyningskæden tilhørende det luftfartsselskab eller den enhed, der har fået sin status ophævet, fortsat opfylder kravene i forordning (EC) nr. 300/2008.

▼M12

6.8.7. **Forudgående fragtinformation før lastning (Pre-Loading Advance Cargo Information) (PLACI)**

6.8.7.1. I henhold til artikel 186 i gennemførelsesforordning (EU) 2015/2446 gennemføres PLACI før afgangen fra et tredjeland, og så snart toldstedet for den første indpassage har modtaget minimumsdatasættet til den summariske indpassageangivelse som omhandlet i artikel 106, stk. 2 og stk. 2a, i Kommissionens delegerede forordning (EU) 2015/2446 ([1]).

6.8.7.2. Hvis toldstedet for den første indpassage i forbindelse med gennemførelsen af PLACI har rimelig grund til at formode, at en forsendelse, der føres ind i Unionens toldområde ad luftvejen, udgør en alvorlig trussel mod den civile luftfart, skal den pågældende forsendelse behandles som fragt eller post med høj risiko (HRCM) i overensstemmelse med punkt 6.7. ►M16 Et luftfartsselskab må ikke laste en sådan forsendelse med henblik på transport til Unionen, medmindre de nødvendige foranstaltninger i punkt 6.8.7.3 og 6.8.7.4, alt efter hvad der er relevant, er gennemført på tilfredsstillende vis. ◄

6.8.7.3. De luftfartsselskaber, operatører, enheder eller personer i et tredjeland, der ikke er opført på listen i tillæg 6-F, og Island skal ved modtagelsen af en meddelelse fra toldstedet for den første indpassage, hvori det kræves, at en forsendelse behandles som fragt eller post med høj risiko (HRCM), foretage sig følgende i overensstemmelse med punkt 6.8.7.2:

a) for så vidt angår den specifikke forsendelse gennemføre de sikkerhedskontroller, der er nævnt i punkt 6.7.3 og 6.7.4 i bilaget til gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005, hvis der er tale om et ACC3 eller en RA3, der er godkendt til at foretage sådanne sikkerhedskontroller

b) sikre, at det ACC3 eller den RA3, der er godkendt til at foretage sådanne sikkerhedskontroller, overholder bestemmelserne i litra a). Toldstedet for den første indpassage skal have oplysninger herom, hvis forsendelsen skal udbydes eller er blevet udbudt til en anden operatør, enhed eller myndighed med henblik på gennemførelse af sikkerhedskontrollen. Sådanne andre operatører, enheder eller myndigheder skal sikre, at de sikkerhedskontroller, der er nævnt i litra a), gennemføres, og over for det luftfartsselskab, den operatør, enhed eller person, som forsendelsen er modtaget fra, bekræfte både gennemførelsen og resultaterne af sådanne sikkerhedskontroller

c) over for toldstedet for den første indpassage bekræfte både gennemførelsen og resultaterne af de sikkerhedskontroller, der er nævnt i litra a).

Første afsnit, litra a) og b), finder ikke anvendelse, hvis de sikkerhedskontroller, der er anmodet om, er blevet foretaget på et tidligere tidspunkt. Hvis der imidlertid først foreligger specifikke trusselsoplysninger, efter at den foregående sikkerhedskontrol er foretaget, kan luftfartsselskabet, operatøren, enheden eller personen anmodes om at gentage sikkerhedskontrollen ved hjælp af særlige midler og metoder og fremlægge en bekræftelse som omhandlet i første afsnit, litra c). Luftfartsselskabet, operatøren, enheden eller personen kan gøres bekendt med eventuelle elementer og oplysninger, der er nødvendige for at opfylde sikkerhedsmålet effektivt.

([1]) Kommissionens delegerede forordning (EU) 2015/2446 af 28. juli 2015 til supplering af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 med nærmere regler angående visse bestemmelser i EU-toldkodeksen (EUT L 343 af 29.12.2015, s. 1).

▼**M12**

6.8.7.4. De luftfartsselskaber, operatører, enheder eller personer i et tredjeland, der er opført på listen i tillæg 6-F, eller i Island, og som modtager en meddelelse fra toldstedet for den første indpassage, hvori det kræves, at en forsendelse behandles som fragt eller post med høj risiko (HRCM) i overensstemmelse med punkt 6.8.7.2, skal:

a) for så vidt angår den specifikke forsendelse som minimum foretage de sikkerhedskontroller, der er fastsat ved ICAO's bilag 17 for fragt eller post med høj risiko ([1])

b) sikre, at kravene i litra a) opfyldes af den operatør, enhed eller myndighed, der er godkendt af den relevante kompetente myndighed i tredjelandet til at foretage sådanne sikkerhedskontroller. Toldstedet for den første indpassage skal have oplysninger herom, hvis forsendelsen skal udbydes eller er blevet udbudt til en anden operatør, enhed eller myndighed med henblik på gennemførelse af sikkerhedskontrollen. Sådanne andre operatører, enheder eller myndigheder skal sikre, at de sikkerhedskontroller, der er nævnt i litra a), gennemføres, og over for det luftfartsselskab, den operatør, enhed eller person, som forsendelsen er modtaget fra, bekræfte både gennemførelsen og resultaterne af sådanne sikkerhedskontroller

c) over for toldstedet for den første indpassage bekræfte både gennemførelsen og resultaterne af de sikkerhedskontroller, der er nævnt i litra a).

Første afsnit, litra a) og b), finder ikke anvendelse, hvis de sikkerhedskontroller, der er anmodet om, er blevet foretaget på et tidligere tidspunkt. Hvis der imidlertid først foreligger specifikke trusselsoplysninger, efter at den foregående sikkerhedskontrol er foretaget, kan luftfartsselskabet, operatøren, enheden eller personen anmodes om at gentage sikkerhedskontrollen ved hjælp af særlige midler og metoder og fremlægge en bekræftelse som omhandlet i første afsnit, litra c). Luftfartsselskabet, operatøren, enheden eller personen kan gøres bekendt med eventuelle elementer og oplysninger, der er nødvendige for at opfylde sikkerhedsmålet effektivt.

6.8.7.5. Hvis toldstedet for den første indpassage i forbindelse med gennemførelsen af PLACI har rimelig grund til at formode, at en forsendelse, der føres ind i Unionens toldområde ad luftvejen, udgør en alvorlig sikkerhedstrussel, hvilket afstedkommer, at nævnte toldsted udsteder en meddelelse om, at forsendelsen ikke må lastes, må den pågældende forsendelse hverken lastes på et luftfartøj eller losses, alt efter hvad der er relevant.

6.8.7.6. Det luftfartsselskab, den operatør, enhed eller person i et tredjeland, der modtager en meddelelse fra toldstedet for den første indpassage, om at forsendelsen ikke må lastes på et luftfartøj, jf. punkt 6.8.7.5, skal:

a) sikre, at den forsendelse, den er i besiddelse af, ikke lastes på et luftfartøj, eller at den straks losses, hvis forsendelsen allerede befinder sig om bord på luftfartøjet

b) over for toldstedet for den første indpassage i Unionens toldområde fremlægge bekræftelse af, at meddelelsen er efterlevet

c) samarbejde med de relevante myndigheder i den medlemsstat, hvor toldstedet for første den indpassage er beliggende

d) underrette den kompetente myndighed med ansvar for civilluftfartens sikkerhed i den stat, hvor det luftfartsselskab, den operatør, enhed eller person, der modtager meddelelsen, er beliggende eller befinder sig, og i det tredjeland, hvor forsendelsen i øjeblikket befinder sig, hvis der ikke er tale om den samme stat.

6.8.7.7. Hvis forsendelsen allerede befinder sig hos et andet luftfartsselskab eller en anden operatør eller enhed i forsyningskæden, skal det luftfartsselskab, den operatør, enhed eller person, der modtager den i punkt 6.8.7.5 omhandlede meddelelse om ikke at laste forsendelsen, straks anmode det andet luftfartsselskab, den anden operatør, enhed eller person, om at:

([1]) Luftfartsselskaber, operatører og enheder i Island anvender punkt 6.7.3 og 6.7.4 i bilaget til gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

▼**M12**

a) sikre overholdelsen af bestemmelserne i punkt 6.8.7.6, litra a), c) og d)

b) bekræfte anvendelsen af punkt 6.8.7.6, litra b), over for det luftfartsselskab, den operatør, enhed eller person, der modtog den i punkt 6.8.7.5 omhandlede meddelelse.

6.8.7.8. Hvis luftfartøjet allerede er luftbåret med en forsendelse om bord, som toldstedet for den første indpassage i henhold til punkt 6.8.7.5 har meddelt ikke må lastes, skal det luftfartsselskab, den operatør, enhed eller person, der modtager meddelelsen, straks underrette:

a) de relevante myndigheder i den medlemsstat, der er omhandlet i punkt 6.8.7.6, litra c), for at informere og samarbejde med de relevante myndigheder i den medlemsstat, hvor den første overflyvning i Unionen finder sted

b) den kompetente myndighed med ansvar for civilluftfartens sikkerhed i det tredjeland, hvor det luftfartsselskab, den operatør, enhed eller person, der modtager meddelelsen, er beliggende eller befinder sig, og i det tredjeland, hvorfra flyvningen afgik, hvis der ikke er tale om den samme stat.

6.8.7.9. Efter modtagelsen af meddelelsen fra det toldsted for den første indpassage, der har udstedt en meddelelse som omhandlet i punkt 6.8.7.5, skal den kompetente myndighed i samme medlemsstat, gennemføre eller sikre gennemførelsen heraf, alt efter hvad der er relevant, eller samarbejde om eventuelle efterfølgende foranstaltninger, herunder koordinering med myndighederne i afgangstredjelandet, og, hvis det er relevant, i transit- og/eller transferlandet eller -landene, de relevante sikkerhedsberedskabsprotokoller i overensstemmelse med medlemsstatens nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart og de internationale standarder og anbefalet praksis for krisestyring og reaktion på ulovlige handlinger

6.8.7.10. Det luftfartsselskab, den operatør, enhed eller en person i et tredjeland, der modtager en meddelelse fra toldmyndigheden i et tredjeland, der gennemfører ordningen med forudgående fragtinformation før lastning efter principperne i Verdenstoldorganisationens ramme for standarder (SAFE), sikrer gennemførelsen af kravene i punkt 6.8.7.3 og 6.8.7.4 og i punkt 6.8.7.6, 6.8.7.7 og 6.8.7.8.

Dette punkt gælder kun for forsendelser af fragt eller post, der opfylder et af nedenstående kriterier:

a) de transporteres med henblik på transit eller transfer i en EU-lufthavn, før de når deres endelige bestemmelsessted i en lufthavn i det tredjeland, hvor den toldmyndighed, der har sendt meddelelsen, er beliggende

b) de transporteres med henblik på transit eller transfer i en EU-lufthavn før en ny transit eller transfer i en lufthavn i det tredjeland, hvor den toldmyndighed, der har sendt meddelelsen, er beliggende.

Med henblik på kravene i punkt 6.8.7.6, litra c) og punkt 6.8.7.8, litra a), skal det luftfartsselskab, den operatør, enhed eller person i et tredjeland, der modtager meddelelsen, straks underrette de relevante myndigheder i den medlemsstat, hvor forsendelsen første gang lander i Unionen.

Hvis luftfartøjet allerede er luftbåret, skal oplysningerne sendes til de relevante myndigheder i den medlemsstat, hvor den første overflyvning i Unionen finder sted, som skal sikre gennemførelsen af foranstaltningerne i punkt 6.8.7.9 i samarbejde med de relevante myndigheder i den medlemsstat, hvor forsendelsen første gang lander i Unionen.

De relevante myndigheder i både den medlemsstat, hvor den første overflyvning i Unionen finder sted, og i den medlemsstat, hvor forsendelsen første gang lander i Unionen, underretter de respektive toldmyndigheder.

▼B

TILLÆG 6-A

FORPLIGTELSESERKLÆRING — SIKKERHEDSGODKENDT FRAGTAGENT

I overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 ([1]) om fastsættelse af fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart og dertil hørende gennemførelsesretsakter

erklærer undertegnede, at:

— oplysningerne i virksomhedens sikkerhedsprogram efter min bedste overbevisning er korrekte og præcise

— praksis og procedurer, som er fastlagt i dette sikkerhedsprogram, vil blive gennemført og opretholdt på alle lokaliteter, der er omfattet af dette program

— sikkerhedsprogrammet vil blive justeret og tilpasset, så det opfylder alle fremtidige, relevante ændringer af EU-lovgivningen, medmindre [virksomhedens navn] over for [den kompetente myndigheds navn] tilkendegiver et ønske om ikke længere at optræde som en sikkerhedsgodkendt fragtagent

— [virksomhedens navn] skriftligt vil informere [den kompetente myndigheds navn] om:

▼M15

a) mindre, planlagte ændringer af dens sikkerhedsprogram, f.eks. ændringer vedrørende virksomhedens navn, virksomhedens adresse, den person, der er ansvarlig for sikkerhed eller kontaktoplysninger, eller ændringer vedrørende den person, der har brug for adgang til Unionens database til sikring af forsyningskæden, hurtigst muligt, og senest inden for 7 arbejdsdage før den planlagte ændring, og

▼B

b) større planlagte ændringer, f.eks. nye screeningprocedurer, større anlægsarbejder, som kunne påvirke virksomhedens opfyldelse af den relevante EU-lovgivning, eller ændring af lokalitet/adresse, mindst 15 arbejdsdage inden arbejdet påbegyndes, eller den planlagte ændring skal finde sted

— for at sikre opfyldelsen af den relevante EU-lovgivning vil [virksomhedens navn] fuldt ud samarbejde i forbindelse med alle inspektioner, når dette er nødvendigt, og give adgang til alle dokumenter efter inspektørers anmodning

— [virksomhedens navn] vil oplyse [den kompetente myndigheds navn] om eventuelle alvorlige brud på sikkerheden og om eventuelle mistænkelige omstændigheder, som kunne være relevante for luftfragtens/luftpostens sikkerhed, bl.a. eventuelle forsøg på at skjule forbudte genstande i forsendelser

— [virksomhedens navn] vil sikre, at hele det relevante personale uddannes i overensstemmelse med kapitel 11 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 og er opmærksomme på deres sikkerhedsopgaver inden for virksomhedens sikkerhedsprogram, og

— [virksomhedens navn] vil informere [den kompetente myndigheds navn], hvis:

a) virksomheden ophører med sit virke

b) den ikke længere arbejder med luftfragt/luftpost, eller

c) den ikke længere kan opfylde den relevante EU-lovgivnings krav.

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002 (EUT L 97 af 9.4.2008, s. 72).

▼B

Jeg påtager mig det fulde ansvar for denne erklæring.

Navn:

Stilling i virksomheden:

Dato:

Underskrift:

TILLÆG 6-B

VEJLEDNING TIL KENDTE BEFRAGTERE

Denne vejledning vil bistå Dem med at vurdere Deres eksisterende sikkerhedsordninger i forhold til de krævede kriterier for kendte befragtere som beskrevet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 ([1]) og dertil hørende gennemførelsesretsakter. De bør dermed kunne sikre, at De opfylder kravene, før der tilrettelægges et officielt valideringsbesøg i Deres lokaler.

Det er væsentligt, at validatoren har lejlighed til at tale med de relevante folk i løbet af valideringsbesøget (f.eks. den person, der har ansvaret for sikkerheden, og den person, der har ansvaret for personaleansættelser). Der anvendes en EU-tjekliste til at registrere validatorens vurderinger. Når valideringstjeklisten er gennemgået, behandles oplysningerne på tjeklisten fortroligt.

Bemærk venligst, at der er to typer af spørgsmål på EU-tjeklisten: 1) spørgsmål, der, hvis de må besvares med et nej, automatisk indebærer, at De ikke kan accepteres som en kendt befragter, og 2) spørgsmål, der vil blive anvendt til at danne et generelt billede af Deres sikkerhedsbestemmelser, således at validatoren kan nå frem til en samlet konklusion. De områder, hvor et »ikke-bestået« automatisk vil blive registreret, er angivet med fed skrift i nedenstående krav. I tilfælde af et »ikke-bestået« med hensyn til de krav, der er angivet med **fed** skrift, vil De få en begrundelse sammen med rådgivning om de nødvendige tilpasninger for at kunne »bestå«.

Hvis De er en indehaver af et AEO-certifikat som omhandlet i artikel 14a, stk. 1, litra b) eller c), i Kommissionens forordning (EØF) nr. 2454/93 ([2]) (de såkaldte AEOF- og AEOS- certifikater), og hvis toldmyndighederne har undersøgt og godtaget den lokalitet, for hvilken der ansøges om status som kendt befragter, på en dato, der ligger højst 3 år forud for datoen for ansøgning om status som kendt befragter, skal De udfylde Del 1 vedrørende organisation og ansvarsfordeling og lade denne underskrive af Deres virksomheds juridiske repræsentant og udfylde forpligtelseserklæringen »valideringstjeklisten for kendte befragtere«, som findes i tillæg 6-C.

Indledning

Deres virksomhed skal stå for forsendelsen på den lokalitet, der skal inspiceres. Dette omfatter fremstilling på lokaliteten og »pick and pack«-operationer, hvis genstandene ikke er identificerbar luftfragt, førend de udvælges for at efterkomme en ordre. (Se endvidere noten).

De vil skulle **fastslå, hvornår en fragt/postforsendelse bliver identificerbar luftfragt/luftpost**, og påvise, at De har indført de relevante forholdsregler til at beskytte forsendelsen mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb. Dette vil omfatte oplysninger vedrørende produktion, pakning, oplagring og/eller forsendelse.

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002 (EUT L 97 af 9.4.2008, s. 72).

([2]) Kommissionens forordning (EØF) nr. 2454/93 af 2. juli 1993 om visse gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EØF) nr. 2913/92 om indførelse af en EF-toldkodeks (EFT L 253 af 11.10.1993, s. 1).

▼B

Organisation og ansvarsfordeling

De vil skulle forelægge oplysninger om Deres organisation (navn, CVR-nummer, registreringsnummer i industri- og handelskammeret eller virksomhedsnummer alt efter tilfældet, AEO-certifikatnummer og datoen for toldmyndighedernes seneste undersøgelse af denne lokalitet), adresse på den lokalitet, som skal valideres, og organisationens hovedadresse (hvis denne er forskellig fra den lokalitet, som skal valideres). Datoen for det foregående valideringsbesøg og den seneste entydige alfanumeriske identifikationskode (i givet fald) oplyses tillige med virksomhedens art, det omtrentlige antal beskæftigede på lokaliteten og navn og stillingsbetegnelse for den person, som er sikkerhedsansvarlig for luftfragt/luftpost samt kontaktoplysninger.

Personaleansættelsesprocedure

De vil skulle forelægge oplysninger om Deres ansættelsesprocedurer for alle personalekategorier (fastansatte, midlertidigt ansatte eller vikarer og chauffører), som har adgang til identificerbar luftfragt/luftpost. Ansættelsesproceduren skal omfatte **en kontrol forud for ansættelsen eller en baggrundskontrol** i overensstemmelse med punkt 11.1 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998. Som led i valideringsbesøget i Deres lokaler vil personen med ansvar for personaleansættelse blive interviewet. Vedkommende vil skulle forelægge dokumentation (f.eks. uudfyldte skemaer) for at underbygge virksomhedens procedurer. Ansættelsesproceduren skal anvendes for personale, som ansættes efter den 29. april 2010.

Procedure for sikkerhedsuddannelse af personalet

De vil skulle påvise, at **alt personale** (fastansatte, midlertidigt ansatte eller vikarer og chauffører), **som har adgang til identificerbar luftfragt/luftpost, er hensigtsmæssigt uddannet i sikkerhedsbevidsthed**. Denne uddannelse skal finde sted i overensstemmelse med punkt 11.2.7 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998. Der bør føres et register over alle uddannede personers uddannelse. **De vil desuden skulle påvise, at alt relevant personale, der deltager i sikkerhedskontrollen, har gennemgået uddannelse eller efteruddannelse i overensstemmelse med kapitel 11 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998**.

Fysisk sikkerhed

De vil skulle redegøre for, hvordan Deres lokalitet er beskyttet (f.eks. med hegn eller barrierer), og at der findes relevante adgangskontrolprocedurer. Hvis dette er relevant, vil De skulle forelægge oplysninger om eventuelle alarm- og/eller interne TV-overvågningssystemer. **Det er afgørende, at der føres kontrol med adgangen til det område, hvor der arbejdes med luftfragt/luftpost, og hvor den oplagres**. Alle døre, vinduer og andre adgangsveje til luftfragt/luftpost skal sikres eller underkastes adgangskontrol.

Produktion (hvis det er relevant)

De vil skulle påvise, at adgangen til produktionsområdet kontrolleres, og at der føres tilsyn med produktionsprocessen. Hvis produktet i produktionsfasen kan identificeres som luftfragt/luftpost, vil De skulle påvise, **at der er truffet forholdsregler for at beskytte luftfragt/luftpost mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb i denne fase**.

Pakning (hvis det er relevant)

De vil skulle påvise, at adgangen til pakkeområdet kontrolleres, og at der føres tilsyn med pakkeprocessen. Hvis produktet i pakkefasen kan identificeres som luftfragt/luftpost, vil De skulle påvise, **at der er truffet forholdsregler for at beskytte luftfragt/luftpost mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb i denne fase**.

▼B

De vil skulle forelægge oplysninger om Deres pakkeproces og påvise, at alle færdigvarer kontrolleres, inden de pakkes.

De vil skulle beskrive den afsluttende ydre emballering og påvise, at den er solid. De vil også skulle redegøre for, hvordan den ydre emballage forsegles ved hjælp af f.eks. nummereret forsegling, sikkerhedstape, særlige stempler eller papkasser lukket med tape. De vil også skulle vise, at disse opbevares under sikrede forhold, når de ikke anvendes, og at der føres kontrol med udleveringen af disse.

Oplagring (hvis det er relevant)

De vil skulle påvise, at der føres kontrol med adgangen til lagerområdet. Hvis produktet under oplagringen kan identificeres som luftfragt/luftpost, vil De skulle påvise, **at der er truffet forholdsregler for at beskytte luftfragt/luftpost mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb i denne fase**.

Endelig **vil De skulle påvise, at den færdige og pakkede luftfragt/luftpost kontrolleres inden forsendelsen**.

Forsendelse (hvis det er relevant)

De vil skulle påvise, at der føres kontrol med adgangen til forsendelsesområdet. Hvis produktet i forsendelsesfasen kan identificeres som luftfragt/luftpost, vil De skulle påvise, **at der er truffet forholdsregler for at beskytte luftfragt/luftpost mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb i denne fase**.

Transport

De vil skulle forelægge oplysninger om, hvordan fragten/posten transporteres til den sikkerhedsgodkendte fragtagent.

Hvis De selv forestår transporten, vil De skulle påvise, at Deres chauffører har gennemgået den fornødne uddannelse. ►C2 **Hvis Deres virksomhed benytter en kontrahent, vil De skulle sørge for, at a) De har forseglet eller pakket luftfragten/luftposten på en sådan måde, at ethvert indgreb tydeligt ses, og b)transportøren har underskrevet transportørerklæringen, der findes i tillæg 6-E i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.** ◄

Hvis De er ansvarlig for transporten af luftfragten/luftposten, vil De skulle vise, at transportmidlet **kan sikres** enten ved at anvende forseglinger, hvis dette er muligt, eller med en anden metode. Hvis der anvendes nummererede forseglinger, vil De skulle påvise, at der føres kontrol med adgangen til forseglinger, og at numrene registreres. Hvis De benytter andre metoder, vil De skulle redegøre for, hvordan fragten/posten forsegles og/eller sikres. Desuden vil De skulle vise, at der er indført foranstaltninger for at verificere identiteten af førerne af de køretøjer, hvormed Deres luftfragt/luftpost afhentes. De vil også skulle vise, at De sørger for, at fragten/posten er sikret, når den forlader lokalerne. **De vil skulle påvise, at luftfragten/luftposten beskyttes mod uautoriseret adgang under transporten**.

▼C2

De vil ikke skulle forelægge dokumentation angående uddannelse af førere eller en genpart af transportørerklæringen, hvis en sikkerhedsgodkendt fragtagent har tilrettelagt transporten med henblik på at afhente luftfragt/luftpost fra Deres lokaler.

▼B

Befragterens ansvarsområder

De vil skulle erklære, at De accepterer, at den kompetente myndigheds inspektører foretager uanmeldte inspektioner for at overvåge, at disse normer overholdes.

▼B

De vil også skulle erklære, at De vil forelægge [den kompetente myndigheds navn] de relevante oplysninger hurtigst muligt, dog inden for 10 arbejdsdage, hvis:

a) det overordnede sikkerhedsansvar overdrages til en anden person end den, som er angivet

b) der foretages andre ændringer af lokaler eller procedurer, som kunne forventes at få mærkbar indflydelse på sikkerheden

c) Deres virksomhed ophører med sit virke, ikke længere beskæftiger sig med luftfragt/luftpost eller ikke længere kan opfylde kravene i den relevante EU-lovgivning.

Endelig vil De skulle erklære, at De vil opretholde sikkerhedsnormerne frem til næstfølgende valideringsbesøg i Deres lokaler og/eller inspektion.

De vil dernæst blive pålagt at acceptere det fulde ansvar for erklæringen og underskrive dokumentet vedrørende validering.

NOTER

Eksplosive og brandbare anordninger

Brugsklare eksplosive og brændbare anordninger må befordres i fragtforsendelser, hvis kravene i alle sikkerhedsbestemmelser er opfyldt fuldt ud.

Forsendelser fra andre kilder

En kendt befragter kan videresende forsendelser, som vedkommende ikke selv står for, til en sikkerhedsgodkendt fragtagent, hvis:

a) de er adskilt fra forsendelser, som befragteren selv står for, og

b) oprindelsen er tydeligt markeret på forsendelsen eller på medfølgende dokumentation.

Alle sådanne forsendelser skal screenes, inden de lastes på et luftfartøj.

TILLÆG 6-C

VALIDERINGSTJEKLISTEN FOR KENDTE BEFRAGTERE

Forklarende bemærkninger:

Ved udfyldelsen af dette skema bedes De bemærke, at:

— Punkter markeret med »(*)« er obligatoriske data, og de SKAL udfyldes.

— Hvis der svares **NEJ** på et af de spørgsmål, der er angivet med **fed skrift**, **SKAL** valideringen bedømmes som **IKKE–BESTÅET**. Dette gælder ikke, hvis spørgsmålene ikke er relevante.

— Den samlede bedømmelse kan kun bedømmes som **BESTÅET**, efter at befragteren har underskrevet forpligtelseserklæringen på den sidste side.

— Den originale forpligtelseserklæring skal opbevares af eller stilles til rådighed for den kompetente myndighed, indtil gyldigheden udløber. En genpart af erklæringen bør også gives til befragteren.

▼B

DEL 1

Organisation og ansvarsfordeling

1.1. Valideringsdato (*)	
dd/mm/åååå	
1.2. Dato, hvor den foregående validering fandt sted, og i givet fald den entydige identifikationskode	
dd/mm/åååå	
UNI	
1.3. Navn på den organisation, der skal valideres (*)	
Navn CVR-nummer, registreringsnummer i industri- og handelskammeret eller virksomhedsnummer (alt efter tilfældet)	
1.4. Oplysninger om AEOF- eller AEOS-certifikat, hvor det er relevant	
AEO-certifikatnummer	
Dato, hvor toldmyndighederne sidst undersøgte denne lokalitet	
1.5. Adresse på den lokalitet, der skal valideres (*)	
Nummer/Enhed/Bygning	
Gade	
By	
Postnr.	
Land	
1.6. Organisationens hovedadresse (hvis denne er forskellig fra den lokalitet, som skal valideres, men stadig befinder sig i samme land)	
Nummer/Enhed/Bygning	
Gade	
By	
Postnr.	
Land	
1.7. Virksomhedens art — fragttyper	

▼B

1.8. Er ansøgeren ansvarlig for:	
a) Produktion b) Pakning c) Oplagring d) Forsendelse e) Andet, anfør nærmere	
1.9. Det omtrentlige antal beskæftigede på stedet	
1.10. Navn og stillingsbetegnelse for den person, som er sikkerhedsansvarlig for luftfragt/luftpost (*)	
Navn	
Stilling	
1.11. Telefonnummer, hvor vedkommende kan kontaktes	
Tlf.	
1.12. E-mail-adresse (*)	
E-mail	

DEL 2

Identificerbar luftfragt/luftpost

Formål: At fastslå, på hvilket tidspunkt (eller sted) fragt/post bliver identificerbar som luftfragt/luftpost.

2.1. Ved inspektion af produktion, pakning, oplagring, udvælgelse, forsendelse og eventuelle øvrige relevante områder fastslås det, hvor og hvordan en forsendelse af luftfragt/luftpost bliver identificerbar.
Beskriv:

NB. **Der afgives udførlige oplysninger om, hvorledes identificerbar luftfragt/luftpost beskyttes mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb, i del 5 til 8.**

DEL 3

Ansættelse og uddannelse af personale

Formål: Det sikres, at alt personale (fastansatte, midlertidigt ansatte, vikarer og chauffører), som har adgang til identificerbar luftfragt/luftpost, har gennemgået dels en passende kontrol forud for ansættelsen og/eller en baggrundskontrol og dels uddannelse på et niveau, der er i overensstemmelse med punkt 11.2.7 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998. Desuden sikres det, at alt relevant personale, der deltager i sikkerhedskontrollen med hensyn til forsyninger og leverancer, har gennemgået uddannelse i overensstemmelse med kapitel 11 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.

Spørgsmålet om, hvorvidt 3.1 og 3.2 skal angives i **fed skrift** (og dermed om et »NEJ« skal bedømmes som ikke-bestået), afhænger af de gældende nationale regler i den stat, hvori lokaliteten befinder sig. Men mindst ét af disse to spørgsmål skal angives i **fed skrift**, idet det dog tillades, at kontrol forud for

▼B

ansættelsen ikke længere er påkrævet, hvis der er foretaget en baggrundskontrol. Der foretages altid en baggrundskontrol af den person, der er ansvarlig for gennemførelsen af sikkerhedskontrol.

3.1. **Er der indført en ansættelsesprocedure for alt personale med adgang til identificerbar luftfragt/luftpost, som omfatter kontrol forud for ansættelsen i overensstemmelse med punkt 11.1.4 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998?** Dette gælder for personale, som er ansat efter den 29. april 2010.	
JA eller NEJ	
Hvis JA, hvilken type	
3.2. **Omfatter denne ansættelsesprocedure også en baggrundskontrol, herunder en kontrol af strafferegistre, i overensstemmelse med punkt 11.1.3 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998?** Dette gælder for personale, som er ansat efter den 29. april 2010.	
JA eller NEJ	
Hvis JA, hvilken type	
3.3. **Omfatter udnævnelsesprocessen for den person, der gøres ansvarlig for anvendelsen af og tilsynet med gennemførelsen af sikkerhedskontrollen på lokaliteten et krav om, at der foretages en baggrundskontrol, herunder kontrol af strafferegistre i overensstemmelse med punkt 11.1.3 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998?**	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere	

▼M15

3.4. **Gennemgår personale med uledsaget adgang til identificerbar luftfragt/luftpost og personale, der udfører sikkerhedskontrol, uddannelse i overensstemmelse med punkt 11.2.3.9, inden det gives uledsaget adgang til identificerbar luftfragt/luftpost?**	

▼B

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere	
3.5. **Gennemgår personalet (jf. ovenfor) efteruddannelse i overensstemmelse med den hyppighed, der er fastsat for denne uddannelse?**	
JA eller NEJ	
3.6. **Bedømmelse: Er foranstaltningerne tilstrækkelige til at sikre, at alt personale med adgang til identificerbar luftfragt/luftpost, og medarbejdere, der gennemfører sikkerhedskontrol, har gennemgået et ansættelses- og uddannelsesforløb, der er i overensstemmelse med kapitel 11 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998?**	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angives årsagerne	

▼B

DEL 4

Fysisk sikkerhed

Formål: Det fastslås, om det fysiske sikkerhedsniveau på lokaliteten eller i lokalerne er tilstrækkeligt til at beskytte identificerbar luftfragt/luftpost mod uautoriseret adgang.

4.1. Beskyttes lokaliteten af hegn eller barrierer?	
JA eller NEJ	
4.2. Foretages der adgangskontrol ved alle adgangsveje til lokaliteten?	
JA eller NEJ	
4.3. Hvis JA, er disse adgangsveje …?	
bemandede	
manuelle	
automatiske	
elektroniske	
andet, anfør nærmere	
4.4. Er bygningen en solid konstruktion?	
JA eller NEJ	
4.5. Er der installeret et funktionsdueligt alarmsystem i bygningen?	
JA eller NEJ	
4.6. Er der installeret et internt TV-overvågningssystem i bygningen?	
JA eller NEJ	
4.7. Hvis JA, registreres billederne på TV-overvågningssystemet?	
JA eller NEJ	
4.8. Er alle døre, vinduer og andre adgangsveje til identificerbar luftfragt/luftpost sikret eller underkastet adgangskontrol?	
JA eller NEJ	
4.9. Hvis NEJ, angives årsagerne	
4.10. **Bedømmelse: Er organisationens forholdsregler tilstrækkelige til at forhindre uautoriseret adgang til de dele af lokaliteten og lokalerne, hvor der arbejdes med identificerbar luftfragt/luftpost, eller hvor den oplagres?**	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angives årsagerne	

▼B

DEL 5

Produktion

Formål: Identificerbar luftfragt/luftpost beskyttes mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb.

Disse spørgsmål besvares, hvis produktet kan identificeres som luftfragt/luftpost i løbet af produktionsprocessen.

5.1. Føres der kontrol med adgangen til produktionsområdet?	
JA eller NEJ	
5.2. Hvis JA, på hvilken måde?	
5.3. Føres der tilsyn med produktionsprocessen?	
JA eller NEJ	
5.4. Hvis JA, på hvilken måde?	
5.5. Er der indført kontrol med henblik på at forebygge ulovlige indgreb i produktionsfasen?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere	
5.6. **Bedømmelse: Er organisationens forholdsregler tilstrækkelige til at beskytte identificerbar luftfragt/luftpost mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb i forbindelse med produktionen?**	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angives årsagerne	

DEL 6

Pakning

Formål: Identificerbar luftfragt/luftpost beskyttes mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb.

Disse spørgsmål besvares, hvis produktet kan identificeres som luftfragt/luftpost i løbet af pakkeprocessen.

6.1. Føres der tilsyn med pakkeprocessen?
JA eller NEJ
6.2. Hvis JA, på hvilken måde?
6.3. Beskriv venligst den afsluttende ydre emballering:
a) Er den afsluttende ydre emballering solid?
JA eller NEJ Beskriv:

▼B

b) Er den afsluttende ydre emballage forseglet?	
JA eller NEJ	
Beskriv:	
6.4. a) Anvendes nummereret forsegling, sikkerhedstape, særlige stempler eller papkasser lukket med tape for at forsegle luftfragt/luftpost?	
JA eller NEJ	
Hvis JA:	
6.4. b) Opbevares forseglingen, sikkerhedstapen eller de særlige stempler under sikrede forhold, når de ikke anvendes?	
JA eller NEJ	
Beskriv:	
6.4. c) Føres der kontrol med udleveringen af nummereret forsegling, sikkerhedstape og/eller særlige stempler?	
JA eller NEJ	
Beskriv:	
6.5. Er svaret på 6.4. a) JA, hvordan føres denne kontrol?	
6.6. **Bedømmelse: Er pakkeprocedurerne tilstrækkelige til at beskytte identificerbar luftfragt/luftpost mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb?**	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angives årsagerne	

DEL 7

Oplagring

Formål: Identificerbar luftfragt/luftpost beskyttes mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb.

Disse spørgsmål besvares, hvis produktet kan identificeres som luftfragt/luftpost i løbet af oplagringsprocessen.

7.1. Oplagres den færdige og pakkede luftfragt/luftpost sikkert, og kontrolleres det, om der er sket ulovlige indgreb?	
JA eller NEJ	
7.2. **Bedømmelse: Er oplagringsprocedurerne tilstrækkelige til at beskytte identificerbar luftfragt/luftpost mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb?**	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angives årsagerne	

▼B

DEL 8

Forsendelse

Formål: Identificerbar luftfragt/luftpost beskyttes mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb.

Disse spørgsmål besvares, hvis produktet kan identificeres som luftfragt/luftpost i løbet af forsendelsesprocessen.

8.1. Føres der kontrol med adgangen til forsendelsesområdet?	
JA eller NEJ	
8.2. Hvis JA, på hvilken måde?	
8.3. Hvem har adgang til forsendelsesområdet?	
Ansatte?	
JA eller NEJ	
Chauffører?	
JA eller NEJ	
Besøgende?	
JA eller NEJ	
Kontrahenter?	
JA eller NEJ	
8.4. **Bedømmelse: Er beskyttelsen tilstrækkelig til at beskytte luftfragt/luftpost mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb i forsendelsesområdet?**	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angives årsagerne	

DEL 8A

Forsendelser fra andre kilder

Formål: Der fastsættes procedurer for håndtering af ikke-sikrede forsendelser.

Disse spørgsmål besvares kun, hvis der modtages forsendelser fra andre virksomheder med henblik på lufttransport.

8A.1 **Modtager virksomheden fragtforsendelser, der skal transporteres ad luftvejen, fra andre virksomheder?**	
JA eller NEJ	

▼C2

8A.2 Hvis JA, hvordan holdes disse adskilt fra virksomhedens egen fragt, og hvordan udpeges de over for den sikkerhedsgodkendte fragtagent/transportøren?

▼B

DEL 9

Transport

Formål: Identificerbar luftfragt/luftpost beskyttes mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb.

9.1. Hvordan udbringes luftfragt/luftpost til den sikkerhedsgodkendte fragtagent?	
a) Af, eller på vegne af, den sikkerhedsgodkendte fragtagent?	
JA eller NEJ	
b) Befragterens egen transport?	
JA eller NEJ	
c) Befragterens kontrahent?	
JA eller NEJ	
9.2. **Hvis befragteren benytter en kontrahent:** — **er luftfragten/luftposten forseglet eller pakket på en sådan måde, at ethvert indgreb tydeligt ses, og** ►C2 — **har transportøren underskrevet transportørerklæringen?** ◄	
JA eller NEJ	
Besvar kun følgende spørgsmål, hvis 9.1 b) eller 9.1 c), finder anvendelse 9.3. Kan transportkøretøjets lastrum sikres?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, specificér venligst hvordan …	
9.4. a) I det tilfælde, at transportkøretøjets lastrum kan sikres, anvender De da nummererede forseglinger/Anvendes der nummererede forseglinger, når transportkøretøjets lastrum kan sikres?	
JA eller NEJ	
b) Når De anvender nummererede forseglinger, fører De da kontrol med adgangen til forseglingerne, og registreres numrene i forbindelse med udleveringen/Kontrolleres adgangen til forseglingerne og registreres numrene i forbindelse med udleveringen, når der anvendes nummererede forseglinger?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, specificér venligst hvordan …	
9.5. Forsegles luftfragt/luftpost, når transportkøretøjets lastrum ikke kan sikres?	
JA eller NEJ	

▼B

9.6. Hvis JA, beskrives det, hvordan dette sikres.	
9.7. Hvis NEJ, hvordan holdes det da sikret?	
9.8. **Bedømmelse: Er forholdsreglerne tilstrækkelige til at beskytte luftfragt/luftpost mod uautoriseret adgang i forbindelse med transporten?**	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angives årsagerne	

FORPLIGTELSESERKLÆRING

Undertegnede erklærer følgende:

— **Jeg accepterer, at den kompetente myndigheds inspektører foretager uanmeldte inspektioner for at overvåge, at disse normer overholdes. Hvis inspektøren afdækker alvorlige sikkerhedsmangler, kan dette medføre, at min status som kendt befragter trækkes tilbage.**

— **Jeg vil forelægge [den kompetente myndigheds navn] de relevante oplysninger hurtigst muligt, dog inden for 10 arbejdsdage, hvis:**

  — **det overordnede sikkerhedsansvar overdrages til en anden person end den, som er angivet i punkt 1.10**

  — **der foretages andre ændringer af lokaler eller procedurer, som kunne forventes at få mærkbar indflydelse på sikkerheden og**

  — **virksomheden ophører med sit virke, ikke længere beskæftiger sig med luftfragt/luftpost eller ikke længere kan opfylde kravene i den relevante EU-lovgivning.**

— **Jeg vil opretholde sikkerhedsnormerne frem til næstfølgende valideringsbesøg i lokalerne og/eller inspektion.**

— **Jeg påtager mig det fulde ansvar for denne erklæring.**

Underskrift	
Stilling i virksomheden	

Bedømmelse (og meddelelse)

Bestået/Ikke-bestået	
Hvis den samlede bedømmelse er ikke-bestået, angives nedenfor de områder, hvor befragteren ikke opfylder de krævede sikkerhedsnormer eller har specifikke svage punkter. Det angives endvidere, hvilke tilpasninger der må foretages for at opfylde den krævede norm og dermed bestå.	
Underskrift	
(Validators navn)	

▼M2

TILLÆG 6-C2

VALIDERINGSTJEKLISTE FOR SIKKERHEDSGODKENDTE FRAGTAGENTER FRA TREDJELANDE MED EU-VALIDERING AF LUFTFARTSSIKKERHEDEN

Enheder fra tredjelande har mulighed for at blive en del af et ACC3's (*»Air cargo or mail carrier operating into the Union from a third country airport«*) sikre forsyningskæde ved at ansøge om at blive udpeget som sikkerhedsgodkendt fragtagent fra et tredjeland med EU-validering af luftfartssikkerheden (RA3). En RA3 er en fragthåndteringsenhed i et tredjeland, som er valideret og godkendt som sådan på basis af en EU-validering af luftfartssikkerheden.

En RA3 sikrer, at der er foretaget sikkerhedskontrol, herunder i påkommende tilfælde screening, af forsendelser til Unionen, og at forsendelserne har været beskyttet mod uautoriseret adgang, siden denne sikkerhedskontrol blev udført, og indtil forsendelserne blev lastet på et luftfartøj eller på anden måde overdraget til et ACC3 eller en anden RA3.

Forudsætningerne for at kunne transportere luftfragt eller luftpost til Unionen ([1]). eller til Island, Norge og Schweiz er fastsat i gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.

EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren bruger tjeklisten til at vurdere sikkerhedsniveauet for luftfragt eller luftpost ([2]), som transporteres til EU eller EØS af eller på ansvar af den enhed, der ansøger om udpegning som RA3. Tjeklisten skal udelukkende anvendes i de tilfælde, der fremgår af punkt 6.8.5.1, litra b), i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998. I de tilfælde, der fremgår af punkt 6.8.5.1, litra a), i nævnte bilag, anvender EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren ACC3-tjeklisten.

Der udstedes en valideringsrapport til den udpegende kompetente myndighed og til den validerede enhed senest en måned efter, at kontrolbesøget på stedet har fundet sted. Følgende skal som minimum fremgå af valideringsrapporten:

— den udfyldte tjekliste underskrevet af EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren og, hvis det er relevant, med den validerede enheds bemærkninger og

— forpligtelseserklæringen (tillæg 6-H2 til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998), der er underskrevet af den validerede enhed, og

— en erklæring om uafhængighed (tillæg 11-A til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998) for den validerede enhed, der er underskrevet af EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren.

Sidenummereringen, datoen for EU-valideringen af luftfartssikkerheden og validatorens og den validerede enheds parafering på hver side udgør beviset for valideringsrapportens integritet.

En RA3 skal kunne bruge denne rapport i alle sine forretningsforbindelser med et hvilket som helst ACC3 og, hvis det er relevant, en hvilken som helst RA3.

([1]) EU-medlemsstaterne: Belgien, Bulgarien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Det Forenede Kongerige, Frankrig, Grækenland, Irland, Italien, Kroatien, Letland, Litauen, Luxembourg, Malta, Nederlandene, Polen, Portugal, Rumænien, Slovakiet, Slovenien, Spanien, Sverige, Tjekkiet, Tyskland, Ungarn og Østrig.

([2]) Når denne tjekliste omhandler luftfragt eller luftpost eller luftfartøjer med EU eller EØS som destination, svarer dette til luftfragt eller luftpost eller luftfartøjer med Unionen og Island, Norge og Schweiz som destination.

▼M2

Valideringsrapporten skal normalt være affattet på engelsk.

Del 5 — Screening og del 6 — Fragt eller post med høj risiko (HRCM) skal sammenholdes med kravene i kapitel 6.7 og 6.8 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998. For de dele, der ikke kan sammenholdes med kravene i gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998, udgøres de grundlæggende normer af de standarder og den anbefalede praksis (SARP) i bilag 17 til konventionen angående international civil luftfart og det vejledende materiale, der er indeholdt i ICAO's luftfartssikkerhedshåndbog (DOC 8973-Restricted).

Forklarende bemærkninger:

— Alle gældende og relevante dele af tjeklisten skal udfyldes i overensstemmelse med den validerede enheds forretningsmodel og aktiviteter. Hvis der er oplysninger, der ikke er tilgængelige, skal der redegøres for dette.

— Efter hver del konkluderer EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren, om og i hvilken udstrækning målene for denne del er opfyldt.

DEL 1

Identifikation af den validerede enhed og validatoren

1.1. Valideringsdato(er)	
Brug følgende datoformat, f.eks. fra 01.10.2012 til 02.10.2012.	
dd/mm/åååå	
1.2. Dato, hvor den foregående validering i givet fald fandt sted	
dd/mm/åååå	
Evt. tidligere RA3-registreringsnummer	
AEO-certifikat eller C-TPAT-status eller evt. anden certificering	
1.3. Oplysninger om luftfartssikkerhedsvalidator	
Navn	
Virksomhed/organisation/myndighed	
Entydig alfanumerisk identifikationskode (UAI)	
E-mailadresse	
Telefonnummer (inkl. landekode)	

▼**M2**

1.4. Enhedens navn	
Navn	
Virksomhedsnummer (f.eks. registreringsnummer i et industri- og handelsregister)	
Nummer/Enhed/Bygning	
Gade	
By	
Postnr.	
Stat (hvis relevant)	
Land	
Postboksadresse (hvis relevant)	
1.5. Organisationens hovedadresse (hvis den er forskellig fra adressen på den lokalitet, der skal valideres)	
Nummer/Enhed/Bygning	
Gade	
By	
Postnr.	
Stat (hvis relevant)	
Land	
Postboksadresse (hvis relevant)	
1.6. Virksomhedstype — der kan være tale om flere typer virksomhed	
a) kun luftfragt b) lufttransport og andre transportformer c) speditør med fragtområder d) speditør uden fragtområder ►**C3** e) handlingselskab ◄ f) andet	
1.7. Ansøgeren	
a) Modtager ansøgeren fragt fra en anden sikkerhedsgodkendt fragtagent fra et tredjeland?	

▼M2

b) Modtager ansøgeren fragt fra kendte befragtere fra et tredjeland?	
c) Modtager ansøgeren fragt fra registrerede befragtere fra et tredjeland?	
d) Modtager ansøgeren afgiftsfri fragt?	
e) Screener ansøgeren fragt?	
f) Opbevarer ansøgeren fragt?	
g) Andet, angiv nærmere.	
1.8. Det omtrentlige antal beskæftigede på lokaliteten	
Antal	
1.9. Navn og stillingsbetegnelse for den person, som er sikkerhedsansvarlig for luftfragt eller luftpost fra tredjelande	
Navn	
Stilling	
E-mailadresse	
Telefonnummer (inkl. landekode)	

DEL 2

Organisation og ansvarsområder henhørende under den sikkerhedsgodkendte fragtagent fra et tredjeland med EU-validering af luftfartssikkerheden

Mål: Luftfragt eller luftpost må ikke transporteres til EU eller EØS, uden at den underkastes sikkerhedskontrol. Fragt og post, som leveres af en RA3 til et ACC3 eller en anden RA3, må kun modtages som sikker fragt eller post, hvis RA3'en har udført en sådan sikkerhedskontrol. Nærmere oplysninger om kontrollen findes i de følgende dele af denne tjekliste.

RA3 skal have indført procedurer, hvormed det sikres, at der foretages passende sikkerhedskontrol af alle transporter af luftfragt og luftpost med EU eller EØS som destination, og at sikker fragt eller post beskyttes, indtil den overdrages til et ACC3 eller en anden RA3. Sikkerhedskontrollen skal bestå af:

a) en fysisk screening, som skal være af så høj en standard, at det med rimelig sikkerhed kan konstateres, at forbudte genstande ikke er skjult i forsendelsen

b) en anden sikkerhedskontrol som led i sikringen af forsyningskæden, der giver rimelig sikkerhed for, at forbudte genstande ikke er skjult i forsendelsen, og som er blevet foretaget af en anden RA3, KC3 eller AC3, som er udpeget af den pågældende RA3.

Der henvises til punkt 6.8.3 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.

▼M2

2.1. Har enheden oprettet et sikkerhedsprogram?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, gå direkte til punkt 2.5.	
2.2. Enhedens sikkerhedsprogram	
Dato — brug følgende format dd/mm/åååå	
Version	
Forelægges og/eller godkendes sikkerhedsprogrammet for/af den kompetente myndighed i enhedens hjemland? Hvis JA, beskriv proceduren.	
2.3. Dækker sikkerhedsprogrammet på tilfredsstillende vis punkt 3-9 i tjeklisten?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, beskriv nærmere hvorfor ikke.	
2.4. Er sikkerhedsprogrammet fuldgyldigt, robust og fuldstændigt?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagerne.	
2.5. Har enheden fastlagt en procedure med henblik på at sikre, at luftfragt eller luftpost underkastes en passende sikkerhedskontrol, inden den overdrages til et ACC3 eller en anden RA3?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv proceduren.	
2.6. Har enheden indført et styringssystem (f.eks. instrumenter, instrukser) med henblik på at sikre, at den påkrævede sikkerhedskontrol gennemføres?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv styringssystemet, og oplys, om det er godkendt, kontrolleret eller stillet til rådighed af den kompetente myndighed eller en anden enhed.	
Hvis NEJ, forklar, hvordan enheden sikrer, at sikkerhedskontrollen gennemføres på den foreskrevne måde.	

▼M2

2.7. Konklusion og generelle bemærkninger om procedurens pålidelighed, fuldgyldighed og robusthed.	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 3

Ansættelse og uddannelse af personale

Mål: For at sikre at den påkrævede sikkerhedskontrol gennemføres, skal en RA3 udpege ansvarlige og kompetente medarbejdere til at sikre luftfragt eller luftpost. Personale, som har adgang til sikret luftfragt, skal besidde alle nødvendige kompetencer til at varetage sine opgaver og være uddannet på passende vis.

Med henblik på at opfylde dette mål skal en RA3 have indført en procedure for at sikre, at alt personale (f.eks. fastansatte, midlertidigt ansatte, vikarer og chaufører) med direkte og uledsaget adgang til luftfragt eller luftpost, for hvilken en sikkerhedskontrol gennemføres eller er blevet gennemført:

a) har gennemgået en indledende kontrol forud for ansættelsen eller baggrundskontrol, som mindst er i overensstemmelse med de lokale myndigheders krav til den validerede RA3, og derefter regelmæssig kontrol, og

b) har gennemgået grundlæggende og regelmæssig sikkerhedstræning, således at det er opmærksomt på sine sikkerhedsopgaver i overensstemmelse med de lokale myndigheders krav til den validerede RA3.

Bemærk:

— Ved en baggrundskontrol forstås en kontrol af en persons identitet og hidtidige erfaringer og (i det omfang lovgivningen tillader det) en eventuel kriminel baggrund som led i vurderingen af en enkeltpersons egnethed til at gennemføre en sikkerhedskontrol og/eller få uledsaget adgang til et security-beskyttet område (definition i ICAO's bilag 17).

— En kontrol forud for ansættelsen skal fastslå en persons identitet på grundlag af dokumentation, den skal omfatte beskæftigelse, uddannelse og eventuelle afbrydelser i mindst de foregående fem år og pålægge personen at underskrive en erklæring med udførlige oplysninger om en eventuel kriminel fortid i alle bopælslande i mindst de foregående fem år (Unionens definition).

Der henvises til punkt 6.8.3.1 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.

3.1. Findes der en procedure, som sikrer, at alt personale med direkte og uledsaget adgang til sikret luftfragt/luftpost underkastes kontrol forud for ansættelsen, hvorved baggrund og kompetence vurderes?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, angiv, hvor mange år forud for ansættelsen der undersøges i forbindelse med kontrollen forud for ansættelsen, og hvilken enhed der udfører undersøgelsen.	

▼M2

3.2. Omfatter denne procedure?	
☐ baggrundskontrol ☐ kontrol forud for ansættelsen ☐ kontrol af strafferegistre ☐ interviews ☐ andet (oplys nærmere). Redegør for punkterne, og angiv, hvilken enhed der udfører dette punkt, og, hvor det er relevant, den foregående periode, som tages i betragtning.	
3.3. Findes der en procedure, der sikrer, at personen med ansvar for at foretage sikkerhedskontrol og føre tilsyn med gennemførelsen af sikkerhedskontrollen på lokaliteten underkastes en kontrol forud for ansættelsen, hvorved baggrund og kompetence vurderes?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, angiv, hvor mange år forud for ansættelsen der undersøges i forbindelse med kontrollen forud for ansættelsen, og hvilken enhed der udfører undersøgelsen.	
3.4. Omfatter denne procedure?	
☐ baggrundskontrol ☐ kontrol forud for ansættelsen ☐ kontrol af strafferegistre ☐ interviews ☐ andet (oplys nærmere). Redegør for punkterne, og angiv, hvilken enhed der udfører dette punkt, og, hvor det er relevant, den foregående periode, som tages i betragtning.	
3.5. Gennemgår personale, som har direkte og uledsaget adgang til sikret luftfragt eller luftpost, en sikkerhedsuddannelse, inden det gives adgang til sikret luftfragt eller luftpost?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv uddannelsens indhold og varighed.	
3.6. Gennemgår personale, som modtager, screener eller beskytter luftfragt eller luftpost, en specifik jobrelateret uddannelse?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, redegør for uddannelseskursernes indhold og varighed.	
3.7. Gennemgår personale, som omtales i punkt 3.5 og 3.6, regelmæssig træning?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, redegør for den regelmæssige trænings indhold og hyppighed.	

▼M2

3.8. Konklusion: Sikres det med foranstaltningerne vedrørende ansættelse og uddannelse af personale, at alt personale med adgang til sikret luftfragt eller luftpost på behørig vis er blevet ansat og uddannet på et niveau, som er tilstrækkeligt til, at det er bevidst om sit sikkerhedsansvar?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angives årsagerne.	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 4

Modtagelsesprocedurer

Mål: En RA3 kan modtage fragt eller post fra en anden RA3, en KC3, en AC3 eller en ukendt befragter. En RA3 skal have indført egnede modtagelsesprocedurer for fragt og post med henblik på at fastslå, hvorvidt en forsendelse kommer fra en sikker forsyningskæde eller ej, og dermed hvilke sikkerhedsforanstaltninger forsendelsen skal underkastes.

Når en RA3 modtager en forsendelse, skal den fastslå, hvilken status den enhed, som den modtager forsendelsen fra, har, ved at verificere, at den entydige alfanumeriske identifikationskode (UAI) tilhørende den enhed, der leverer forsendelserne, er angivet i ledsagedokumenterne, og ved at bekræfte, at det luftfartsselskab eller den enhed, der leverer forsendelsen, er opført med aktiv status i Unionens database til sikring af forsyningskæden for den specificerede lufthavn eller lokalitet, afhængigt af hvad der er relevant.

Hvis der ikke er angivet en entydig alfanumerisk identifikationskode i dokumenterne, eller hvis luftfartsselskabets eller enhedens status i Unionens database til sikring af forsyningskæden ikke er aktiv, skal RA3 behandle forsendelsen som om, at den ankom fra en ukendt kilde.

En RA3 skal desuden føre en database, der mindst indeholder følgende oplysninger om hver sikkerhedsgodkendt fragtagent eller kendt befragter, som har været genstand for EU-validering af luftfartssikkerheden i overensstemmelse med punkt 6.8.5.1, hvorfra fragtagenten direkte modtager fragt eller post, som skal leveres til et ACC3 med henblik på transport til Unionen:

a) oplysninger om virksomheden, herunder en autentisk adresse

b) hvilken form for virksomhed der drives, dog ikke følsomme forretningsoplysninger

c) kontaktoplysninger, også for den eller de person(er), der er ansvarlig(e) for sikkerheden

d) virksomhedens registreringsnummer, hvis et sådant findes

e) valideringsrapporten (i påkommende tilfælde)

f) den entydige alfanumeriske identifikationskode, som den har fået tildelt i Unionens database til sikring af forsyningskæden.

Der henvises til punkt 6.8.3.1, 6.8.3.5 og 6.8.5.4 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.

Bemærk: En RA3 må kun modtage fragt fra en AC3 som sikker fragt, hvis den pågældende RA3 selv har udpeget denne befragter som AC3 i overensstemmelse med punkt 6.8.3.1, litra c), i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 og indestår for fragt leveret af denne befragter.

▼**M2**

4.1. Fastslår enheden ved modtagelse af en forsendelse, hvorvidt den kommer fra en anden RA3, en KC3, en AC3 eller en ukendt befragter?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, hvordan?	
4.2. Kontrollerer enheden den entydige alfanumeriske identifikationskode, der er angivet i de dokumenter, der ledsager forsendelser, som modtages fra et andet ACC3 eller en anden RA3 eller KC3, og bekræfter den, at det pågældende ACC3 eller den pågældende RA3 eller KC3 har aktiv status i Unionens database til sikring af forsyningskæden?	
JA eller NEJ	
4.3. Har enheden indført en procedure til sikring af, at forsendelsen behandles som en forsendelse fra en ukendt kilde, hvis dokumenterne ikke indeholder en angivelse af den entydige alfanumeriske identifikationskode, eller hvis den enhed, som fragten modtages fra, ikke har aktiv status i Unionens database til sikring af forsyningskæden?	
JA eller NEJ	
4.4. Udpeger enheden befragtere som AC3?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv proceduren og de garantier, som enheden kræver af befragteren.	
4.5. Fastslår enheden ved modtagelse af en forsendelse, om den har en lufthavn i EU eller EØS som destination?	
JA eller NEJ — redegør nærmere.	
4.6. Hvis JA — underkaster enheden al luftfragt eller luftpost samme sikkerhedskontrol, når den har en lufthavn i EU eller EØS som destination?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv proceduren.	
4.7. Fastslår enheden ved modtagelse af en forsendelse, om den skal anses som fragt og post med høj risiko (HRCM) (jf. definitionen i del 6), også for forsendelser, der leveres via andre transportformer end lufttransport?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, hvordan? Beskriv proceduren.	
4.8. Fastslår den validerede enhed ved modtagelse af en sikret forsendelse, om den har været beskyttet mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskrives de metoder, der anvendes (f.eks. forsegling, låse, inspektion).	

▼**M2**

4.9. Skal den person, der foretager leveringen, forevise et officielt id-kort med foto?	
JA eller NEJ	
4.10. Er der indført en procedure til identificering af forsendelser, der kræver screening?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, hvordan?	
4.11. Konklusion: Er modtagelsesprocedurerne tilstrækkelige til at fastslå, om luftfragt eller luftpost, der skal fragtes til en lufthavn i EU eller EØS, kommer fra en sikker forsyningskæde, eller om den skal screenes?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angives årsagerne.	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 5

Screening

Mål: Hvis en RA3 modtager fragt og post, som ikke kommer fra en sikker forsyningskæde, skal den pågældende RA3 underkaste disse forsendelser en passende screening, inden de kan leveres til et ACC3 som sikker fragt. En RA3 skal have indført procedurer, hvorved det sikres, at luftfragt og luftpost, der skal transporteres til EU eller EØS med henblik på transfer, transit eller aflæsning i en lufthavn i Unionen screenes med midler eller metoder, der er omhandlet i EU-lovgivningen, således at det med rimelig sikkerhed kan konstateres, at den pågældende fragt eller post ikke indeholder forbudte genstande.

Udføres screening af luftfragt eller luftpost af eller på vegne af den kompetente myndighed i tredjelandet, skal RA3'en oplyse dette og angive, på hvilken måde en passende screening er sikret.

Der henvises til punkt 6.8.3 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.

▼M2

5.1. Gennemføres screening af en anden enhed på vegne af den validerede enhed?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, angiv, hvilken type enheder der er tale om, og oplys nærmere: — privat screeningvirksomhed — statsligt reguleret selskab — statslig screeningfacilitet — andet Angiv, hvilken type aftale eller kontrakt der er indgået mellem den validerede enhed og den enhed, der foretager screeningen på dennes vegne.	
5.2. Kan enheden anmode om at få foretaget den krævede sikkerhedskontrol i tilfælde af, at screeningen er foretaget af en af ovennævnte enheder?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, oplys nærmere.	
5.3. Med hvilke midler og instrukser (f.eks. tilsyn, overvågning og kvalitetskontrol) sikrer enheden, at sikkerhedskontrollen gennemføres på den foreskrevne måde af sådanne tjenesteleverandører?	
5.4. Hvilke screeningmetoder anvendes til luftfragt og luftpost?	
Angiv hvilke metoder og anfør for hver anvendt metode nærmere oplysninger om det udstyr, som anvendes til at screene luftfragt og luftpost (f.eks. fabrikant, type, programversion, norm, serienummer).	
5.5. Er udstyret eller metoden (f.eks. bombehunde — EDD) opført i den nyeste liste over udstyr og metoder, som opfylder EU's, Den Europæiske Konference for Civil Luftfarts (ECAC's) eller Transportation Security Administrations (TSA's) krav?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, oplys nærmere.	

▼M2

Hvis NEJ, angiv nærmere oplysninger om godkendelse af udstyret og godkendelsesdato samt eventuelle beviser på, at det opfylder EU's normer for udstyr.	
5.6. Anvendes udstyret i overensstemmelse med fabrikanternes driftsbetingelser (CONOPS), og afprøves og vedligeholdes det regelmæssigt?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv proceduren.	
5.7. Hvis der anvendes bombehunde (EDD), gennemgår disse da en grunduddannelse og efteruddannelse samt godkendelses- og kvalitetskontrolprocedurer, der opfylder de krav, der er fastsat af EU eller TSA?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv hele proceduren og dokumentationen for dette udsagn.	
5.8. Hvis der anvendes bombehunde (EDD), følger screeningproceduren da en indsættelsesmetode, som svarer til de krav, der er fastsat af EU eller TSA?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv hele proceduren og dokumentationen for dette udsagn.	
5.9. Tages der hensyn til forsendelsens art i forbindelse med screening?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv, hvordan det sikres, at den valgte screeningmetode gennemføres, således at det med rimelig sikkerhed kan konstateres, at forbudte genstande ikke er skjult i forsendelsen.	
5.10. Findes der en procedure for, hvad der skal gøres, når screeningudstyret udløser en alarm? På noget udstyr, f.eks. røntgenudstyr, udløses alarmen af operatøren selv.	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv proceduren for, hvad der skal gøres ved alarmer for med rimelig sikkerhed at kunne konstatere, at at der ikke forekommer forbudte genstande.	

▼M2

Hvis NEJ, beskriv, hvad der gøres med forsendelsen.	
5.11. Findes der forsendelser, som er undtaget fra sikkerhedsscreening?	
JA eller NEJ	
5.12. Findes der undtagelser, som ikke er i overensstemmelse med Unionens liste?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere.	
5.13. Føres der kontrol med adgangen til screeningområdet for at sikre, at kun autoriseret og uddannet personale får adgang?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere.	
5.14. Er der indført en fast kvalitetskontrol og/eller prøveordning?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere.	
5.15. Konklusion: Screenes luftfragt eller luftpost ved hjælp af et af de midler eller en af de metoder, der er anført i punkt 6.2.1 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998, til så høj en standard, at det med rimelig sikkerhed kan konstateres, at den ikke indeholder forbudte genstande?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagen.	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 6

Fragt og post med høj risiko (HRCM)

Mål: Forsendelser, der har oprindelse i eller har været i transfer på lokaliteter, som Unionen har defineret som højrisikoområder, eller som forekommer at være blevet udsat for betydelige ulovlige indgreb, betragtes som fragt og post med høj risiko (HRCM). Sådanne forsendelser screenes i overensstemmelse med specifikke instrukser. En RA3 skal have indført procedurer for at sikre, at HRCM med EU eller EØS som destination identificeres og gøres til genstand for passende kontrolforanstaltninger som defineret i EU-lovgivningen.

Det ACC3, til hvilket en RA3 leverer luftfragt eller luftpost til transport, skal være autoriseret til at give RA3'en de nyeste relevante oplysninger om oprindelsessteder med høj risiko.

▼**M2**

En RA3 anvender de samme foranstaltninger, uanset om den modtager fragt og post med høj risiko fra et luftfartsselskab eller via andre transportformer.

Der henvises til punkt 6.7 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.

Bemærk: HRCM, der er godkendt til at blive transporteret til EU/EØS, skal have udstedt »SHR« som sikkerhedsstatus, der betyder, at forsendelsen er sikret til transport med passager-, fragt- og postfly i overensstemmelse med de krav, der gælder for højrisikoforsendelser.

6.1. Ved det personale, som har ansvaret for at foretage sikkerhedskontrol, hvilken luftfragt og luftpost der skal behandles som fragt og post med høj risiko (HRCM)?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere.	
6.2. Har enheden indført procedurer med henblik på identifikation af HRCM?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere.	
6.3. Underkastes fragt eller post med høj risiko HRCM-screeningprocedurer i henhold til EU-lovgivningen?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv, hvilke procedurer der anvendes.	
6.4. Udsteder enheden efter screeningen en erklæring om SHR-sikkerhedsstatus i de dokumenter, der ledsager forsendelsen?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv, hvordan og i hvilket dokument sikkerhedsstatus er udstedt.	
6.5. Konklusion: Er den procedure, som enheden har indført, relevant og tilstrækkelig dækkende til at sikre, at alle HRCM er blevet korrekt håndteret før lastning?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagen.	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

▼M2

DEL 7

Beskyttelse af sikret luftfragt og luftpost

Mål: En RA3 skal have indført procedurer, hvormed det sikres, at luftfragt eller luftpost med EU eller EØS som destination beskyttes mod uautoriseret adgang og/eller ulovlige indgreb fra det tidspunkt, hvor der foretages screening eller anden sikkerhedskontrol, eller fra modtagelsestidspunktet, efter at der er foretaget screening eller sikkerhedskontrol, og frem til lastningen eller overdragelsen til et ACC3 eller en anden RA3. Hvis ikke allerede sikret luftfragt og luftpost beskyttes efterfølgende, må den ikke lastes eller overdrages til et ACC3 eller en anden RA3 som sikker fragt eller post.

Der kan ydes beskyttelse med forskellige midler såsom fysiske (f.eks. barrierer eller aflåste rum), menneskelige (f.eks. afpatruljering eller uddannede medarbejdere) og teknologiske (f.eks. CCTV eller adgangsalarmer).

Sikret luftfragt eller luftpost med EU eller EØS som destination bør være adskilt fra ikke-sikret luftfragt eller luftpost.

Der henvises til punkt 6.8.3.1 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.

7.1. Udføres beskyttelsen af sikret luftfragt og luftpost af en anden enhed på vegne af den validerede enhed?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, angiv, hvilken type enheder der er tale om, og oplys nærmere: — Privat screeningvirksomhed — Statsligt reguleret selskab — Statslig screeningfacilitet — Andet	
7.2. Er der indført sikkerhedskontrol og beskyttelse for at forhindre ulovlige indgreb i forbindelse med screeningproceduren?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere. Angiv, hvilke(n) form(er) for beskyttelse der er indført: — fysisk (f.eks. hegn, barriere, solidt opført bygning) — menneskelig (f.eks. afpatruljering) — teknologiske (f.eks. CCTV eller adgangsalarmer). Gør desuden rede for, hvordan beskyttelsesforanstaltningerne er organiseret.	

▼M2

7.3. Er den sikre luftfragt/luftpost kun tilgængelig for autoriserede personer?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere. Angiv, hvordan alle adgangsveje (herunder døre og vinduer) til identificerbar og sikret luftfragt eller luftpost kontrolleres.	
7.4. Findes der procedurer, der sikrer, at luftfragt eller luftpost med EU eller EØS som destination, for hvilken der er gennemført sikkerhedskontrol, beskyttes mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvor den er sikret, og indtil den lastes eller overdrages til et ACC3 eller en anden RA3?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv, hvordan den er beskyttet (f. eks. med fysiske, menneskelige eller teknologiske midler). Angiv endvidere, om bygningen er solidt opført, og hvilke materialer der er anvendt, hvis disse oplysninger er tilgængelige.	
Hvis NEJ, angives årsagerne.	
7.5. Konklusion: Er beskyttelsen af forsendelser tilstrækkelig streng til at forhindre ulovlige handlinger?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagen.	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 8

Dokumentation

Mål: RA3 sikrer sig, at de dokumenter, der ledsager en forsendelse, som RA3 har sikkerhedskontrolleret (f.eks. screening, beskyttelse), indeholder mindst:

a) den entydige alfanumeriske identifikationskode, som den har fået udstedt af den udpegende kompetente myndighed, og

▼M2

b) forsendelsens entydige identifikationskode, f.eks. nummeret på firma- eller hovedluftfragtbrevet, hvis dette foreligger, og

c) forsendelsens indhold og

d) sikkerhedsstatus, der angives som følger:

— »SPX«, der betyder, at forsendelsen er sikret til transport med passager-, fragt- og postfly, eller

— »SCO«, der betyder, at forsendelsen kun er sikret til transport med fragt- og postfly, eller

— »SHR«, der betyder, at forsendelsen er sikret til transport med passager-, fragt- og postfly i overensstemmelse med de krav, der gælder for højrisikoforsendelser.

Hvis forsendelsens sikkerhedsstatus er udstedt af RA3, anfører enheden desuden årsagerne til, at der er udstedt sikkerhedsstatus, herunder de anvendte screeningmidler eller –metoder eller begrundelsen for at undtage forsendelsen fra screening, idet den anvender de normer, der er vedtaget i ordningen for erklæring om forsendelsers sikkerhed.

Ledsagedokumenterne kan have form af et luftfragtbrev, et tilsvarende forsendelsesdokument eller en særskilt erklæring, som enten udstedes elektronisk eller skriftligt.

Der henvises til punkt 6.3.2.6, litra d), punkt 6.8.3.4 og 6.8.3.5 og 6.8.3.6 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.

8.1. Sikrer enhedens sig, at de krævede ledsagedokumenter udstedes og omfatter de oplysninger, der kræves i henhold til punkt 6.3.2.6, litra d), punkt 6.8.3.4 og 6.8.3.5 og 6.8.3.6 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, redegør nærmere.	
8.2. Specificerer enheden fragtens sikkerhedsstatus, og hvordan denne status er opnået?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, redegør nærmere.	
8.3. Konklusion: Er dokumentationsproceduren tilstrækkelig dækkende til at sikre, at fragt eller post forsynes med de krævede ledsagedokumenter, hvori er angivet den korrekte sikkerhedsstatus og alle oplysninger, der kræves?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagen.	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

▼M2

DEL 9

Transport

Mål: Luftfragt og luftpost skal beskyttes mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb fra det tidspunkt, hvor den er blevet sikret, og indtil den lastes eller overdrages til et ACC3 eller en anden RA3. Dette omfatter beskyttelse under transport til luftfartøjet eller til et ACC3 eller til en anden RA3. Hvis ikke allerede sikret luftfragt og luftpost beskyttes under transporten, må den ikke lastes eller overdrages til et ACC3 eller en anden RA3 som sikker fragt.

Under transporten til et luftfartøj, et ACC3 eller en anden RA3 er RA3'en ansvarlig for beskyttelsen af de sikrede forsendelser. Dette gælder også, når transporten udføres af en anden enhed, som f.eks. en speditør, på vegne af den pågældende RA3. Dette gælder ikke, når forsendelserne transporteres på et ACC3's eller en anden RA3's ansvar.

Der henvises til punkt 6.8.3 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.

9.1. Hvordan transporteres luftfragt eller luftpost til ACC3 eller til en anden RA3?	
a) Transport udført af den validerede enhed?	
JA eller NEJ	
b) Transport udført af en anden RA3 eller et andet ACC3?	
JA eller NEJ	
c) Den validerede enheds kontrahent?	
JA eller NEJ	
9.2. Er luftfragten eller luftposten pakket med forsegling?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, hvordan?	
9.3. Forsegles eller låses køretøjet inden transporten?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, hvordan?	
9.4. Når der anvendes nummererede forseglinger, føres der da kontrol med adgangen til forseglingerne, og registreres numrene?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, angiv hvordan	
9.5. ►C3 Underskriver den pågældende transportør transportørerklæringen (hvis relevant)? ◄	
JA eller NEJ	

▼M2

9.6. Har den person, der transporterer fragten, gennemgået en specifik uddannelse i sikkerhedskontrol og sikkerhedsbevidsthed, inden personen blev bemyndiget til at transportere sikret luftfragt eller luftpost eller begge dele?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv, hvilken form for sikkerhedskontrol (f.eks. kontrol forud for ansættelsen, baggrundskontrol) og hvilken form for uddannelse (f.eks. uddannelse i sikkerhedsbevidsthed).	
9.7. Konklusion: Er forholdsreglerne tilstrækkelige til at beskytte luftfragt eller luftpost mod uautoriseret adgang under transporten?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angives årsagerne.	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 10

Efterlevelse

Mål: Efter at have evalueret del 1-9 i denne tjekliste skal EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren konkludere, om kontrolbesøget på stedet bekræfter, at sikkerhedskontrollen gennemføres i overensstemmelse med målene i denne tjekliste for luftfragt eller luftpost med EU eller EØS som destination.

Der findes to mulige scenarier. EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren konkluderer, at enheden:

1. efterlever målene i denne tjekliste. Der udstedes en valideringsrapport til den udpegende kompetente myndighed og til den validerede enhed senest en måned efter, at kontrolbesøget på stedet har fundet sted.
2. ikke efterlever målene i denne tjekliste. I dette tilfælde må enheden ikke levere sikret luftfragt eller luftpost med EU eller EØS som destination til et ACC3 eller en anden RA3. Enheden modtager en kopi af den udfyldte tjekliste med angivelse af manglerne.

10.1. Overordnet konklusion: Angiv det tilfælde, som bedst svarer til situationen, der valideres	
1 eller 2	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	
Bemærkninger fra enheden	

Validators navn:

Dato:

Underskrift:

▼M2

BILAG

Liste over besøgte og interviewede personer og enheder

Angiv enhedens navn, kontaktpersonen navn og stilling samt datoen for besøget eller interviewet.

Enhedens navn	Kontaktpersonens navn	Kontaktpersonens stilling	Dato for besøg eller interview

TILLÆG 6-C3

VALIDERINGSTJEKLISTE FOR ACC3

En udpegning som ACC3 (*»Air cargo or mail carrier operating into the Union from a third country airport«*) er en forudsætning for at få tilladelse til at transportere luftfragt og luftpost til Den Europæiske Union ([1]) (EU) eller Island, Norge og Schweiz, hvilket er fastsat ved gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.

ACC3-udpegning er i princippet påkrævet for alle flyvninger, hvor der transporteres fragt eller post med henblik på transfer, transit eller aflæsning i lufthavne i EU eller EØS ([2]). De kompetente myndigheder i Den Europæiske Unions medlemsstater, Island, Norge og Schweiz er hver især ansvarlige for at udpege specifikke luftfartsselskaber som ACC3. Udpegningen bygger på de enkelte luftfartsselskabers sikkerhedsprogram og et kontrolbesøg på stedet af gennemførelsen i overensstemmelse med de mål, der er opstillet i denne valideringstjekliste.

EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren bruger tjeklisten til at vurdere sikkerhedsniveauet for luftfragt eller luftpost, som transporteres til EU eller EØS af eller på ansvar af et ACC3 eller et luftfartsselskab, der ansøger om ACC3-udpegning.

([1]) 1 EU-medlemsstaterne: Belgien, Bulgarien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Det Forenede Kongerige, Frankrig, Grækenland, Irland, Italien, Kroatien, Letland, Litauen, Luxembourg, Malta, Nederlandene, Polen, Portugal, Rumænien, Slovakiet, Slovenien, Spanien, Sverige, Tjekkiet, Tyskland, Ungarn og Østrig.

([2]) Når denne tjekliste omhandler luftfragt eller luftpost eller luftfartøjer med EU eller EØS som destination, svarer dette til luftfragt eller luftpost eller luftfartøjer med EU og Island, Norge og Schweiz som destination.

▼M2

Der udstedes en valideringsrapport til den udpegende kompetente myndighed og til den validerede enhed senest en måned efter, at kontrolbesøget på stedet har fundet sted. Følgende skal som minimum fremgå af valideringsrapporten:

— den udfyldte tjekliste underskrevet af EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren og, hvis det er relevant, med den validerede enheds bemærkninger og

— forpligtelseserklæringen (tillæg 6-H1 til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998), der er underskrevet af den validerede enhed, og

— en erklæring om uafhængighed (tillæg 11-A til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998) for den validerede enhed, der er underskrevet af EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren.

Sidenummereringen, datoen for EU-valideringen af luftfartssikkerheden og validatorens og den validerede enheds parafering på hver side udgør beviset for valideringsrapportens integritet. Valideringsrapporten skal normalt være affattet på engelsk.

Del 3 — Luftfartsselskabets sikkerhedsprogram, del 6 — Database, del 7 — Screening og del 8 — Fragt eller post med høj risiko (HRCM) skal sammenholdes med kravene i kapitel 6.7 og 6.8 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998. For de øvrige dele udgøres de grundlæggende normer af de standarder og den anbefalede praksis (SARP) i bilag 17 til konventionen angående international civil luftfart og det vejledende materiale, der er indeholdt i ICAO's luftfartssikkerhedshåndbog (DOC 8973-restricted).

Forklarende bemærkninger:

— Alle gældende og relevante dele af tjeklisten skal udfyldes i overensstemmelse med den validerede enheds forretningsmodel og aktiviteter. Hvis der er oplysninger, der ikke er tilgængelige, skal der redegøres for dette.

— Efter hver del konkluderer EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren, om og i hvilken udstrækning målene for denne del er opfyldt.

DEL 1

Identifikation af den validerede enhed og validatoren

1.1. Valideringsdato(er)	
Brug følgende datoformat, f.eks. 01.10.2012 til 02.10.2012.	
dd/mm/åååå	
1.2. Dato, hvor den foregående validering fandt sted, og i givet fald ACC3's entydige alfanumeriske identifikationskode (UAI).	
dd/mm/åååå	
UAI	

▼**M2**

1.3. Oplysninger om luftfartssikkerhedsvalidator	
Navn	
Virksomhed/organisation/myndighed	
UAI	
E-mailadresse	
Telefonnummer (inkl. landekode)	
1.4. Navn på luftfartsselskab, der skal valideres	
Navn	
AOC (Air Operators Certificate) udstedt i (den pågældende stat)	
IATA-kode (Den Internationale Luftfartssammenslutning) eller ICAO-kode (Organisationen for International Civil Luftfart), hvis der ikke er udstedt en IATA-kode. Angiv, hvilken kode det drejer sig om.	
Stat, der er ansvarlig for at udpege luftfartsselskabet som ACC3	
1.5. Nærmere oplysninger om tredjelandes lufthavne, som skal valideres, eller fragt- og postfaciliteter, der er forbundet hermed	
Navn	
lufthavnens IATA- eller ICAO-kode	
Land	
1.6. Arten af luftfartsselskabets virksomhed — der kan være tale om flere typer virksomhed	
a) passagerer og fragt/post b) kun fragt og post c) kun fragt d) kun post e) koordinator (Integrator) f) charter	
1.7. Navn og stillingsbetegnelse for den person, som er sikkerhedsansvarlig for luftfragt eller luftpost fra tredjelande	
Navn	
Stillingsbetegnelse	
E-mailadresse	

▼M2

Telefonnummer (inkl. landekode)	
1.8. Adresse på luftfartsselskabets hovedkontor i den lufthavn, hvor der aflægges et besøg	
Nr./Enhed/Bygning/Lufthavn	
Gade	
By	
Postnr.	
Stat (hvis relevant)	
Land	
1.9. Adresse på luftfartsselskabets hovedkontor, f.eks. hovedsædet	
Nr./Enhed/Bygning/Lufthavn	
Gade	
By	
Postnr.	
Stat (hvis relevant)	
Land	

DEL 2

ACC3's organisation og ansvarsområder i lufthavnen

Mål: Luftfragt eller luftpost må ikke transporteres til EU eller EØS, uden at den er blevet sikkerhedskontrolleret. Nærmere oplysninger om kontrollen findes i de følgende dele af denne tjekliste. ACC3 må ikke modtage fragt eller post med henblik på transport i et luftfartøj med EU som destination, medmindre en sikkerhedsgodkendt fragtagent med EU-validering af luftfartssikkerheden, en kendt befragter med EU-validering af luftfartssikkerheden eller en registreret befragter, som det selv har udpeget, eller som er udpeget af en sikkerheds-godkendt fragtagent med EU-validering af luftfartssikkerheden, bekræfter og indestår for, at der er gennemført screening eller anden sikkerhedskontrol, eller at sådanne forsendelser screenes i henhold til EU-lovgivningen.

ACC3 skal have indført en procedure, hvormed det sikres, at der foretages en passende sikkerhedskontrol af alle transporter af luftfragt og luftpost med EU eller EØS som destination, medmindre den pågældende fragt eller post er undtaget fra screening i overensstemmelse med EU-lovgivningen, og at den pågældende fragt eller post efterfølgende er beskyttet, indtil den lastes om bord på et luftfartøj. Sikkerhedskontrollen skal bestå af:

▼M2

— en fysisk screening, som skal være af så høj en standard, at det med rimelig sikkerhed kan konstateres, at forbudte genstande ikke er skjult i forsendelsen, eller

— en anden sikkerhedskontrol som led i sikringen af forsyningskæden, der giver rimelig sikkerhed for, at ingen forbudte genstande er skjult i forsendelsen, og som foretages af en sikkerhedsgodkendt fragtagent hhv. en kendt befragter med EU-validering af luftfartssikkerheden eller en registreret befragter, som det selv har udpeget, eller som er udpeget af en sikkerhedsgodkendt fragtagent med EU-validering af luftfartssikkerheden.

Der henvises til punkt 6.8.3 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.

2.1. Har luftfartsselskabet fastlagt en procedure med henblik på at sikre, at luftfragt eller luftpost underkastes en passende sikkerhedskontrol, inden den lastes på et luftfartøj med EU eller EØS som destination?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv proceduren.	
2.2. Gennemføres sikkerhedskontrollen af luftfartsselskabet eller på dettes vegne af en enhed, som er omfattet af luftfartsselskabets sikkerhedsprogram?	
Hvis JA, oplys nærmere.	
Hvis NEJ, hvilke enheder, der ikke er omfattet af luftfartsselskabets sikkerhedsprogram, gennemfører sikkerhedskontrol af luftfragt eller -post, der bringes ind i EU eller EØS af dette luftfartsselskab?	
Angiv, hvilken type enheder der er tale om, og oplys nærmere: ►C3 — privat handlingselskab ◄ — statsligt reguleret selskab — statslig screeningfacilitet — andet	
2.3. Med hvilke midler og instrukser (f.eks. tilsyn, overvågning og kvalitetskontrol) sikrer luftfartsselskabet, at sikkerhedskontrollen gennemføres på den foreskrevne måde af ovennævnte tjenesteleverandører?	
2.4. Kan luftfartsselskabet anmode om at få foretaget den krævede sikkerhedskontrol i tilfælde af, at screeningen er foretaget af enheder, der ikke er omfattet af luftfartsselskabets sikkerhedsprogram, f.eks. statslige enheder?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, oplys nærmere.	

▼M2

2.5. Med hvilke midler og instrukser (f.eks. tilsyn, overvågning og kvalitetskontrol) sikrer luftfartsselskabet, at sikkerhedskontrollen gennemføres på den foreskrevne måde af sådanne tjenesteleverandører?	
2.6. Er der indført et program for luftfragt og luftpost for sikkerhedsgodkendte fragtagenter eller kendte befragtere, som er i overensstemmelse med ICAO's normer, i den stat, hvori valideringsbesøget i lufthavnen finder sted?	
Hvis JA, beskriv programmets indhold og hvordan det er blevet iværksat.	
2.7. Konklusion og generelle bemærkninger om procedurens pålidelighed, fuldgyldighed og robusthed.	
Luftfartsselskabets bemærkninger	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 3

Luftfartsselskabets sikkerhedsprogram

Mål: ACC3 skal sikre, at dets sikkerhedsprogram omfatter alle relevante luftfartssikkerhedsforanstaltninger, og at det er tilstrækkeligt dækkende til, at luftfragt og luftpost må transporteres til Unionen.

Luftfartsselskabets sikkerhedsprogram og tilhørende dokumentation skal danne grundlag for den sikkerhedskontrol, der anvendes i overensstemmelse med med denne tjekliste mål. Luftfartsselskabet kan forelægge sin dokumentation for EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren, inden besøget på stedet foretages, for at give vedkommende kendskab til forholdene på de lokaliteter, hvor der skal aflægges besøg.

Der henvises til punkt 6.8.2.1 i bilaget og tillæg 6-G til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.

Bemærk: Følgende punkter, som er opført i tillæg 6-G til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998, skal dækkes på passende vis:

a) en beskrivelse af foranstaltningerne for luftfragt og -post

b) oplysninger om modtageprocedurerne

c) krav og kriterier for sikkerhedsgodkendte fragtagenter

d) krav og kriterier for kendte befragtere

e) krav og kriterier for registrerede befragtere

f) normer for screening

g) oplysninger om, hvor der foretages screening

h) oplysninger om screeningudstyr

i) oplysninger om det pågældende luftfartsselskab eller tjenesteydelsesleverandøren

j) en liste over undtagelser fra security-screening

k) håndtering af fragt og post med høj risiko.

▼M2

3.1. Luftfartsselskabets sikkerhedsprogram	
Dato — brug følgende datoformat dd/mm/åååå	
Version	
Er programmet tidligere blevet fremlagt for en kompetent EU- eller EØS-myndighed? Hvis JA, var det med henblik på ACC3-udpegning? Andre formål?	
3.2. Dækker sikkerhedsprogrammet i tilstrækkelig grad punkterne i ovenstående liste?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, beskriv nærmere hvorfor ikke.	
3.3. Er de luftfartssikkerhedsforanstaltninger, som beskrives i sikkerhedsprogrammet, relevante og tilstrækkelige til at sikre luftfragt eller luftpost med EU eller EØS som destination i overensstemmelse med de obligatoriske normer?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, beskriv nærmere hvorfor ikke.	
3.4. Konklusion: Er sikkerhedsprogrammet fuldgyldigt, robust og fuldstændigt?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angives årsagerne.	
Luftfartsselskabets bemærkninger	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 4

Ansættelse og uddannelse af personale

Mål: ACC3 skal udpege ansvarlige og kompetente medarbejdere til at sikre luftfragt eller luftpost. Personale, som har adgang til sikret luftfragt, skal besidde alle nødvendige kompetencer til at varetage deres opgaver og være uddannet på passende vis.

Med henblik på at opfylde dette mål skal et ACC3 have indført en procedure for at sikre, at alt personale (f.eks. fastansatte, midlertidigt ansatte, vikarer og chaufører) med direkte og uledsaget adgang til luftfragt eller luftpost, for hvilken en sikkerhedskontrol gennemføres eller er blevet gennemført:

— har gennemgået en indledende kontrol forud for ansættelsen eller baggrundskontrol, som mindst er i overensstemmelse med de lokale myndigheders krav i den validerede lufthavn, og derefter regelmæssig kontrol, og

— har gennemgået grundlæggende og regelmæssig sikkerhedstræning, således at det er opmærksomt på sine sikkerhedsopgaver i overensstemmelse med de lokale myndigheders krav i den validerede lufthavn.

▼**M2**

Der henvises til punkt 6.8.3.1 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.

Bemærk:

— Ved en baggrundskontrol forstås en kontrol af en persons identitet og hidtidige erfaringer og (i det omfang lovgivningen tillader det) en eventuel kriminel baggrund som led i vurderingen af en enkeltpersons egnethed til at gennemføre en sikkerhedskontrol eller få uledsaget adgang til et security-beskyttet område (definition i ICAO's bilag 17).

— En kontrol forud for ansættelsen skal fastslå en persons identitet på grundlag af dokumentation, den skal omfatte beskæftigelse, uddannelse og eventuelle afbrydelser i mindst de foregående fem år og pålægge personen at underskrive en erklæring med udførlige oplysninger om en eventuel kriminel fortid i alle bopælslande i mindst de foregående fem år (Unionens definition).

4.1. Findes en procedure, der sikrer, at alt personale med direkte og uledsaget adgang til sikret luftfragt eller luftpost underkastes kontrol forud for ansættelsen, hvorved baggrund og kompetence vurderes?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, angiv, hvor mange år forud for ansættelsen der undersøges i forbindelse med kontrollen forud for ansættelsen, og hvilken enhed der udfører undersøgelsen.	
4.2. Omfatter denne procedure?	
— baggrundskontrol — kontrol forud for ansættelsen — kontrol af strafferegistre — interviews — andet (oplys nærmere). Redegør for punkterne, og angiv, hvilken enhed der udfører dette punkt, og, hvor det er relevant, den foregående periode, som tages i betragtning.	
4.3. Findes der en procedure, der sikrer, at personen med ansvar for at foretage sikkerhedskontrol og føre tilsyn med gennemførelsen af sikkerhedskontrollen på lokaliteten underkastes en kontrol forud for ansættelsen, hvorved baggrund og kompetence vurderes?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, angiv, hvor mange år forud for ansættelsen der undersøges i forbindelse med kontrollen forud for ansættelsen, og hvilken enhed der udfører undersøgelsen.	
4.4. Omfatter denne procedure?	
— baggrundskontrol — kontrol forud for ansættelsen — kontrol af strafferegistre — interviews — andet (oplys nærmere). Redegør for punkterne, og angiv, hvilken enhed der udfører dette punkt, og, hvor det er relevant, den foregående periode, som tages i betragtning.	

▼M2

4.5. Gennemgår personale, som har direkte og uledsaget adgang til sikret luftfragt eller luftpost, en sikkerhedsuddannelse, inden det gives adgang til sikret luftfragt eller luftpost?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv uddannelsens indhold og varighed.	
4.6. Gennemgår personale, som modtager, screener eller beskytter luftfragt eller luftpost, en specifik jobrelateret uddannelse?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, redegør for uddannelseskursernes indhold og varighed.	
4.7. Gennemgår personale, som omtales i punkt 4.5 og 4.6, regelmæssig træning?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, redegør for den regelmæssige trænings indhold og hyppighed.	
4.8. Konklusion: Sikres det med foranstaltningerne vedrørende ansættelse og uddannelse af personale, at alt personale med adgang til sikret luftfragt eller luftpost på behørig vis er blevet tildelt opgaver og uddannet på et niveau, som er tilstrækkeligt til, at det er bevidst om sit sikkerhedsansvar?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angives årsagerne.	
Luftfartsselskabets bemærkninger	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 5

Modtagelsesprocedurer

Mål: ACC3 skal have indført en procedure, hvormed en forsendelses sikkerhedsstatus med hensyn til tidligere kontroller vurderes og kontrolleres ved modtagelsen.

Proceduren skal omfatte følgende punkter:

a) bekræftelse af, at den enhed, der leverer forsendelsen, er opført med aktiv status i Unionens database til sikring af forsyningskæden for den specificerede lufthavn eller lokalitet

b) kontrol af, at den entydige alfanumeriske identifikationskode, der er udstedt til den enhed, der har leveret forsendelsen, og som er opført i Unionens database, er anført i ledsagedokumenterne

▼M2

c) hvis der modtages forsendelser fra en registreret befragter, kontrol af, at enheden er opført i luftfartsselskabets database.

Hvis der i ledsagedokumenterne ikke findes nogen angivelse af identifikationskoden, eller hvis luftfartsselskabet eller den enhed, der leverer forsendelserne, ikke er opført med aktiv status Unionens database til sikring af forsyningskæden, eller hvis den enhed, der leverer forsendelserne er en registreret befragter, som ikke er opført i luftfartsselskabet database, konkluderes det, at der ikke tidligere er foretaget sikkerhedskontrol, og forsendelserne screenes af det pågældende ACC3 eller af en anden RA3 med EU-validering af luftfartssikkerheden, før de lastes på luftfartøjet

d) kontrol af, om forsendelsen er afleveret af en person, som er udpeget af den sikkerhedsgodkendte fragtagent eller en kendt befragter med EU-validering af luftfartssikkerheden, der er opført i dets database, eller af en registreret befragter for en sådan sikkerhedsgodkendt fragtagent eller en person, som er udpeget af luftfartsselskabet selv

e) den udpegede person skal være den person, som har til opgave at levere luftfragten eller luftposten til luftfartsselskabet. Den person, der leverer forsendelsen til luftfartsselskabet, skal forevise et id-kort, pas, kørekort eller et andet dokument med foto, der udstedes eller anerkendes af de nationale myndigheder

f) hvis det er relevant, kontrol af, om forsendelsen præsenteres med alle de krævede sikkerhedsoplysninger (luftfragtbrev og oplysninger om sikkerhedsstatus på papir eller elektronisk, en beskrivelse af forsendelsen og dennes entydige identifikationskode, årsagerne til, at der er udstedt sikkerhedsstatus, de anvendte screeningmidler eller –metoder eller begrundelsen for at undtage forsendelsen fra screening), der svarer til den leverede luftfragt og postforsendelse

g) kontrol af, om der ser ud til at være foretaget ulovlige indgreb i forsendelsen og

h) kontrol af, om forsendelsen skal håndteres som fragt og post med høj risiko (HRCM).

Der henvises til punkt 6.8.3.5, 6.8.3.6, 6.8.3.7 og 6.8.5.4 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.

5.1. Fastslår luftfartsselskabet ved direkte modtagelse af en forsendelse, om den kommer fra en sikkerhedsgodkendt fragtagent, en kendt befragter eller en registreret befragter, der er anerkendt i henhold til EU-lovgivningen om luftfragt og opført i Unionens database til sikring af forsyningskæden og i den database, der føres af luftfartsselskabet?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv proceduren.	
5.2. Kontrollerer luftfartsselskabet den entydige alfanumeriske identifikationskode, der er angivet i de dokumenter, der ledsager forsendelser, som modtages fra et andet ACC3 eller en anden RA3 eller KC3, og bekræfter det, at det pågældende ACC3 eller den pågældende RA3 eller KC3 har aktiv status i databasen til sikring af forsyningskæden?	
JA eller NEJ	

▼M2

5.3. Har enheden indført en procedure til sikring af, at forsendelsen behandles som en forsendelse fra en ukendt kilde, hvis dokumenterne ikke indeholder en angivelse af den entydige alfanumeriske identifikationskode, eller hvis den enhed, som fragten modtages fra, ikke har aktiv status i Unionens database til sikring af forsyningskæden?	
JA eller NEJ	
5.4. Udpeger luftfartsselskabet befragtere som AC3?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv proceduren og de garantier, som luftfartsselskabet kræver af befragteren.	
5.5. Fastslår luftfartsselskabet ved direkte modtagelse af en forsendelse, om den har en lufthavn i EU eller EØS som destination?	
JA eller NEJ — redegør nærmere.	
5.6. Hvis JA — gør luftfartsselskabet al fragt eller post til genstand for samme sikkerhedskontrol, når den har en lufthavn i EU eller EØS som destination?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv proceduren.	
5.7. Fastslår luftfartsselskabet ved direkte modtagelse af en forsendelse, om den skal anses som fragt og post med høj risiko (HRCM), også for forsendelser der leveres via andre transportformer end lufttransport?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, hvordan? Beskriv proceduren.	
5.8. Fastslår luftfartsselskabet ved modtagelse af en sikret forsendelse, om den har været beskyttet mod uautoriseret adgang og/eller ulovlige indgreb?	
JA eller NEJ	

▼M2

Hvis JA, beskriv hvordan (f.eks. forsegling eller låse).	
5.9. Hvis luftfartsselskabet modtager luftfragt eller luftpost i transit på denne lokalitet (fragt eller post, der afgår med samme luftfartøj, som den ankom med), fastslår luftfartsselskabet da ud fra de opgivne data, om der er behov for yderligere sikkerhedskontrol?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, hvordan fastslås dette?	
Hvis NEJ, hvilken kontrol foretages der for at garantere sikkerheden for fragt og post med EU eller EØS som destination?	
5.10. Hvis luftfartsselskabet modtager luftfragt eller luftpost i transfer på denne lokalitet (fragt eller post, der afgår med et andet luftfartøj, end den ankom med), fastslår luftfartsselskabet da ud fra de opgivne data, om der er behov for yderligere sikkerhedskontrol?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, hvordan fastslås dette?	
Hvis NEJ, hvilken kontrol foretages der for at garantere sikkerheden for fragt og post med EU eller EØS som destination?	
5.11. Skal den person, der foretager leveringen af sikret kendt luftfragt til luftfartsselskabet, forevise et officielt id-kort med foto?	
JA eller NEJ	
5.12. Konklusion: Er modtagelsesprocedurerne tilstrækkelige til at fastslå, om luftfragt eller luftpost kommer fra en sikker forsyningskæde, eller om der er behov for screening?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angives årsagerne.	
Luftfartsselskabets bemærkninger	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 6

Database

Mål: Hvis ACC3 ikke er forpligtet til at screene 100 % af luftfragt eller luftpost med EU eller EØS som destination, skal ACC3 sikre sig, at fragten eller posten kommer fra en sikkerhedsgodkendt enhed med EU-validering af luftfartssikkerheden, der er udpeget af en EU-medlemsstats kompetente myndighed som en sikkerhedsgodkendt fragtagent fra et tredjeland (RA3), eller fra en kendt befragter fra et tredjeland (KC3) eller fra en registreret befragter (AC3), som ACC3 selv har udpeget, eller som er udpeget af en sikkerhedsgodkendt fragtagent fra et tredjeland.

▼**M2**

Af hensyn til overvågningen af sikkerhedsrelevante transaktionsspor skal ACC3 kontrollere, at RA3 og KC3 har aktiv status i Unionens database til sikring af forsyningskæden og føre en database med følgende oplysninger om hver enhed eller person, som den direkte modtager fragt eller post fra:

— den involverede enheds status (sikkerhedsgodkendt fragtagent eller kendt befragter)

— oplysninger om virksomheden, herunder en autentisk forretningsadresse

— den form for virksomhed, der drives, dog ikke følsomme forretningsoplysninger

— kontaktoplysninger, også for den eller de person(er), der er ansvarlig(e) for sikkerheden

— den entydige alfanumeriske identifikationskode, som den har fået tildelt i Unionens database til sikring af forsyningskæden, eller hvis enheden er en AC3, virksomhedens registreringsnummer.

Ved modtagelse af luftfragt eller luftpost fra en RA3 eller KC3 kontrollerer ACC3, om enheden er opført med aktiv status i Unionens database, og hvis der er tale om en AC3, kontrolleres det, om AC3'en er opført i luftfartsselskabets database. Hvis den pågældende RA3 eller KC3 ikke er opført med aktiv status, eller hvis den pågældende AC3 ikke er opført i databasen, skal luftfragt eller luftpost, der leveres af en sådan enhed, screenes inden lastningen.

Der henvises til punkt 6.8.3.5, litra a), og punkt 6.8.5.4 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.

6.1. Fastslår luftfartsselskabet ved direkte modtagelse af en forsendelse, om den kommer fra en sikkerhedsgodkendt fragtagent, en kendt befragter eller en registreret befragter, der er anerkendt i henhold til EU-lovgivningen om luftfragt og opført i Unionens database til sikring af forsyningskæden og i den database, der føres af luftfartsselskabet?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv proceduren.	
6.2. Fører luftfartsselskabet en database, der om relevant indeholder ovennævnte oplysninger, om:	
— enheder, der er udpeget som sikkerhedsgodkendte fragtagenter fra et tredjeland (RA3) — enheder, der er udpeget som kendte befragtere fra et tredjeland (KC3) — enheder, der er udpeget som registrerede befragtere af en RA3 eller af luftfartsselskabet (AC3)?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv databasen.	
Hvis NEJ, redegør hvorfor.	

▼M2

6.3. Har personale, der modtager luftfragt eller luftpost, let adgang til Unionens database til sikring af forsyningskæden og til luftfartsselskabets database?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv proceduren.	
6.4. Ajourføres databasen regelmæssigt, således at personale, der modtager luftfragt eller luftpost, har adgang til pålidelige data?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, redegør nærmere.	
6.5. Konklusion: fører luftfartsselskabet en database, der sikrer fuld åbenhed om dets forbindelser med enheder, fra hvilke den direkte modtager (screenet eller sikkerhedskontrolleret) fragt eller post med henblik på transport til Unionen eller EØS?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angives årsagerne.	
Luftfartsselskabets bemærkninger	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 7

Screening

Mål: Modtager ACC3 fragt og post fra en enhed uden EU-validering af luftfartssikkerheden, eller har den modtagne fragt ikke været beskyttet mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvor sikkerhedskontrollen blev udført, skal ACC3 sikre, at denne luftfragt og luftpost screenes, inden den lastes på et luftfartøj. ACC3 skal have indført en procedure, hvormed det sikres, at luftfragt og luftpost, der skal transporteres til EU eller EØS med henblik på transfer, transit eller aflæsning i en lufthavn i Unionen, screenes med midler eller metoder, der er omhandlet i EU-lovgivningen, til så høj en standard, at det med rimelig sikkerhed kan konstateres, at den pågældende fragt eller post ikke indeholder forbudte genstande.

Hvis ACC3 ikke selv screener luftfragt og luftpost, skal det sikre, at den krævede screening udføres i overensstemmelse med EU-kravene. Screeningprocedurerne skal i givet fald omfatte håndteringen både i transfer og transit af fragt og post.

▼**M2**

Udføres screening af luftfragt eller luftpost af eller på vegne af den kompetente myndighed i tredjelandet, skal det ACC3, der modtager denne luftfragt eller luftpost fra enheden, oplyse dette i sit sikkerhedsprogram og angive, hvordan det sikres, at den fornødne screening udføres.

Der henvises til punkt 6.8.3.1, 6.8.3.2 og 6.8.3.3 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.

7.1. Foretages screeningen af luftfartsselskabet eller på dettes vegne af en enhed, der er omfattet af luftfartsselskabets sikkerhedsprogram?	
Hvis JA, oplys nærmere. Angiv i givet fald nærmere oplysninger om den eller de enheder, der er omfattet af luftfartsselskabets sikkerhedsprogram: — navn — adresse på lokaliteten — status som autoriseret økonomisk operatør (AEO), hvis det er relevant	
Hvis NEJ, hvilke enheder, der ikke er omfattet af luftfartsselskabets screeningprogram, foretager da sikkerhedskontrollen af luftfragt eller luftpost, der bringes ind i EU eller EØS af dette luftfartsselskab? Angiv, hvilken type enheder der er tale om, og oplys nærmere. ►**C3** — privat handlingselskab ◄ — statsligt reguleret selskab — statslig screeningfacilitet — andet	
7.2. Kan enheden anmode om at få foretaget den krævede sikkerhedskontrol i tilfælde af, at screeningen er foretaget af en af ovennævnte enheder?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, oplys nærmere.	
7.3. Med hvilke midler og instrukser (f.eks. tilsyn, overvågning og kvalitetskontrol) sikrer enheden, at sikkerhedskontrollen gennemføres på den foreskrevne måde af sådanne tjenesteleverandører?	
7.4. Hvilke metoder anvendes til screening af luftfragt og luftpost?	
Angiv hvilke metoder og anfør for hver anvendt metode nærmere oplysninger om det udstyr, som anvendes til at screene luftfragt og luftpost (f.eks. fabrikant, type, programversion, norm, serienummer).	

▼**M2**

7.5. Er udstyret eller metoden (f.eks. bombehunde — EDD) opført i den nyeste liste over udstyr og metoder, som opfylder EU's, Den Europæiske Konference for Civil Luftfarts (ECAC's) eller Transportation Security Administrations (TSA's) krav?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, oplys nærmere.	
Hvis NEJ, angiv nærmere oplysninger om godkendelsen af udstyret og godkendelsesdato samt eventuelle beviser på, at det opfylder EU's normer for udstyr.	
7.6. Anvendes udstyret i overensstemmelse med fabrikanternes driftsbetingelser (CONOPS), og afprøves og vedligeholdes det regelmæssigt?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv proceduren.	
7.7. Hvis der anvendes bombehunde (EDD), gennemgår disse da en grunduddannelse og efteruddannelse samt godkendelses- og kvalitetskontrolprocedurer, der opfylder de krav, der er fastsat af EU eller TSA?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv hele proceduren og dokumentationen for dette udsagn.	
7.8. Hvis der anvendes bombehunde (EDD), følger screeningproceduren da en indsættelsesmetode, som svarer til de krav, der er fastsat af EU eller TSA?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv hele proceduren og dokumentationen for dette udsagn.	
7.9. Tages der hensyn til forsendelsens art i forbindelse med screening?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv, hvordan det sikres, at den valgte screeningmetode anvendes til så høj en standard, at det med rimelig sikkerhed kan konstateres, at forbudte genstande ikke er skjult i forsendelsen.	
7.10. Findes der en procedure for, hvad der skal gøres, når screeningudstyret udløser en alarm?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv proceduren for, hvad der skal gøres ved alarmer for med rimelig sikkerhed at kunne konstatere, at at der ikke forekommer forbudte genstande.	

▼**M2**

Hvis NEJ, beskriv, hvad der gøres med forsendelsen.	
7.11. Findes der forsendelser, som er undtaget fra sikkerhedsscreening?	
JA eller NEJ	
7.12. Findes der undtagelser, som ikke er i overensstemmelse med Unionens liste?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere.	
7.13. Føres der kontrol med adgangen til screeningområdet for at sikre, at kun autoriseret og uddannet personale får adgang?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere.	
7.14. Er der indført en fast kvalitetskontrol eller prøveordning?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere.	
7.15. Konklusion: Screenes luftfragt eller luftpost ved hjælp af et af de midler eller en af de metoder, der er anført i punkt 6.2.1 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998, til så høj en standard, at det med rimelig sikkerhed kan konstateres, at den ikke indeholder forbudte genstande?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagen.	
Luftfartsselskabets bemærkninger	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 8

Fragt og post med høj risiko (HRCM)

Mål: Forsendelser, der har oprindelse i eller har været i transfer på lokaliteter, som EU har defineret som højrisikoområder, eller som forekommer at være blevet udsat for betydelige ulovlige indgreb, betragtes som fragt og post med høj risiko (HRCM). Sådanne forsendelser screenes i overensstemmelse med specifikke instrukser. Den kompetente EU-/EØS-myndighed, der har udpeget ACC3, fastsætter, hvilke oprindelsessteder der har høj risiko, og screeningsinstrukser. ACC3 skal have indført en procedure for at sikre, at HRCM med EU eller EØS som destination identificeres og gøres til genstand for passende kontrolforanstaltninger som defineret i EU-lovgivningen.

▼**M2**

ACC3 skal holde løbende kontakt med den kompetente myndighed med ansvar for lufthavnene i EU/EØS, hvortil det transporterer fragt, således at det råder over de nyeste oplysninger om oprindelsessteder med høj risiko.

ACC3 skal anvende de samme foranstaltninger, uanset om det modtager fragt og post med høj risiko fra et andet luftfartsselskab eller via andre transportformer.

Der henvises til punkt 6.7 og 6.8.3.6 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.

Bemærk: HRCM, der er godkendt til at blive transporteret til EU eller EØS, skal have udstedt »SHR« som sikkerhedsstatus, der betyder, at forsendelsen er sikret til transport med passager-, fragt- og postfly i overensstemmelse med de krav, der gælder for højrisikoforsendelser.

8.1. Ved luftfartsselskabets personale, som har ansvaret for at foretage sikkerhedskontrol, hvilken luftfragt og luftpost der skal behandles som fragt og post med høj risiko (HRCM)?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere.	
8.2. Har luftfartsselskabet indført procedurer med henblik på identifikation af HRCM?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere.	
8.3. Underkastes fragt eller post med høj risiko HRCM-screeningprocedurer i henhold til EU-lovgivningen?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv, hvilke procedurer der anvendes.	
8.4. Udsteder luftfartsselskabet efter screeningen en erklæring om SHR-sikkerhedsstatus i de dokumenter, der ledsager forsendelsen?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv, hvordan og i hvilket dokument sikkerhedsstatus er udstedt.	
8.5. Konklusion: Er den procedure, som luftfartsselskabet har indført, relevant og tilstrækkelig til at sikre, at alle HRCM er blevet korrekt håndteret før lastning?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagen.	
Luftfartsselskabets bemærkninger	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

▼**M2**

DEL 9

Beskyttelse

Mål: ACC3 skal have indført procedurer, hvormed det sikres, at luftfragt eller luftpost med EU eller EØS som destination beskyttes mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvor der foretages screening eller anden sikkerhedskontrol, eller fra modtagelsestidspunktet, efter at screeningen eller sikkerhedskontrollen er udført, og frem til lastningen.

Der kan ydes beskyttelse med forskellige midler såsom fysiske (f.eks. barrierer eller aflåste rum), menneskelige (f.eks. afpatruljering eller uddannede medarbejdere) og teknologiske (f.eks. CCTV eller adgangsalarmer).

Sikret luftfragt eller luftpost med EU eller EØS som destination bør være adskilt fra ikke-sikret luftfragt eller luftpost.

Der henvises til punkt 6.8.3 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.

9.1. Træffes der foranstaltninger til beskyttelse af sikret luftfragt og luftpost af luftfartsselskabet eller på dettes vegne af en enhed, der er omfattet af luftfartsselskabets sikkerhedsprogram?	
Hvis JA, oplys nærmere.	
Hvis NEJ, hvilke enheder, der ikke er omfattet af luftfartsselskabets sikkerhedsprogram, træffer da foranstaltninger til beskyttelse af sikret luftfragt eller luftpost, der bringes ind i EU eller EØS af dette luftfartsselskab? Angiv, hvilken type enheder der er tale om, og oplys nærmere: ►**C3** — privat handlingselskab ◄ — statsligt reguleret selskab — statslig screeningfacilitet — andet	
9.2. Er der indført sikkerhedskontrol og beskyttelse for at forhindre ulovlige indgreb i forbindelse med screeningproceduren?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere.	
9.3. Findes der procedurer, der sikrer, at sikkerhedskontrolleret luftfragt eller luftpost med EU eller EØS som destination beskyttes mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvor den er sikret, og indtil den lastes?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv, hvordan den er beskyttet.	
Hvis NEJ, angives årsagerne.	

▼M2

9.4. Konklusioner: Er beskyttelsen af forsendelser tilstrækkelig streng til at forhindre ulovlige handlinger?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagen.	
Luftfartsselskabets bemærkninger	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 10

Ledsagedokumenter

Mål: ACC3 sikrer sig, at de dokumenter, der ledsager en forsendelse, som ACC3 har sikkerhedskontrolleret (f.eks. screening og beskyttelse), indeholder mindst:

a) den entydige alfanumeriske identifikationskode, der er udstedt af den udpegende kompetente myndighed, og

b) forsendelsens entydige identifikationskode, f.eks. nummeret på firma- eller hovedluftfragtbrevet, hvis dette foreligger, og

c) forsendelsens indhold og

d) sikkerhedsstatus, der angives som følger:

— »SPX«, der betyder, at forsendelsen er sikret til transport med passager-, fragt- og postfly, eller

— »SCO«, der betyder, at forsendelsen kun er sikret til transport med fragt- og postfly, eller

— »SHR«, der betyder, at forsendelsen er sikret til transport med passager-, fragt- og postfly i overensstemmelse med de krav, der gælder for højrisikoforsendelser.

Findes der ikke en sikkerhedsgodkendt fragtagent fra et tredjeland, må erklæringen om sikkerhedsstatus afgives af ACC3 eller af det luftfartsselskab, der ankommer fra et tredjeland, der er fritaget for ACC3-ordningen.

Hvis forsendelsens sikkerhedsstatus er udstedt af ACC3, anfører luftfartsselskabet desuden årsagerne til, at der er udstedt sikkerhedsstatus, med oplysninger om de anvendte screeningmidler eller –metoder eller begrundelsen for at undtage forsendelsen fra screening, under anvendelse af de normer, der er vedtaget i ordningen for erklæring om forsendelsers sikkerhed.

Hvis en forsendelses sikkerhedsstatus og ledsagedokumenterne er udstedt af en RA3 i et foregående led eller af et andet ACC3, kontrollerer ACC3 under modtagelsesproceduren, at ovennævnte oplysninger er anført i ledsagedokumenterne.

Forsendelsens ledsagedokument kan have form af et luftfragtbrev, et tilsvarende forsendelsesdokument eller en særskilt erklæring, som enten udstedes elektronisk eller skriftligt.

Der henvises til punkt 6.3.2.6, litra d), punkt 6.8.3.4 og 6.8.3.5, 6.8.3.6 og 6.8.3.7 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.

▼M2

10.1. Sikrer luftfartsselskabet sig, at de krævede ledsagedokumenter udstedes og omfatter de oplysninger, der kræves i henhold til punkt 6.3.2.6, litra d), punkt 6.8.3.4, 6.8.3.5 og 6.8.3.6 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv dokumenternes indhold.	
Hvis NEJ, redegør for hvorfor og hvordan fragten eller posten behandles som sikret af luftfartsselskabet, hvis den lastes om bord på et luftfartøj.	
10.2. Indeholder dokumenterne luftfartsselskabets entydige alfanumeriske ACC3-identifikationskode?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, redegør hvorfor.	
10.3. Specificeres fragtens sikkerhedsstatus, og hvordan denne status er opnået, i dokumenterne?	
JA eller NEJ	
Beskriv, hvordan dette specificeres.	
10.4. Konklusion: Er dokumentationsproceduren tilstrækkelig dækkende til at sikre, at fragt eller post forsynes med de krævede ledsagedokumenter, hvori er angivet den korrekte sikkerhedsstatus og alle oplysninger, der kræves?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagen.	
Luftfartsselskabets bemærkninger	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 11

Efterlevelse

Mål: Efter at have evalueret de foregående ti dele af denne tjekliste skal EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren konkludere, om der er overensstemmelse mellem forholdene ved kontrolbesøget på stedet og indholdet af den del af luftfartsselskabets sikkerhedsprogram, der beskriver foranstaltningerne vedrørende luftfragt eller luftpost med EU eller EØS som destination, og om sikkerhedskontrollen i tilstrækkelig grad opfylder målene i tjeklisten.

I konklusionerne skelnes der mellem fire mulige hovedtilfælde:

▼**M2**

1) Luftfartsselskabets sikkerhedsprogram er i overensstemmelse med tillæg 6-G til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998, og kontrolbesøget på stedet bekræfter, at tjeklistens mål opfyldes, eller

2) Luftfartsselskabets sikkerhedsprogram er i overensstemmelse med tillæg 6-G til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998, men kontrolbesøget på stedet bekræfter ikke, at tjeklistens mål opfyldes, eller

3) Luftfartsselskabets sikkerhedsprogram er ikke i overensstemmelse med tillæg 6-G til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998, men kontrolbesøget på stedet bekræfter, at tjeklistens mål opfyldes, eller

4) Luftfartsselskabets sikkerhedsprogram er ikke i overensstemmelse med tillæg 6-G til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998, og kontrolbesøget på stedet bekræfter ikke, at tjeklistens mål opfyldes.

11.1. Overordnet konklusion: Angiv det tilfælde, som bedst svarer til situationen, der valideres	
1, 2, 3 eller 4	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	
Luftfartsselskabets bemærkninger	

Validators navn:

Dato:

Underskrift:

▼M2

BILAG

Liste over besøgte og interviewede personer og enheder

Angiv enhedens navn, kontaktpersonen navn og stilling samt datoen for besøget eller interviewet.

Enhedens navn	Kontaktpersonens navn	Kontaktpersonens stilling	Dato for besøg eller interview

TILLÆG 6-C4

VALIDERINGSTJEKLISTE FOR KENDTE BEFRAGTERE FRA TREDJELANDE MED EU-VALIDERING AF LUFTFARTSSIKKERHEDEN

Enheder fra tredjelande har mulighed for at blive en del af et ACC3's (*»Air cargo or mail carrier operating into the Union from a third country airport«*) sikre forsyningskæde ved at ansøge om at blive udpeget som kendt befragter fra et tredjeland med EU-validering af luftfartssikkerheden (KC3). En KC3 er en fragthåndteringsenhed i et tredjeland, som er valideret og godkendt som sådan på basis af en EU-validering af luftfartssikkerheden.

En KC3 skal sikre, at forsendelser til EU ([1]) er blevet sikkerhedskontrolleret, og at de har været beskyttet mod uautoriseret adgang fra tidspunktet for denne sikkerhedskontrol og frem til overdragelsen til et ACC3 eller en sikkerhedsgodkendt fragtagent fra et tredjeland med EU-validering af luftfartssikkerheden (RA3).

Forudsætningerne for at kunne transportere luftfragt eller luftpost til Unionen (EU) eller til Island, Norge og Schweiz er fastsat i gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.

EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren bruger tjeklisten til at vurdere sikkerhedsniveauet for luftfragt eller luftpost ([2]), som transporteres til EU eller EØS af eller på ansvar af den enhed, der ansøger om udpegning som KC3. Tjeklisten skal udelukkende anvendes i de tilfælde, der fremgår af punkt 6.8.5.1, litra b), i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998. I de tilfælde, der fremgår af punkt 6.8.5.1, litra a), i nævnte bilag, anvender EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren ACC3-tjeklisten.

([1]) EU-medlemsstaterne: Belgien, Bulgarien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Det Forenede Kongerige, Frankrig, Grækenland, Irland, Italien, Kroatien, Letland, Litauen, Luxembourg, Malta, Nederlandene, Polen, Portugal, Rumænien, Slovakiet, Slovenien, Spanien, Sverige, Tjekkiet, Tyskland, Ungarn og Østrig.

([2]) Når denne tjekliste omhandler luftfragt eller luftpost eller luftfartøjer med EU eller EØS som destination, svarer dette til luftfragt eller luftpost eller luftfartøjer med Unionen og Island, Norge og Schweiz som destination.

▼M2

Der udstedes en valideringsrapport til den udpegende kompetente myndighed og til den validerede enhed senest en måned efter, at kontrolbesøget på stedet har fundet sted. Følgende skal som minimum fremgå af valideringsrapporten:

— den udfyldte tjekliste underskrevet af EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren og, hvis det er relevant, med den validerede enheds bemærkninger og

— forpligtelseserklæringen (tillæg 6-H3 til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998), der er underskrevet af den validerede enhed, og

— en erklæring om uafhængighed (tillæg 11-A til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998) for den validerede enhed, der er underskrevet af EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren.

Sidenummereringen, datoen for EU-valideringen af luftfartssikkerheden og validatorens og den validerede enheds parafering på hver side udgør beviset for valideringsrapportens integritet.

KC3'en skal kunne bruge denne rapport i alle sine forretningsforbindelser med ACC3'er og RA3'er.

Valideringsrapporten skal normalt være affattet på engelsk.

For de dele, der ikke kan sammenholdes med kravene i gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998, udgøres de grundlæggende normer af de standarder og den anbefalede praksis (SARP) i bilag 17 til konventionen angående international civil luftfart og det vejledende materiale, der er indeholdt i ICAO's luftfartssikkerhedshåndbog (DOC 8973-Restricted).

Forklarende bemærkninger:

1) Alle gældende og relevante dele af tjeklisten skal udfyldes i overensstemmelse med den validerede enheds forretningsmodel og aktiviteter. Hvis der er oplysninger, der ikke er tilgængelige, skal der redegøres for dette.

2) Efter hver del konkluderer EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren, om og i hvilken udstrækning målene for denne del er opfyldt.

DEL 1

Organisation og ansvarsfordeling

1.1. Valideringsdato(er)	
Brug følgende datoformat, f.eks. fra 01.10.2012 til 02.10.2012	
dd/mm/åååå	
1.2. Dato, hvor den foregående validering i givet fald fandt sted	
dd/mm/åååå	

▼**M2**

Evt. tidligere KC3-registreringsnummer	
AEO-certifikat eller C-TPAT-status eller evt. anden certificering	
1.3. Oplysninger om luftfartssikkerhedsvalidator	
Navn	
Virksomhed/organisation/myndighed	
Entydig alfanumerisk identifikationskode (UAI)	
E-mailadresse	
Telefonnummer (inkl. landekode)	
1.4. Enhedens navn	
Navn	
Virksomhedsnummer (f.eks. registrerings-nummer i et industri- og handelsregister)	
Nummer/Enhed/Bygning	
Gade	
By	
Postnr.	
Stat (hvis relevant)	
Land	
Postboksadresse (hvis relevant)	
1.5. Organisationens hovedadresse (hvis den er forskellig fra adressen på den lokalitet, der skal valideres)	
Nummer/Enhed/Bygning	

▼M2

Gade	
By	
Postnr.	
Stat (hvis relevant)	
Land	
Postboksadresse (hvis relevant)	
1.6. Virksomhedstype — fragttyper	
Hvilken type er virksomheden, og hvilken fragttype behandles i ansøgerens lokaler?	
1.7. Er ansøgeren ansvarlig for …?	
a) produktion b) pakning c) opbevaring d) forsendelse e) andet, angiv nærmere.	
1.8. Det omtrentlige antal beskæftigede på lokaliteten	
Antal	
1.9. Navn og stillingsbetegnelse for den person, som er sikkerhedsansvarlig for luftfragt eller luftpost fra tredjelande	
Navn	
Stillingsbetegnelse	
E-mailadresse	
Telefonnummer (inkl. landekode)	

DEL 2

Organisation og ansvarsområder henhørende under den kendte befragter fra et tredjeland med EU-validering af luftfartssikkerheden

Mål: Luftfragt eller luftpost må ikke transporteres til EU eller EØS, uden at den er sikkerhedskontrolleret. Fragt og post, som leveres af en KC3 til et ACC3 eller en RA3, må kun modtages som sikker fragt eller post, hvis KC3'en har udført en sådan sikkerhedskontrol. Nærmere oplysninger om kontrollen findes i de følgende dele af denne tjekliste.

KC3 skal have indført procedurer, hvormed det sikres, at der foretages en passende sikkerhedskontrol af al luftfragt og luftpost med EU eller EØS som destination, og at sikker fragt eller post efterfølgende beskyttes, indtil den overdrages til et ACC3 eller en RA3. Sikkerhedskontrollen skal resultere i, at det med rimelig sikkerhed kan konstateres, at forbudte genstande ikke er skjult i forsendelsen.

Der henvises til punkt 6.8.3 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.

▼**M2**

2.1. Har enheden oprettet et sikkerhedsprogram?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, gå direkte til punkt 2.5.	
2.2. Oplysninger om enhedens sikkerhedsprogram	
Dato — brug følgende format dd/mm/åååå	
Version	
Forelægges eller godkendes sikkerhedsprogrammet for/af den kompetente myndighed i det land, enheden er beliggende i? Hvis JA, beskriv proceduren.	
2.3. Dækker sikkerhedsprogrammet på tilfredsstillende vis punkt 4-11 i tjeklisten?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, beskriv nærmere hvorfor ikke.	
2.4. Er sikkerhedsprogrammet fuldgyldigt, robust og fuldstændigt?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagerne.	
2.5. Har enheden fastlagt en procedure med henblik på at sikre, at luftfragt eller luftpost med EU eller EØS som destination underkastes en passende sikkerhedskontrol, inden den overdrages til et ACC3 eller en RA3?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv proceduren.	
2.6. Har enheden indført et styringssystem (f.eks. instrumenter eller instrukser) med henblik på at sikre, at den påkrævede sikkerhedskontrol gennemføres?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv styringssystemet, og oplys, om det er godkendt, kontrolleret eller stillet til rådighed af den kompetente myndighed eller en anden enhed.	
Hvis NEJ, forklar, hvordan enheden sikrer, at sikkerhedskontrollen gennemføres på den foreskrevne måde.	

▼M2

2.7. Konklusion og generelle bemærkninger om procedurens pålidelighed, fuldgyldighed og robusthed.	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 3

Identificerbar luftfragt eller luftpost

Mål: At fastslå, på hvilket tidspunkt eller sted fragt eller post bliver identificerbar som luftfragt eller luftpost.

3.1. Ved inspektion af produktion, pakning, opbevaring, udvælgelse, forsendelse og eventuelle øvrige relevante områder fastslås det, hvor og hvordan en forsendelse af luftfragt eller luftpost med EU eller EØS som destination bliver identificerbar.	
Beskriv nærmere.	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

Bemærk venligst, at der bør afgives udførlige oplysninger om, hvorledes identificerbar luftfragt eller luftpost beskyttes mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb, i del 6 til 9.

DEL 4

Ansættelse og uddannelse af personale

Mål: For at sikre at den påkrævede sikkerhedskontrol gennemføres, skal en KC3 udpege ansvarlige og kompetente medarbejdere til at sikre luftfragt eller luftpost. Personale, som har adgang til identificerbar luftfragt, skal besidde alle nødvendige kompetencer til at varetage sine opgaver og være uddannet på passende vis.

Med henblik på at opfylde dette mål skal en KC3 have indført en procedure for at sikre, at alt personale (f.eks. fastansatte, midlertidigt ansatte, vikarer og chaufører) med direkte og uledsaget adgang til luftfragt eller luftpost, for hvilken en sikkerhedskontrol gennemføres eller er blevet gennemført:

a) har gennemgået en indledende kontrol forud for ansættelsen eller baggrundskontrol, som mindst er i overensstemmelse med de lokale myndigheders krav til den validerede KC3, og derefter regelmæssig kontrol, og

b) har gennemgået grundlæggende og regelmæssig sikkerhedstræning, således at det er opmærksomt på sine sikkerhedsopgaver i overensstemmelse med de lokale myndigheders krav til den validerede KC3.

▼M2

Bemærk:

— Ved en baggrundskontrol forstås en kontrol af en persons identitet og hidtidige erfaringer og (i det omfang lovgivningen tillader det) en eventuel kriminel baggrund som led i vurderingen af en enkeltpersons egnethed til at gennemføre en sikkerhedskontrol eller få uledsaget adgang til et security-beskyttet område (definition i ICAO's bilag 17).

— En kontrol forud for ansættelsen skal fastslå en persons identitet på grundlag af dokumentation, den skal omfatte beskæftigelse, uddannelse og eventuelle afbrydelser i mindst de foregående fem år og pålægge personen at underskrive en erklæring med udførlige oplysninger om en eventuel kriminel fortid i alle bopælslande i mindst de foregående fem år (Unionens definition).

Der henvises til punkt 6.8.3.1 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.

4.1. Findes der en procedure, som sikrer, at alt personale med adgang til identificerbar luftfragt/luftpost underkastes kontrol forud for ansættelsen, hvorved baggrund og kompetence vurderes?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, angiv, hvor mange år forud for ansættelsen der undersøges i forbindelse med kontrollen forud for ansættelsen, og hvilken enhed der udfører undersøgelsen.	
4.2. Omfatter denne procedure?	
☐ baggrundskontrol ☐ kontrol forud for ansættelsen ☐ kontrol af strafferegistre ☐ interviews ☐ andet (oplys nærmere). Redegør for punkterne, og angiv, hvilken enhed der udfører dette punkt, og, hvor det er relevant, den foregående periode, som tages i betragtning.	
4.3. Findes der en procedure, der sikrer, at personen med ansvar for at foretage sikkerhedskontrol og føre tilsyn med gennemførelsen af sikkerhedskontrollen på lokaliteten underkastes en kontrol forud for ansættelsen, hvorved baggrund og kompetence vurderes?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, angiv, hvor mange år forud for ansættelsen der undersøges i forbindelse med kontrollen forud for ansættelsen, og hvilken enhed der udfører undersøgelsen.	

▼M2

4.4. Omfatter denne procedure?	
☐ baggrundskontrol ☐ kontrol forud for ansættelsen ☐ kontrol af strafferegistre ☐ interviews ☐ andet (oplys nærmere). Redegør for punkterne, og angiv, hvilken enhed der udfører dette punkt, og, hvor det er relevant, den foregående periode, som tages i betragtning.	
4.5. Gennemgår personale, som har adgang til identificerbar luftfragt/luftpost, uddannelse, før det gives adgang til identificerbar luftfragt eller luftpost?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv uddannelsens indhold og varighed.	
4.6. Gennemgår det personale, der er omhandlet i punkt 4.5, regelmæssig træning?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, redegør for den regelmæssige trænings indhold og hyppighed.	
4.7. Konklusion: Sikres det med procedurerne for ansættelse og uddannelse af personale, at alt personale med adgang til identificerbar luftfragt eller luftpost med EU eller EØS som destination på behørig vis er blevet ansat og uddannet på et niveau, som er tilstrækkeligt til, at det er bevidst om sit sikkerhedsansvar?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angives årsagerne.	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 5

Fysisk sikkerhed

Mål: En KC3 skal have indført procedurer, som sikrer, at identificerbar luftfragt eller luftpost med EU eller EØS som destination beskyttes mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb. Hvis ikke fragten eller posten beskyttes, kan den ikke overdrages til et ACC3 eller en RA3 som sikker fragt eller post.

▼**M2**

Enheden skal påvise, hvordan dens lokalitet eller lokaler er beskyttet, og at der findes relevante adgangskontrolprocedurer. Det er afgørende, at der føres kontrol med adgangen til det område, hvor der arbejdes med identificerbar luftfragt eller luftpost, og hvor den opbevares. Alle døre, vinduer og andre adgangsveje til sikker luftfragt eller luftpost med EU eller EØS som destination skal sikres eller underkastes adgangskontrol.

Den fysiske sikkerhed kan omfatte, men er ikke begrænset til:

— fysiske hindringer, såsom hegn eller barrierer

— teknologi ved brug af alarmer og/eller CCTV-systemer

— menneskelig sikkerhed, såsom personale, der udelukkende udfører overvågningsaktiviteter.

Der henvises til punkt 6.8.3.1 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.

5.1. Er alle adgangsveje til identificerbar luftfragt/luftpost underkastet adgangskontrol, og er adgangen begrænset til autoriserede personer?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, hvordan kontrolleres adgangen? Forklar og beskriv. Der kan afkrydses flere svar. ☐ af sikkerhedspersonalet ☐ af andet personale ☐ manuel kontrol af, om personer har adgang til området ☐ elektroniske adgangskontrolsystemer ☐ andet, anfør nærmere.	
Hvis JA, hvordan sikres det, at en person, der har adgang til området, er autoriseret? Forklar og beskriv. Der kan afkrydses flere svar. — brug af et virksomhedsidentifikationskort — brug af en anden type identifikationskort f. eks. pas eller kørekort — (sikkerheds)personalet bruger en liste over autoriserede personer — elektronisk adgangstilladelse, f.eks. ved brug af en chip — uddeling af nøgler eller adgangskoder udelukkende til autoriseret personale — andet, anfør nærmere.	

▼**M2**

5.2. Er alle adgangsveje til identificerbar luftfragt eller luftpost sikret? Dette gælder også adgangsveje, som ikke er i permanent brug, og veje, der normalt ikke bruges som adgangsveje, f.eks. vinduer.	
JA eller NEJ	
Hvis JA, hvordan er disse adgangsveje sikret? Forklar og beskriv. Der kan afkrydses flere svar. — sikkerhedspersonalets tilstedeværelse — elektroniske adgangskontrolsystemer, som kun giver adgang til en person ad gangen — barrierer, f.eks. skodder eller låse — CCTV-system — system til detektion af ubudne gæster	
5.3. Findes der yderligere foranstaltninger, som skærper sikkerheden i lokalerne generelt?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, forklar, og beskriv hvilke: ☐ Hegn eller barrierer ☐ CCTV-system ☐ system til detektion af ubudne gæster ☐ overvågning og afpatruljering ☐ andet, anfør nærmere.	
5.4. Er bygningen solidt opført?	
JA eller NEJ	
5.5. Konklusion: Er enhedens forholdsregler tilstrækkelige til at forhindre uautoriseret adgang til de dele af lokaliteten og lokalerne, hvor der arbejdes med identificerbar luftfragt eller luftpost med EU eller EØS som destination, eller hvor den opbevares?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angives årsagerne.	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

▼M2

DEL 6

Produktion

Mål: En KC3 skal have indført procedurer, som sikrer, at identificerbar luftfragt eller luftpost med EU eller EØS som destination beskyttes mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb under produktionsprocessen. Hvis ikke fragten eller posten beskyttes, kan den ikke overdrages til et ACC3 eller en RA3 som sikker fragt eller post.

Enheden skal påvise, at adgangen til produktionsområdet kontrolleres, og at der føres tilsyn med produktionsprocessen. Hvis produktet i produktionsfasen bliver identificerbart som luftfragt eller luftpost med EU eller EØS som destination, skal enheden påvise, at der er truffet forholdsregler for at beskytte luftfragt eller luftpost mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb fra denne fase.

Disse spørgsmål besvares, hvis produktet kan identificeres som luftfragt eller luftpost med EU eller EØS som destination i løbet af produktionsprocessen.

6.1. Føres der kontrol med adgangen til produktionsområdet, og er adgangen forbeholdt autoriserede personer?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, forklar, hvordan adgangen kontrolleres, og hvordan den er forbeholdt autoriserede personer.	
6.2. Føres der tilsyn med produktionsprocessen?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, forklar, hvordan der føres tilsyn med den.	
6.3. Er der indført kontrol med henblik på at hindre ulovlige indgreb i produktionsfasen?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere.	
6.4. Konklusion: Er enhedens forholdsregler tilstrækkelige til at beskytte identificerbar luftfragt eller luftpost med EU eller EØS som destination mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb under produktion?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angives årsagerne.	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 7

Pakning

Mål: En KC3 skal have indført procedurer, som sikrer, at identificerbar luftfragt eller luftpost med EU eller EØS som destination beskyttes mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb under pakningen. Hvis ikke fragten eller posten beskyttes, kan den ikke overdrages til et ACC3 eller en RA3 som sikker fragt eller post.

▼**M2**

Enheden skal påvise, at adgangen til pakkeområdet kontrolleres, og at der føres tilsyn med pakningen. Hvis produktet i pakkefasen bliver identificerbart som luftfragt eller luftpost med EU eller EØS som destination, skal enheden påvise, at der er truffet forholdsregler for at beskytte luftfragt/luftpost mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb fra denne fase. Alle færdigvarer skal kontrolleres, inden de pakkes.

Disse spørgsmål besvares, hvis produktet kan identificeres som luftfragt/luftpost med EU eller EØS som destination i løbet af pakkeprocessen.

7.1. Føres der kontrol med adgangen til pakkeområdet, og er adgangen forbeholdt autoriserede personer?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, forklar, hvordan adgangen kontrolleres, og hvordan den er forbeholdt autoriserede personer.	
7.2. Føres der tilsyn med pakkeprocessen?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, forklar, hvordan der føres tilsyn med den.	
7.3. Er der indført kontrolforanstaltninger med henblik på at hindre ulovlige indgreb i pakkefasen?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere.	
7.4. Beskriv den afsluttende ydre emballage:	
a) Er den afsluttende ydre emballage solid?	
JA eller NEJ	
Beskriv nærmere.	
b) Er den afsluttende ydre emballage forseglet?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv, hvordan emballagen forsegles, f.eks. ved anvendelse af nummereret forsegling, særlige stempler eller sikkerhedstape.	
Hvis NEJ, beskriv, hvilke beskyttelsesforanstaltninger der er truffet for at sikre forsendelsernes integritet.	
7.5. Konklusion: Er enhedens forholdsregler tilstrækkelige til at beskytte identificerbar luftfragt eller luftpost med EU eller EØS som destination mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb under pakningen?	
JA eller NEJ	

▼M2

Hvis NEJ, angives årsagerne.	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 8

Opbevaring

Mål: En KC3 skal have indført procedurer, som sikrer, at identificerbar luftfragt eller luftpost med EU eller EØS som destination beskyttes mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb under opbevaring. Hvis ikke fragten eller posten beskyttes, kan den ikke overdrages til et ACC3 eller en RA3 som sikker fragt eller post.

Enheden skal påvise, at der føres kontrol med adgangen til lagerområdet. Hvis produktet under opbevaringen bliver identificerbart som luftfragt eller luftpost med EU eller EØS som destination, skal enheden påvise, at der er truffet forholdsregler for at beskytte luftfragt eller luftpost mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb fra denne fase.

Disse spørgsmål besvares, hvis produktet kan identificeres som luftfragt eller luftpost med EU eller EØS som destination i løbet af opbevaringen.

8.1. Føres der kontrol med adgangen til lagerområdet, og er adgangen forbeholdt autoriserede personer?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, forklar, hvordan adgangen kontrolleres, og hvordan den er forbeholdt autoriserede personer.	
8.2. Opbevares den færdige og pakkede luftfragt eller luftpost sikkert, og kontrolleres det, om der er sket ulovlige indgreb?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere.	
Hvis NEJ, forklar, hvordan enheden sikrer, at færdig og pakket luftfragt eller luftpost med EU eller EØS som destination beskyttes mod uautoriseret adgang og ulovlige indgreb.	
8.3. Konklusion: Er enhedens forholdsregler tilstrækkelige til at beskytte identificerbar luftfragt eller luftpost med EU eller EØS som destination mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb under opbevaringen?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angives årsagerne.	

▼M2

Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 9

Forsendelse

Mål: En KC3 skal have indført procedurer, som sikrer, at identificerbar luftfragt eller luftpost med EU eller EØS som destination beskyttes mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb under forsendelsen. Hvis ikke fragten eller posten beskyttes, må den ikke overdrages til et ACC3 eller en RA3 som sikker fragt eller post.

Enheden skal påvise, at der føres kontrol med adgangen til forsendelsesområdet. Hvis produktet i forsendelsesfasen bliver identificerbart som luftfragt eller luftpost med EU eller EØS som destination, skal enheden påvise, at der er truffet forholdsregler for at beskytte luftfragt eller luftpost mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb fra denne fase.

Disse spørgsmål besvares, hvis produktet kan identificeres som luftfragt eller luftpost med EU eller EØS som destination i løbet af forsendelsesprocessen.

9.1. Føres der kontrol med adgangen til forsendelsesområdet, og er adgangen forbeholdt autoriserede personer?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, forklar, hvordan adgangen kontrolleres, og hvordan den er forbeholdt autoriserede personer.	
9.2. Hvem har adgang til forsendelsesområdet? Der kan afkrydses flere svar.	
☐ enhedens medarbejdere ☐ chauffører ☐ besøgende ☐ kontrahenter ☐ andet, anfør nærmere.	
9.3. Føres der tilsyn med forsendelsesprocessen?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, forklar, hvordan der føres tilsyn med den.	
9.4. Er der indført kontrolforanstaltninger med henblik på at hindre ulovlige indgreb i forsendelsesområdet?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere.	
9.5. Konklusion: Er enhedens forholdsregler tilstrækkelige til at beskytte identificerbar luftfragt eller luftpost med EU eller EØS som destination mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb under forsendelsesprocessen?	
JA eller NEJ	

▼M2

Hvis NEJ, angives årsagerne.	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 10

Forsendelser fra andre kilder

Mål: En KC3 skal have indført procedurer, som sikrer, at fragt eller post, som KC3'en ikke selv står for, ikke overdrages til et ACC3 eller en RA3 som sikker fragt eller post.

En KC3 kan videresende forsendelser, som den ikke selv står for, til en RA3 eller et ACC3, hvis:

a) de er adskilt fra forsendelser, som befragteren selv står for og

b) oprindelsen er tydeligt markeret på forsendelsen eller på ledsagedokumenterne.

Alle sådanne forsendelser skal screenes af en RA3 eller et ACC3, inden de lastes på et luftfartøj.

10.1. Modtager enheden fragt- eller postforsendelser, der skal transporteres ad luftvejen, fra andre enheder?	
JA eller NEJ	
►C3 Hvis JA, hvordan holdes disse forsendelser adskilt fra virksomhedens egen fragt eller post, og hvordan udpeges de over for den sikkerhedsgodkendte fragtagent eller transportøren? ◄	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 11

Dokumentation

Mål: KC3 sikrer sig, at de dokumenter, der ledsager en forsendelse, som KC3 har sikkerhedskontrolleret (f.eks. beskyttelse), indeholder mindst:

a) den entydige alfanumeriske identifikationskode, der er udstedt af den udpegende kompetente myndighed, og

b) forsendelsens indhold.

Forsendelsens ledsagedokumenter kan udstedes elektronisk eller skriftligt.

Der henvises til punkt 6.8.3.4 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.

▼**M2**

11.1. Sørger enheden for, at der udstedes de fornødne ledsagedokumenter med oplysninger om den entydige alfanumeriske identifikationskode, der er udstedt af den udpegende kompetente myndighed, og en beskrivelse af forsendelsen?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, redegør nærmere.	
11.2. Konklusion: Er dokumentationsproceduren tilstrækkelig til at sikre, at fragten eller posten forsynes med de krævede ledsagedokumenter?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagen.	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 12

Transport

Mål: En KC3 skal have indført procedurer, som sikrer, at identificerbar luftfragt eller luftpost med EU eller EØS som destination beskyttes mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb under transporten. Hvis ikke fragten eller posten beskyttes, må den ikke modtages af et ACC3 eller en RA3 som sikker fragt eller post.

Under transport af sikrede forsendelser er en KC3 ansvarlig for forsendelsernes beskyttelse. Dette gælder også, når transporten udføres af en anden enhed, som f.eks. en speditør, på vegne af den pågældende RA3. Det gælder ikke, når forsendelserne transporteres på et ACC3's eller en RA3's ansvar.

Disse spørgsmål besvares, hvis produktet under transport kan identificeres som luftfragt eller luftpost med EU eller EØS som destination.

12.1. Hvordan udbringes luftfragt eller luftpost til ACC3 eller RA3?	
a) Transport udført af den validerede enhed?	
JA eller NEJ	
b) Transport udført af et ACC3 eller en RA3?	
JA eller NEJ	
c) Den validerede enheds kontrahent?	
JA eller NEJ	

▼**M2**

12.2. Er luftfragten eller luftposten pakket med forsegling?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, hvordan?	
12.3. Forsegles eller låses køretøjet inden transporten?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, hvordan?	
12.4. Når der anvendes nummererede forseglinger, føres der da kontrol med adgangen til forseglingerne, og registreres numrene?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, angiv hvordan.	
12.5. ►**C3** Underskriver den pågældende transportør transportørerklæringen (hvis relevant)? ◄	
JA eller NEJ	
12.6. Har den person, der transporterer fragten, gennemgået en specifik uddannelse i sikkerhedskontrol og sikkerhedsbevidsthed, inden personen blev bemyndiget til at transportere sikret luftfragt eller luftpost eller begge dele?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv, hvilken form for sikkerhedskontrol (f.eks. kontrol forud for ansættelsen og baggrundskontrol) og hvilken form for uddannelse (f.eks. uddannelse i sikkerhedsbevidsthed osv.).	
12.7. Konklusion: Er forholdsreglerne tilstrækkelige til at beskytte luftfragt eller luftpost mod uautoriseret adgang under transporten?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angives årsagerne.	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 13

Efterlevelse

Mål: Efter at have evalueret de foregående 12 dele af denne tjekliste skal EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren konkludere, om kontrolbesøget på stedet bekræfter, at sikkerhedskontrollen gennemføres, og at målene i denne tjekliste for luftfragt eller luftpost med EU eller EØS som destination efterleves.

▼**M2**

Der findes to mulige scenarier. EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren konkluderer, at enheden:

1) efterlever målene i denne tjekliste. Der udstedes en valideringsrapport til den udpegende kompetente myndighed og til den validerede enhed senest en måned efter, at kontrolbesøget på stedet har fundet sted.

2) ikke efterlever målene i denne tjekliste. I dette tilfælde er enheden ikke berettiget til at levere sikret luftfragt eller luftpost med EU eller EØS som destination til et ACC3 eller en RA3, uden at den screenes af en autoriseret part. Enheden modtager en kopi af den udfyldte tjekliste med angivelse af manglerne.

EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren skal tage højde for, at evalueringen er baseret på en overordnet målbaseret efterlevelsesmetode.

12.1. Overordnet konklusion: Angiv det tilfælde, som bedst svarer til situationen, der valideres	
1 eller 2	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	
Bemærkninger fra enheden	

Validators navn:

Dato:

Underskrift:

▼M2

BILAG

Liste over besøgte og interviewede personer og enheder

Angiv enhedens navn, kontaktpersonen navn og stilling samt datoen for besøget eller interviewet.

Enhedens navn	Kontaktpersonens navn	Kontaktpersonens stilling	Dato for besøg eller interview

▼M15

———————

▼B

TILLÆG 6–E

▼C2

TRANSPORTØRERKLÆRING

▼B

I overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 ([1]) og dertil hørende gennemførelsesretsakter

▼M16

bekræfter jeg herved, at i forbindelse med indsamling, befordring, oplagring og levering af sikkerhedskontrolleret fragt/post [på vegne af *navnet på den sikkerhedsgodkendte fragtagent, det luftfartsselskab, som udfører sikkerhedskontrol for fragt eller post, den kendte befragter*] vil følgende sikkerhedsprocedurer blive fulgt:

▼M15

— Alt personale, der transporterer luftfragt og -post, har gennemgået uddannelse i generel sikkerhedsbevidsthed i overensstemmelse med punkt 11.2.7. Hvis dette personale også får uledsaget adgang til fragt og post, for hvilken den krævede sikkerhedskontrol er gennemført, har det desuden gennemgået en sikkerhedsuddannelse i overensstemmelse med punkt 11.2.3.9.

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002 (EUT L 97 af 9.4.2008, s. 72).

▼B

— Integriteten af alt ansat personale med adgang til denne luftfragt/luftpost vil blive verificeret. Denne verifikation skal som minimum omfatte et identitetstjek (om muligt med billedlegitimation: id-kort, kørekort eller pas) og en kontrol af CV og/eller opgivne anbefalinger.

— Køretøjers lastrum vil blive forseglet eller aflåst. Lastbiler med presenninger vil blive sikret med TIR-snor. Ladet på ladvogne holdes under observation ved transport af luftfragt.

— Umiddelbart før lastning undersøges lastrummet, og lastrummets integritet opretholdes, indtil lastningen er afsluttet.

— Hver chauffør vil medbringe et id-kort, pas, kørekort eller et andet dokument med foto af personen, der er udstedt eller anerkendes af de nationale myndigheder.

— Chauffører foretager ingen ikke-planmæssige stop mellem indsamling og levering. Hvis et sådant stop er uundgåeligt, kontrollerer chaufføren ved sin tilbagekomst, at lasten er sikret, og at låse og/eller forseglinger er ubrudte. Opdager chaufføren tegn på indgreb, underretter han sin foresatte herom, og luftfragten/posten må ikke afleveres, uden at indgrebet anmeldes i forbindelse med afleveringen.

— Transporten må ikke gives i underentreprise til tredjemand, medmindre denne:

▼M16
▼C5

a) har indgået en transportøraftale med den sikkerhedsgodkendte fragtagent eller den kendte befragter, som er ansvarlig for transporten [samme navn som ovenfor] eller

▼B

b) er godkendt eller certificeret af den kompetente myndighed eller

▼M16
▼C5

c) har en transportøraftale med undertegnede transportør, hvori det fastsættes, at tredjeparten ikke videregiver transporten i underentreprise og gennemfører de sikkerhedsprocedurer, der er fastsat i denne erklæring. Undertegnede transportør påtager sig det fulde ansvar for hele transporten på vegne af den sikkerhedsgodkendte fragtagent eller den kendte befragter, og

▼B

— Andre tjenester (f.eks. opbevaring) må ikke gives i underentreprise til tredjemand, medmindre denne er en sikkerhedsgodkendt fragtagent eller en enhed, som den kompetente myndighed har certificeret eller godkendt og opført på en liste med henblik på at levere disse tjenester.

▼B

Jeg påtager mig det fulde ansvar for denne erklæring.

Navn:

Stilling i virksomheden:

Virksomhedens navn og adresse:

Dato:

Underskrift:

▼M7

TILLÆG 6-F

FRAGT OG POST

6-Fi

TREDJELANDE OG ANDRE LANDE OG TERRITORIER, FOR HVILKE AFSNIT VI I TREDJE DEL AF TRAKTATEN OM DEN EUROPÆISKE UNIONS FUNKTIONSMÅDE IKKE FINDER ANVENDELSE IFØLGE SAMME TRAKTATS ARTIKEL 355, OG SOM FØLGER SIKKERHEDSNORMER, DER ER ANERKENDT SOM VÆRENDE ÆKVIVALENTE MED DE FÆLLES GRUNDLÆGGENDE NORMER FOR CIVIL LUFTFARTSSIKKERHED

Med hensyn til fragt og post er de sikkerhedsnormer, der følges af nedenstående tredjelande, anerkendt som værende ækvivalente med de fælles grundlæggende normer for civil luftfartssikkerhed:

Montenegro

▼M13

Republikken Serbien

▼M7

Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland

Kommissionen underretter straks medlemsstaternes ansvarlige myndigheder, hvis den har oplysninger om, at sikkerhedsnormer, der anvendes i tredjelande eller andre lande og territorier, som har betydelig indflydelse på den generelle luftfartssikkerhed i EU, ikke længere svarer til EU's fælles grundlæggende normer.

Medlemsstaternes ansvarlige myndigheder underrettes straks, hvis Kommissionen har oplysninger om, at der er truffet foranstaltninger, herunder kompenserende foranstaltninger, der bekræfter, at tredjelandets eller det andet lands eller territoriums luftfartssikkerhedsnormer igen kan betragtes som svarende til EU's.

6-Fii

TREDJELANDE OG ANDRE LANDE OG TERRITORIER, FOR HVILKE AFSNIT VI I TREDJE DEL AF TRAKTATEN OM DEN EUROPÆISKE UNIONS FUNKTIONSMÅDE IKKE FINDER ANVENDELSE IFØLGE SAMME TRAKTATS ARTIKEL 355, OG FOR HVILKE ACC3-UDPEGNING IKKE ER PÅKRÆVET, ER ANFØRT I KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE C(2015) 8005

6-Fiii

VALIDERINGSAKTIVITETER I TREDJELANDE OG ANDRE LANDE OG TERRITORIER, FOR HVILKE AFSNIT VI I TREDJE DEL AF TRAKTATEN OM DEN EUROPÆISKE UNIONS FUNKTIONSMÅDE IKKE FINDER ANVENDELSE IFØLGE SAMME TRAKTATS ARTIKEL 355, OG SOM ER ANERKENDT SOM LIGESTILLET MED EU-VALIDERING AF LUFTFARTSSIKKERHEDEN.

Ingen bestemmelser vedtaget endnu.

▼B

TILLÆG 6-G

BESTEMMELSER VEDRØRENDE FRAGT OG POST FRA TREDJELANDE

Et ACC3's sikkerhedsprogram skal enten for hver enkelt tredjelandslufthavn eller som et generisk dokument for samtlige tredjelandslufthavne med angivelse af eventuelle afvigelser for hver navngiven lufthavn indeholde:

a) en beskrivelse af foranstaltningerne for luftfragt og -post

b) oplysninger om modtageprocedurerne

c) krav og kriterier for sikkerhedsgodkendte fragtagenter

d) krav og kriterier for kendte befragtere

e) krav og kriterier for registrerede befragtere

f) normer for screening

g) oplysninger om, hvor der foretages screening

h) oplysninger om screeningudstyr

i) oplysninger om det pågældende luftfartsselskab eller tjenesteydelsesleverandøren

j) en liste over undtagelser fra security-screening

k) oplysninger om håndteringen af højrisikofragt og -post.

▼M2

TILLÆG 6-H1

FORPLIGTELSESERKLÆRING — ACC3 MED EU-VALIDERING AF LUFTFARTSSIKKERHEDEN

På vegne af [luftfartsselskabets navn] tager jeg følgende til efterretning:

I denne rapport fastlægges sikkerhedsniveauet for luftfragttransportoperationer med EU eller EØS som destination for så vidt angår de sikkerhedsnormer, som er anført i tjeklisten eller er omhandlet deri.

[Luftfartsselskabets navn] kan først udpeges som ACC3 (»Air cargo or mail carrier operating into the Union from a third country airport«), efter at en rapport om EU-validering af luftfartssikkerheden er forelagt og godkendt af den kompetente myndighed i en medlemsstat i Den Europæiske Union eller Island, Norge og Schweiz til dette formål, og de nærmere enkeltheder vedrørende ACC3 er indført i Unionens database til sikring af forsyningskæden.

Hvis den kompetente myndighed i en EU-medlemsstat eller Europa-Kommissionen konstaterer manglende efterlevelse af de sikkerhedsforanstaltninger, der er omhandlet i rapporten, kan dette føre til inddragelse af den udpegning af [luftfartsselskabets navn] som ACC3, der allerede er opnået for denne lufthavn, hvilket vil være til hinder for, at [luftfartsselskabets navn] kan transportere luftfragt eller luftpost til EU eller EØS-området fra denne lufthavn.

Rapporten er gyldig i fem år og udløber således senest den …

På vegne af [luftfartsselskabet] erklærer undertegnede, at:

▼M2

(1) [luftfartsselskabets navn] vil acceptere de nødvendige opfølgende foranstaltninger med henblik på at overvåge de standarder, som er fastslået i rapporten.

(2) Jeg forelægger hurtigst muligt den udpegende kompetente myndighed de relevante oplysninger, dog inden for 15 arbejdsdage, hvis:

a) der foretages eventuelle ændringer af [luftfartsselskabets navn] sikkerhedsprogram

b) det overordnede sikkerhedsansvar overdrages til en anden person end den, som er angivet i punkt 1.7 i tillæg 6-C3 til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998

c) der foretages andre ændringer af lokaler eller procedurer, som kunne forventes at få mærkbar indflydelse på sikkerheden

d) luftfartsselskabet ophører med sit virke, ikke længere beskæftiger sig med luftfragt eller luftpost med EU som destination eller ikke længere kan opfylde kravene i den relevante EU-lovgivning, som er valideret i denne rapport.

(3) [Luftfartsselskabets navn] vil opretholde det sikkerhedsniveau, der er konstateret i denne rapport, og som er i overensstemmelse med tjeklistens mål, og i givet fald gennemføre og anvende eventuelle yderligere sikkerhedsforanstaltninger, der kræves for at blive udpeget som ACC3, hvis sikkerhedsnormerne konstateres at være utilstrækkelige, indtil den efterfølgende validering af aktiviteterne hos [luftfartsselskabets navn].

(4) [luftfartsselskabets navn] informerer den udpegende kompetente myndighed herom, hvis det ikke kan anmode om, sørge for eller sikre, at fragt eller post, som det modtager med henblik på transport til EU eller EØS-området gøres til genstand for den fornødne sikkerhedskontrol, eller hvis det ikke kan føre korrekt tilsyn med sin forsyningskæde.

På vegne af [luftfartsselskabets navn] påtager jeg mig det fulde ansvar for denne erklæring.

Navn:

Stilling i virksomheden:

Dato:

Underskrift:

TILLÆG 6-H2

FORPLIGTELSESERKLÆRING — SIKKERHEDSGODKENDT FRAGTAGENT FRA ET TREDJELAND MED EU-VALIDERING AF LUFTFARTSSIKKERHEDEN (RA3)

På vegne af [enhedens navn] tager jeg følgende til efterretning:

I denne rapport fastlægges sikkerhedsniveauet for luftfragttransportoperationer med EU eller EØS som destination for så vidt angår de sikkerhedsnormer, som er anført i tjeklisten eller er omhandlet deri.

[Enhedens navn] kan først udpeges som RA3 (»third country EU aviation security validated regulated agent«), efter at en rapport om EU-validering af luftfartssikkerheden er forelagt og godkendt af den kompetente myndighed i en medlemsstat i Den Europæiske Union eller Island, Norge og Schweiz til dette formål, og de nærmere enkeltheder vedrørende RA3 er indført i Unionens database til sikring af forsyningskæden.

▼M2

Hvis den kompetente myndighed i en EU-medlemsstat eller Europa-Kommissionen konstaterer manglende efterlevelse af de sikkerhedsforanstaltninger, der er omhandlet i rapporten, kan dette føre til inddragelse af den udpegning af [enhedens navn] som RA3, der allerede er opnået for disse lokaler, hvilket vil være til hinder for, at [enhedens navn] kan levere sikret luftfragt eller luftpost med EU eller EØS som destination til et ACC3 eller en anden RA3.

Rapporten er gyldig i tre år og udløber således senest den …

På vegne af [enhedens navn] erklærer undertegnede, at:

(1) [Enhedens navn] vil acceptere de nødvendige opfølgende foranstaltninger med henblik på at overvåge de standarder, som er fastslået i rapporten.

(2) Jeg forelægger hurtigst muligt den udpegende kompetente myndighed de relevante oplysninger, dog inden for 15 arbejdsdage, hvis:

a) der foretages eventuelle ændringer af [enhedens navn] sikkerhedsprogram

b) det overordnede sikkerhedsansvar overdrages til en anden person end den, som er angivet i punkt 1.9 i tillæg 6-C2 til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998

c) der foretages andre ændringer af lokaler eller procedurer, som kunne forventes at få mærkbar indflydelse på sikkerheden

d) virksomheden ophører med sit virke, ikke længere beskæftiger sig med luftfragt eller luftpost med Den Europæiske Union som destination eller ikke længere kan opfylde kravene i den relevante EU-lovgivning, som er valideret i denne rapport.

(3) [Enhedens navn] vil opretholde det sikkerhedsniveau, der er konstateret i denne rapport, og som er i overensstemmelse med tjeklistens mål, og i givet fald gennemføre og anvende eventuelle yderligere sikkerhedsforanstaltninger, der kræves for at blive udpeget som RA3, hvis sikkerhedsnormerne konstateres at være utilstrækkelige, indtil den efterfølgende validering af aktiviteterne hos [enhedens navn].

(4) [Enhedens navn] underretter de ACC3'er og de RA3'er, som den leverer sikret luftfragt og/eller luftpost til, hvis [enhedens navn] ophører med sit virke, ikke længere beskæftiger sig med luftfragt/luftpost eller ikke længere kan opfylde de krav, der valideres i denne rapport.

På vegne af [enhedens navn] påtager jeg mig det fulde ansvar for denne erklæring.

Navn:

Stilling i virksomheden:

Dato:

Underskrift:

TILLÆG 6-H3

FORPLIGTELSESERKLÆRING — KENDT BEFRAGTER FRA ET TREDJELAND MED EU-VALIDERING AF LUFTFARTSSIKKERHEDEN (KC3)

På vegne af [enhedens navn] tager jeg følgende til efterretning:

I denne rapport fastlægges sikkerhedsniveauet for luftfragttransportoperationer med EU eller EØS som destination for så vidt angår de sikkerhedsnormer, som er anført i tjeklisten eller er omhandlet deri.

▼M2

[Enhedens navn] kan først udpeges som KC3 (»third country EU aviation security validated known consignor«), efter at en rapport om EU-validering af luftfartssikkerheden er forelagt og godkendt af den kompetente myndighed i en medlemsstat i Den Europæiske Union eller Island, Norge og Schweiz til dette formål, og de nærmere enkeltheder vedrørende KC3 er indført i Unionens database til sikring af forsyningskæden.

Hvis den kompetente myndighed i en EU-medlemsstat eller Europa-Kommissionen konstaterer manglende efterlevelse af de sikkerhedsforanstaltninger, der er omhandlet i rapporten, kan dette føre til inddragelse af den udpegning af [enhedens navn] som KC3, der allerede er opnået for disse lokaler, hvilket vil være til hinder for, at [enhedens navn] kan levere sikret luftfragt eller luftpost med EU eller EØS som destination til et ACC3 eller en RA3.

Rapporten er gyldig i tre år og udløber således senest den …

På vegne af [enhedens navn] erklærer undertegnede, at:

(1) [Enhedens navn] vil acceptere de nødvendige opfølgende foranstaltninger med henblik på at overvåge de standarder, som er fastslået i rapporten.

(2) Jeg forelægger hurtigst muligt den udpegende kompetente myndighed de relevante oplysninger, dog inden for 15 arbejdsdage, hvis:

   a) der foretages eventuelle ændringer af [enhedens navn] sikkerhedsprogram

   b) det overordnede sikkerhedsansvar overdrages til en anden person end den, som er angivet i punkt 1.9 i tillæg 6-C4 til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998

   c) der foretages andre ændringer af lokaler eller procedurer, som kunne forventes at få mærkbar indflydelse på sikkerheden

   d) virksomheden ophører med sit virke, ikke længere beskæftiger sig med luftfragt eller luftpost med Den Europæiske Union som destination eller ikke længere kan opfylde kravene i den relevante EU-lovgivning, som er valideret i denne rapport.

(3) [Enhedens navn] vil opretholde det sikkerhedsniveau, der er konstateret i denne rapport, og som er i overensstemmelse med tjeklistens mål, og i givet fald gennemføre og anvende eventuelle yderligere sikkerhedsforanstaltninger, der kræves for at blive udpeget som KC3, hvis sikkerhedsnormerne konstateres at være utilstrækkelige, indtil den efterfølgende validering af aktiviteterne hos [enhedens navn].

(4) [Enhedens navn] underretter de ACC3'er og de RA3'er, som den leverer sikret luftfragt og/eller luftpost til, hvis [enhedens navn] ophører med sit virke, ikke længere beskæftiger sig med luftfragt/luftpost eller ikke længere kan opfylde de krav, der valideres i denne rapport.

På vegne af [enhedens navn] påtager jeg mig det fulde ansvar for denne erklæring.

Navn:

Stilling i virksomheden:

Dato:

Underskrift:

▼B

TILLÆG 6-I

Der er fastsat bestemmelser vedrørende højrisikofragt i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

TILLÆG 6-J

Der er fastsat bestemmelser for anvendelsen af screeningudstyr i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

7. LUFTFARTSSELSKABERS POST OG MATERIALER

7.0. GENERELLE BESTEMMELSER

Medmindre andet er angivet, eller medmindre udførelsen af sikkerhedskontrollen som omhandlet i henholdsvis kapitel 4, 5 og 6 sikres af en myndighed, lufthavnsoperatør, enhed eller et andet luftfartsselskab, skal et luftfartsselskab sikre gennemførelsen af de foranstaltninger, der er fastsat i dette kapitel for luftfartsselskabets post og materialer.

7.1. LUFTFARTSSELSKABERS POST OG MATERIALER, DER SKAL LASTES PÅ ET LUFTFARTØJ

7.1.1. Inden luftfartsselskabets post og materialer lastes om bord i et luftfartøjs lastrum, skal de enten screenes og beskyttes i overensstemmelse med kapitel 5 eller underkastes sikkerhedskontrol og beskyttes i overensstemmelse med kapitel 6.

7.1.2. Inden luftfartsselskabets post og materialer lastes om bord i andre dele af et luftfartøj end lastrummet, skal de screenes og beskyttes i overensstemmelse med bestemmelserne om håndbagage i kapitel 4.

7.1.3. Luftfartsselskabets post og materialer, der skal lastes om bord på et luftfartøj, skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

7.2. LUFTFARTSSELSKABERS MATERIALER, DER BENYTTES TIL HÅNDTERING AF PASSAGERER OG BAGAGE

7.2.1. Alle luftfartsselskabets materialer, som benyttes til håndtering af passagerer og bagage, og som kunne benyttes til at bringe flysikkerheden i fare, beskyttes eller holdes under opsyn for at forhindre uautoriseret adgang.

Benyttelse af selv-check-in og relevante internetmuligheder, der stilles til rådighed for passagererne, betragtes som autoriseret adgang til sådanne materialer.

7.2.2. Kasserede materialer, som kunne benyttes til at opnå uautoriseret adgang eller transportere bagage ind i det security-beskyttede område eller om bord på luftfartøjer, skal tilintetgøres eller sættes ud af funktion.

7.2.3. Afgangskontrolsystemer og check-in-systemer skal håndteres på en sådan måde, at uautoriseret adgang til systemerne forhindres.

Selv-check-in, der stilles til rådighed for passagererne, betragtes som autoriseret adgang til sådanne systemer.

▼B

8. FORSYNINGER TIL FLYVNINGEN

8.0. GENERELLE BESTEMMELSER

8.0.1. Medmindre andet er angivet, sikres gennemførelsen af de foranstaltninger, som er fastsat i dette kapitel, af myndigheden, lufthavnsoperatøren, luftfartsselskabet eller den ansvarlige enhed i overensstemmelse med det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart som omhandlet i artikel 10 i forordning (EF) nr. 300/2008.

8.0.2. I dette kapitel forstås ved »forsyninger til flyvningen« alle genstande, der er bestemt til at blive taget med om bord på et luftfartøj med henblik på passagerers eller besætningsmedlemmers brug, fortæring eller køb under flyvningen, bortset fra:

a) håndbagage og

b) genstande, der medbringes af andre personer end passagerer og

c) luftfartsselskabers post og materialer.

I dette kapitel forstås ved »sikkerhedsgodkendt leverandør af forsyninger til flyvningen« en leverandør, hvis procedurer opfylder sådanne fælles sikkerhedsregler og -normer, at levering af forsyninger til flyvningen direkte til luftfartøjer kan tillades.

I dette kapitel forstås ved »kendt leverandør af forsyninger til flyvningen« en leverandør, hvis procedurer opfylder sådanne fælles sikkerhedsregler og -normer, at der kan leveres forsyninger til flyvningen til et luftfartsselskab eller en sikkerhedsgodkendt leverandør, men ikke direkte til luftfartøjer.

8.0.3. Forsyninger betragtes som forsyninger til flyvningen fra det tidspunkt, hvor de kan identificeres som forsyninger, der tages med om bord på et luftfartøj med henblik på passagerers eller besætningsmedlemmers brug, fortæring eller køb under flyvningen.

8.0.4. Listen over forbudte genstande i forsyninger til flyvningen er den samme som listen i tillæg 1-A. Forbudte genstande skal håndteres i overensstemmelse med punkt 1.6.

8.1. SIKKERHEDSKONTROL

8.1.1. **Sikkerhedskontrol — generelle bestemmelser**

8.1.1.1. ►**M15** Forsyninger til flyvningen screenes af eller på vegne af et luftfartsselskab, en sikkerhedsgodkendt leverandør eller en lufthavnsoperatør, inden de bringes ind i et security-beskyttet område, medmindre: ◄

a) et luftfartsselskab, der leverer disse forsyninger til sit eget luftfartøj, har gennemført den krævede sikkerhedskontrol af forsyningerne, og disse har været beskyttet mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvor denne sikkerhedskontrol blev udført, og indtil leveringen ved luftfartøjet, eller

b) en sikkerhedsgodkendt leverandør har gennemført den krævede sikkerhedskontrol af forsyningerne, og disse har været beskyttet mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvor denne sikkerhedskontrol blev udført, og indtil ankomsten i det security-beskyttede område eller i givet fald til leveringen til luftfartsselskabet eller en anden sikkerhedsgodkendt leverandør, eller

c) en kendt leverandør har gennemført den krævede sikkerhedskontrol af forsyningerne, og disse har været beskyttet mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvor denne sikkerhedskontrol blev udført, og indtil leveringen til luftfartsselskabet eller til den sikkerhedsgodkendte leverandør.

▼B

8.1.1.2. Hvis der er grund til at antage, at forsyninger til flyvningen, for hvilke der er udført sikkerhedskontrol, har været udsat for et indgreb eller ikke har været beskyttet mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvor den pågældende sikkerhedskontrol blev udført, skal de screenes, inden de må komme ind i security-beskyttede områder.

8.1.1.3. Sikkerhedskontrol af forsyninger til flyvningen skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

8.1.2. **Screening**

8.1.2.1. I forbindelse med screening af forsyninger til flyvningen vælges de anvendte midler eller metoder under hensyntagen til forsyningernes art, og screeningen skal være af en tilstrækkelig høj standard til at sikre, at ingen forbudte genstande er skjult i forsyningerne.

8.1.2.2. Screening af forsyninger til flyvningen skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

8.1.2.3. Følgende screeningmidler eller –metoder anvendes hver for sig eller i kombination:

a) visuel kontrol

b) manuel undersøgelse

c) røntgenudstyr

d) EDS-udstyr

e) spordetektionsudstyr (ETD) i kombination med litra a)

▼M16

f) bombehunde i kombination med litra a)

g) EVD-udstyr anvendt i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i tillæg 6-J og i kombination med litra a).

▼B

Når operatøren, som foretager screeningen, ikke kan slå fast, hvorvidt leverancen indeholder forbudte genstande, afvises den eller underkastes fornyet screening, til operatøren er stillet tilfreds.

8.1.3. **Godkendelse af sikkerhedsgodkendte leverandører**

8.1.3.1. Sikkerhedsgodkendte leverandører godkendes af den nationale myndighed.

Godkendelsen som sikkerhedsgodkendt leverandør skal gælde for en specifik lokalitet.

Enhver enhed, der varetager sikkerhedskontrol som omhandlet i punkt 8.1.5 og leverer forsyninger til flyvningen direkte til luftfartøjer, skal godkendes som en sikkerhedsgodkendt leverandør. Dette gælder ikke for et luftfartsselskab, der selv udfører denne sikkerhedskontrol og kun leverer forsyninger til sine egne luftfartøjer.

8.1.3.2. Der gælder følgende procedure for godkendelse af sikkerhedsgodkendte leverandører:

a) Enheden ansøger om den kompetente myndigheds godkendelse i den medlemsstat, hvor dens lokalitet er beliggende, med henblik på at opnå status som sikkerhedsgodkendt leverandør.

Ansøgeren forelægger den kompetente myndighed et sikkerhedsprogram. I programmet beskrives, hvilke metoder og procedurer leverandøren skal følge for at opfylde kravene i punkt 8.1.5. Programmet skal ligeledes indeholde en beskrivelse af, hvordan leverandøren selv overvåger, at disse metoder og procedurer overholdes.

Ansøgeren forelægger endvidere den i tillæg 8-A indeholdte »Forpligtelseserklæring — sikkerhedsgodkendt leverandør af forsyninger til flyvningen«. Denne erklæring skal være underskrevet af den juridiske repræsentant eller af den person, der er ansvarlig for sikkerheden.

▼M15

Den underskrevne erklæring skal indeholde en tydelig angivelse af beliggenheden af den eller de lokaliteter, som den henviser til, og den skal opbevares af den relevante kompetente myndighed.

▼B

b) Den kompetente myndighed eller en EU-luftfartssikkerhedsvalidator, der handler på dennes vegne, undersøger sikkerhedsprogrammet og aflægger efterfølgende et kontrolbesøg på de angivne lokaliteter for at vurdere, om ansøgeren opfylder kravene i punkt 8.1.5.

▼M2

c) Hvis den kompetente myndighed finder de oplysninger, der er forelagt i henhold til litra a) og b), tilfredsstillende, sørger den for, at de krævede oplysninger om den sikkerhedsgodkendte leverandør registreres i Unionens database til sikring af forsyningskæden senest den følgende arbejdsdag. I forbindelse med registreringen i databasen giver den kompetente myndighed hver godkendt lokalitet en entydig alfanumerisk identifikationskode i standardformatet. Finder den kompetente myndighed ikke oplysningerne tilfredsstillende, meddeles grundene øjeblikkeligt til den enhed, som ansøger om godkendelse som sikkerhedsgodkendt leverandør.

d) En sikkerhedsgodkendt leverandør anses ikke for godkendt, før oplysningerne om denne er opført i Unionens database til sikring af forsyningskæden.

▼B

8.1.3.3. En sikkerhedsgodkendt leverandør skal underkastes fornyet validering i intervaller, som ikke overstiger fem år. Denne skal omfatte et kontrolbesøg på stedet for at vurdere, om den sikkerhedsgodkendte leverandør stadig opfylder kravene i punkt 8.1.5.

En inspektion hos den sikkerhedsgodkendte leverandør, som udføres af den kompetente myndighed i henhold til dennes nationale kvalitetskontrolprogram, kan anses for et kontrolbesøg på stedet, forudsat at inspektionen omfatter alle kravene i punkt 8.1.5.

8.1.3.4. Finder den kompetente myndighed det ikke længere godtgjort, at den sikkerhedsgodkendte leverandør opfylder kravene i punkt 8.1.5, inddrages vedkommendes status som sikkerhedsgodkendt leverandør for den eller de specifikke lokaliteter.

8.1.3.5. Uden at dette berører hver medlemsstats ret til at anvende strengere foranstaltninger i overensstemmelse med artikel 6 i forordning (EF) nr. 300/2008, skal en sikkerhedsgodkendt leverandør, som er godkendt efter punkt 8.1.3, anerkendes i alle medlemsstater.

8.1.4. **Udpegning af kendte leverandører**

8.1.4.1. Enhver enhed (»leverandøren«), der varetager sikkerhedskontrol som omhandlet i punkt 8.1.5 og leverer forsyninger til flyvningen, men ikke direkte til luftfartøjer, skal udpeges som en kendt leverandør af den operatør eller enhed, som får forsyningerne leveret (»den udpegende enhed«). Dette gælder ikke for en sikkerhedsgodkendt leverandør.

8.1.4.2. For at blive udpeget som en kendt leverandør forelægger leverandøren følgende for den udpegende enhed:

▼M15

a) den »Forpligtelseserklæring — kendt leverandør af forsyninger til flyvningen«, der er indeholdt i tillæg 8-B. Erklæringen skal indeholde en tydelig angivelse af beliggenheden af den eller de lokaliteter, som den henviser til, og den skal være underskrevet af den juridiske repræsentant, og

▼B

b) sikkerhedsprogrammet for sikkerhedskontrol som omhandlet i punkt 8.1.5.

8.1.4.3. Alle kendte leverandører skal udpeges på grundlag af valideringer af:

a) hvorvidt sikkerhedsprogrammet er relevant og fyldestgørende i forhold til punkt 8.1.5, og

b) hvorvidt sikkerhedsprogrammet gennemføres fuldt ud og uden mangler.

▼B

Finder den kompetente myndighed eller den udpegende enhed det ikke længere godtgjort, at den kendte leverandør opfylder kravene i punkt 8.1.5, inddrager den udpegende enhed straks leverandørens status som kendt leverandør.

8.1.4.4. Den kompetente myndighed fastsætter i sit nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart som omhandlet i artikel 10 i forordning (EF) nr. 300/2008, om valideringerne af sikkerhedsprogrammet og af gennemførelsen heraf skal udføres af nationalt kontrolpersonale, en EU-luftfartssikkerhedsvalidator eller en person, der handler på den udpegende enheds vegne og udnævnes og uddannes til dette formål.

Valideringer skal registreres og, medmindre andet fremgår af denne lovgivning, foretages inden udpegningen og gentages hvert andet år derefter.

Foretages valideringen ikke på vegne af den udpegende enhed, skal enhver registrering heraf stilles til dennes rådighed.

8.1.4.5. En validering af gennemførelsen af sikkerhedsprogrammet, hvorved det bekræftes, at der ikke foreligger mangler, skal bestå af enten:

a) et besøg på leverandørens lokalitet hvert andet år eller

b) regelmæssig kontrol, der påbegyndes efter udpegningen, ved modtagelsen af forsyninger, som leveres af den kendte leverandør, herunder:

— en verifikation af, at den person, der leverer forsyninger på vegne af den kendte leverandør, er oplært korrekt og

— en verifikation af, at forsyningerne er sikret på korrekt vis og

— screening af forsyningerne på samme måde som forsyninger, der hidrører fra en ukendt leverandør.

Denne kontrol skal foretages på en uforudsigelig måde og finde sted mindst enten hver tredje måned eller af 20 % af den kendte leverandørs forsyninger til den udpegende enhed.

Alternativ b) kan kun anvendes, hvis den kompetente myndighed i sit nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart har fastsat, at valideringen skal foretages af en person, der handler på vegne af den udpegende enhed.

8.1.4.6. De anvendte metoder og procedurer, der skal følges under og efter udpegningen, fastsættes i den udpegende enheds sikkerhedsprogram.

8.1.4.7. Den udpegende enhed skal opbevare:

a) en liste over alle kendte leverandører, den har udpeget, med angivelse af udløbsdato for udpegningen, og

b) den underskrevne erklæring, en kopi af sikkerhedsprogrammet og eventuelle rapporter om registrering af gennemførelsen heraf for hver kendt leverandør, i mindst 6 måneder efter, at udpegningen er udløbet.

Efter anmodning stilles disse dokumenter til rådighed for den kompetente myndighed med henblik på kontrolovervågning af overholdelsen.

8.1.5. **Sikkerhedskontrol, der skal udføres af et luftfartsselskab, en sikkerhedsgodkendt leverandør eller en kendt leverandør**

8.1.5.1. Et luftfartsselskab, en sikkerhedsgodkendt leverandør eller en kendt leverandør af forsyninger til flyvningen skal:

a) udnævne en person med ansvar for sikkerheden i virksomheden og

▼M15

b) sikre, at personer med adgang til forsyninger til flyvningen har gennemgået uddannelse i generel sikkerhedsbevidsthed i overensstemmelse med punkt 11.2.7, inden de får adgang til disse forsyninger. Det skal desuden sikres, at personer, der udfører screening af forsyninger til flyvningen, gennemgår uddannelse i overensstemmelse med punkt 11.2.3.3, og at personer, der udfører anden sikkerhedskontrol af forsyninger til flyvningen, gennemgår uddannelse i overensstemmelse med punkt 11.2.3.10, og

▼B

c) forebygge uautoriseret adgang til sine lokaler og forsyninger til flyvningen og

d) med rimelighed sikre, at ingen forbudte genstande er skjult i forsyningerne til flyvningen, og

e) anbringe forseglinger, så det er let at konstatere forsøg på indgreb, på — eller fysisk beskytte — alle køretøjer og/eller containere, hvormed forsyninger til flyvningen transporteres.

Litra e) finder ikke anvendelse i forbindelse med airside transport.

8.1.5.2. Hvis en kendt leverandør benytter et andet selskab, som ikke er en kendt leverandør hos luftfartsselskabet eller den sikkerhedsgodkendte leverandør i henseende til transport af forsyninger, skal den kendte leverandør sikre, at alle sikkerhedskontroller i punkt 8.1.5.1 overholdes.

8.1.5.3. Sikkerhedskontrol, der skal udføres af et luftfartsselskab og en sikkerhedsgodkendt leverandør, skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

8.2. BESKYTTELSE AF FORSYNINGER TIL FLYVNINGEN

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for beskyttelse af forsyninger til flyvningen i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

8.3. YDERLIGERE SIKKERHEDSBESTEMMELSER FOR FORSYNINGER TIL FLYVNINGEN AF VÆSKER, SPRAY OG GELÉ (LAG) OG SIKREDE FORSEGLINGSPOSER (STEBs)

8.3.1. STEBs, der benyttes til forsyninger til flyvningen, leveres i en forseglet emballage til et airside-område eller et security-beskyttet område.

8.3.2. Efter den første modtagelse i et airside-område eller et security-beskyttet område og frem til det endelige salg om bord på luftfartøjet beskyttes LAG og STEBs mod uautoriseret adgang.

8.3.3. Der er fastsat detaljerede bestemmelser angående de yderligere sikkerhedsbestemmelser for forsyninger til flyvningen i form af væsker, spray og geléer (LAGs) og sikrede forseglingsposer (STEBs) i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

TILLÆG 8-A

FORPLIGTELSESERKLÆRING

SIKKERHEDSGODKENDT LEVERANDØR AF FORSYNINGER TIL FLYVNINGEN

I overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 ([1]) og dertil hørende gennemførelsesretsakter

erklærer undertegnede, at:

— oplysningerne i virksomhedens sikkerhedsprogram efter min bedste overbevisning er korrekte og præcise

— praksis og procedurer, som er fastlagt i dette sikkerhedsprogram, vil blive gennemført og opretholdt på alle lokaliteter, der er omfattet af dette program

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002 (EUT L 97 af 9.4.2008, s. 72).

▼B

— sikkerhedsprogrammet vil blive justeret og tilpasset, så det opfylder alle fremtidige, relevante ændringer af EU-lovgivningen, medmindre [virksomhedens navn] over for [den kompetente myndigheds navn] tilkendegiver et ønske om ikke længere at levere forsyninger til flyvningen direkte til luftfartøjer (og dermed ikke længere ønsker at optræde som en sikkerhedsgodkendt leverandør)

— [virksomhedens navn] skriftligt vil informere [den kompetente myndigheds navn] om:

a) mindre ændringer af dens sikkerhedsprogram, f.eks. ændringer vedrørende virksomhedens navn, personen med ansvar for sikkerhed eller kontaktoplysninger, hurtigst muligt, men senest inden for 10 arbejdsdage, og

b) større planlagte ændringer, f.eks. nye screeningprocedurer, større anlægsarbejder, som kunne påvirke virksomhedens opfyldelse af den relevante EU-lovgivning, eller ændring af lokalitet/adresse, mindst 15 arbejdsdage inden arbejdet påbegyndes, eller den planlagte ændring skal finde sted

— for at sikre opfyldelsen af den relevante EU-lovgivning vil [virksomhedens navn] fuldt ud samarbejde i forbindelse med alle inspektioner, når dette er nødvendigt, og give adgang til alle dokumenter efter inspektørers anmodning

— [virksomhedens navn] vil oplyse [den kompetente myndigheds navn] om eventuelle alvorlige brud på sikkerheden og om eventuelle mistænkelige omstændigheder, som kunne være relevante for sikkerheden for forsyninger til flyvningen, bl.a. eventuelle forsøg på at skjule forbudte genstande i leverancer

— [virksomhedens navn] vil sikre, at hele det relevante personale uddannes i overensstemmelse med kapitel 11 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 og er opmærksomme på deres sikkerhedsopgaver inden for virksomhedens sikkerhedsprogram, og

— [virksomhedens navn] vil informere [den kompetente myndigheds navn], hvis:

a) virksomheden ophører med sit virke

b) den ikke længere leverer forsyninger til flyvningen direkte til luftfartøjer, eller

c) den ikke længere kan opfylde den relevante EU-lovgivnings krav.

Jeg påtager mig det fulde ansvar for denne erklæring.

Navn:

Stilling i virksomheden:

Dato:

Underskrift:

TILLÆG 8-B

FORPLIGTELSESERKLÆRING

KENDT LEVERANDØR AF FORSYNINGER TIL FLYVNINGEN

I overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 ([1]) og dertil hørende gennemførelsesretsakter

erklærer undertegnede, at:

— [virksomhedens navn] vil

a) udnævne en person med ansvar for sikkerheden i virksomheden og

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002 (EUT L 97 af 9.4.2008, s. 72).

▼M15

b) sikre, at personer med adgang til forsyninger til flyvningen har gennemgået uddannelse i generel sikkerhedsbevidsthed i overensstemmelse med punkt 11.2.7, inden de får adgang til disse forsyninger. Det skal desuden sikres, at personer, der udfører anden sikkerhedskontrol end screening af forsyninger til flyvningen, gennemgår uddannelse i overensstemmelse med punkt 11.2.3.10, og

▼B

c) forebygge uautoriseret adgang til sine lokaler og forsyninger til flyvningen og

d) med rimelighed sikre, at ingen forbudte genstande er skjult i forsyningerne til flyvningen, og

e) anbringe forseglinger, så det er let at konstatere forsøg på indgreb, på — eller fysisk beskytte — alle køretøjer og/eller containere, hvormed forsyninger til flyvningen transporteres (dette punkt finder ikke anvendelse i forbindelse med airside transport).

Når der benyttes et andet selskab, som ikke er en kendt leverandør for luftfartsselskabet eller den sikkerhedsgodkendte leverandør i henseende til transport af forsyninger, skal [virksomhedens navn] sikre, at ovenstående sikkerhedskontroller overholdes.

— for at sikre overholdelsen vil [virksomhedens navn] fuldt ud samarbejde i forbindelse med alle inspektioner, når dette er nødvendigt, og give adgang til alle dokumenter efter inspektørers anmodning

— [virksomhedens navn] vil oplyse [luftfartsselskabet eller den sikkerhedsgodkendte leverandør, som den leverer forsyninger til flyvninger til] om eventuelle alvorlige brud på sikkerheden og om eventuelle mistænkelige omstændigheder, som kunne være relevante for sikkerheden for forsyninger til flyvningen, bl.a. eventuelle forsøg på at skjule forbudte genstande i forsyninger

— [virksomhedens navn] vil sikre, at hele det relevante personale uddannes i overensstemmelse med kapitel 11 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 og er opmærksomme på deres sikkerhedsopgaver, og

— [virksomhedens navn] vil informere [luftfartsselskabet eller den sikkerhedsgodkendte leverandør, som den leverer forsyninger til flyvninger til], hvis:

a) virksomheden ophører med sit virke eller

b) den ikke længere kan opfylde den relevante EU-lovgivnings krav.

Jeg påtager mig det fulde ansvar for denne erklæring.

Juridisk repræsentant

Navn:

Dato:

Underskrift:

9. **LUFTHAVNSLEVERANCER**

9.0. GENERELLE BESTEMMELSER

9.0.1. Medmindre andet er angivet, eller medmindre en myndighed eller en enhed gennemfører screeningen, skal en lufthavnsoperatør sikre gennemførelsen af de foranstaltninger, som er fastsat i dette kapitel.

▼B

9.0.2. I dette kapitel forstås ved:

a) »lufthavnsleverancer«: alle genstande, der er bestemt til at sælges, bruges eller stilles til rådighed til alle formål og aktiviteter i security-beskyttede områder af lufthavne, bortset fra genstande, der medbringes af andre personer end passagerer

b) »sikkerhedsgodkendt leverandør af lufthavnsleverancer«: en leverandør, hvis procedurer opfylder sådanne fælles sikkerhedsregler og -normer, at levering af lufthavnsleverancer til security-beskyttede områder kan tillades.

9.0.3. Leverancer betragtes som lufthavnsleverancer fra det tidspunkt, hvorfra de kan identificeres som leverancer, der er bestemt til at sælges, bruges eller stilles til rådighed i lufthavnes security-beskyttede områder.

9.0.4. Listen over forbudte genstande i leverancer til lufthavne er den samme som listen i tillæg 1-A. Forbudte genstande skal håndteres i overensstemmelse med punkt 1.6.

9.1. SIKKERHEDSKONTROL

9.1.1. **Sikkerhedskontrol — generelle bestemmelser**

9.1.1.1. ►M15 Lufthavnsleverancer screenes af eller på vegne af en lufthavnsoperatør eller en sikkerhedsgodkendt leverandør, inden de bringes ind i et security-beskyttet område, medmindre: ◄

a) den krævede sikkerhedskontrol af leverancerne er gennemført af den lufthavnsoperatør, som leverer disse til egen lufthavn, og leverancerne har været beskyttet mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvor denne sikkerhedskontrol blev udført, og indtil leveringen i det security-beskyttede område, eller

b) den krævede sikkerhedskontrol af leverancerne er udført af en kendt leverandør eller en sikkerhedsgodkendt leverandør, og leverancerne har været beskyttet mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvor denne sikkerhedskontrol blev udført, og indtil leveringen til det security-beskyttede område.

9.1.1.2. Lufthavnsleverancer fra det security-beskyttede område kan undtages fra denne sikkerhedskontrol.

9.1.1.3. Hvis der er grund til at antage, at lufthavnsleverancer, for hvilke der er udført sikkerhedskontrol, har været udsat for et indgreb eller ikke har været beskyttet mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvor den pågældende sikkerhedskontrol blev udført, skal de screenes, inden de må komme ind i security-beskyttede områder.

9.1.2. **Screening**

9.1.2.1. I forbindelse med screening af lufthavnsleverancer vælges de anvendte midler eller metoder under hensyntagen til leverancens art, og screeningen skal være af en tilstrækkelig høj standard til at sikre, at ingen forbudte genstande er skjult i leverancen.

9.1.2.2. Screening af lufthavnsleverancer skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

9.1.2.3. Følgende screeningmidler eller -metoder anvendes hver for sig eller i kombination:

a) visuel kontrol

b) manuel undersøgelse

▼B

c) røntgenudstyr

d) EDS-udstyr

e) spordetektionsudstyr (ETD) i kombination med litra a)

▼M16

f) bombehunde i kombination med litra a)

g) EVD-udstyr anvendt i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i tillæg 6-J og i kombination med litra a).

▼B

Når operatøren, som foretager screeningen, ikke kan slå fast, hvorvidt leverancen indeholder forbudte genstande, afvises den eller underkastes fornyet screening, til operatøren er stillet tilfreds.

9.1.3. **Udpegning af kendte leverandører**

9.1.3.1. Enhver enhed (»leverandøren«), som varetager sikkerhedskontrol som omhandlet i punkt 9.1.4 og leverer lufthavnsleverancer, skal udpeges af lufthavnsoperatøren som en kendt leverandør.

9.1.3.2. For at blive udpeget som en kendt leverandør forelægger leverandøren følgende for lufthavnsoperatøren:

▼M15

a) Den »Forpligtelseserklæring — kendt leverandør af lufthavnsleverancer«, der er indeholdt i tillæg 9-A. Erklæringen skal indeholde en tydelig angivelse af beliggenheden af den eller de lokaliteter, som den henviser til, og den skal opbevares af den juridiske repræsentant, og

▼B

b) sikkerhedsprogrammet for sikkerhedskontrol som omhandlet i punkt 9.1.4.

▼M15

9.1.3.3. Alle kendte leverandører skal udpeges på grundlag af valideringer af:

a) hvorvidt sikkerhedsprogrammet er relevant og fyldestgørende med hensyn til punkt 9.1.4, og

b) hvorvidt sikkerhedsprogrammet gennemføres fuldt ud.

Den kompetente myndighed kan som juridisk bevis på udpegelsen kræve, at lufthavnsoperatøren senest den næste arbejdsdag angiver de nødvendige oplysninger om de kendte leverandører, som de udpeger, i Unionens database til sikring af forsyningskæden. I forbindelse med registreringen i databasen giver lufthavnsoperatøren hver udpeget lokalitet en entydig alfanumerisk identifikationskode i standardformatet.

Der gives først adgang til en lufthavns security-beskyttede områder for lufthavnsleverancer, når leverandørens status er fastslået. Dette gøres ved at verificere oplysningerne i Unionens database til sikring af forsyningskæden, hvis det er relevant, eller ved en anden metode til verifikation af leverandørens status.

Finder den kompetente myndighed eller lufthavnsoperatøren det ikke længere godtgjort, at den kendte leverandør opfylder kravene i punkt 9.1.4, inddrager lufthavnsoperatøren uden ophold leverandørens status som kendt leverandør.

▼B

9.1.3.4. Den kompetente myndighed fastsætter i sit nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart som omhandlet i artikel 10 i forordning (EF) nr. 300/2008, om valideringerne af sikkerhedsprogrammet og af gennemførelsen heraf skal udføres af nationalt kontrolpersonale, en EU-luftfartssikkerhedsvalidator eller en person, der handler på lufthavnsoperatørens vegne og udnævnes og uddannes til dette formål.

Valideringer skal registreres og, medmindre andet fremgår af denne lovgivning, foretages inden udpegningen og gentages hvert andet år derefter.

Foretages valideringen ikke på vegne af lufthavnsoperatøren, skal enhver registrering heraf stilles til dennes rådighed.

▼B

9.1.3.5. En validering af gennemførelsen af sikkerhedsprogrammet, hvorved det bekræftes, at der ikke foreligger mangler, skal bestå af enten:

a) et besøg på leverandørens lokalitet hvert andet år eller

b) regelmæssig kontrol, der påbegyndes efter udpegningen, ved modtagelsen i det security-beskyttede område af leverancer, som leveres af den kendte leverandør, herunder:

— en verifikation af, at den person, der leverer leverancer på vegne af den kendte leverandør, er oplært korrekt og

— en verifikation af, at leverancerne er sikret på korrekt vis og

— screening af leverancerne på samme måde som leverancer, der hidrører fra en ukendt leverandør.

Denne kontrol skal foretages på en uforudsigelig måde og finde sted mindst enten hver tredje måned eller af 20 % af den kendte leverandørs leverancer til lufthavnsoperatøren.

Alternativ b) kan kun anvendes, hvis den kompetente myndighed i sit nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart har fastsat, at valideringen skal foretages af en person, der handler på vegne af lufthavnsoperatøren.

9.1.3.6. De anvendte metoder og procedurer, der skal følges under og efter udpegningen, fastsættes i lufthavnsoperatørens sikkerhedsprogram.

9.1.3.7. Lufthavnsoperatøren skal opbevare:

a) en liste over alle kendte leverandører, den har udpeget, med angivelse af udløbsdato for udpegningen, og

b) den underskrevne erklæring, en kopi af sikkerhedsprogrammet og eventuelle rapporter om registrering af gennemførelsen heraf for hver kendt leverandør, i mindst 6 måneder efter, at udpegningen er udløbet.

Efter anmodning stilles disse dokumenter til rådighed for den kompetente myndighed med henblik på kontrolovervågning af overholdelsen.

9.1.4. **Kendte leverandørers eller lufthavnsoperatørers gennemførelse af sikkerhedskontrol**

9.1.4.1. En kendt leverandør af lufthavnsleverancer eller en lufthavnsoperatør, som leverer lufthavnsleverancer til det security-beskyttede område, skal:

a) udnævne en person med ansvar for sikkerheden i virksomheden og

▼M15

b) sikre, at personer med adgang til lufthavnsleverancer har gennemgået uddannelse i generel sikkerhedsbevidsthed i overensstemmelse med punkt 11.2.7, inden de får adgang til disse leverancer. Det skal desuden sikres, at personer, der udfører screening af lufthavnsleverancer, gennemgår uddannelse i overensstemmelse med punkt 11.2.3.3, og at personer, der udfører anden sikkerhedskontrol af lufthavnsleverancer, gennemgår uddannelse i overensstemmelse med punkt 11.2.3.10, og

▼B

c) forebygge uautoriseret adgang til sine lokaler og lufthavnsleverancer og

d) med rimelighed sikre, at ingen forbudte genstande er skjult i lufthavnsleverancerne og

e) anbringe forseglinger, så det er let at konstatere forsøg på indgreb, på — eller fysisk beskytte — alle køretøjer og/eller containere, hvormed lufthavnsleverancerne transporteres.

Litra e) finder ikke anvendelse i forbindelse med airside transport.

▼B

9.1.4.2. Hvis en kendt leverandør benytter et andet selskab, som ikke er en kendt leverandør for lufthavnsoperatøren i henseende til transport af leverancer til lufthavnen, skal den kendte leverandør sikre, at sikkerhedskontrollen i dette punkt overholdes.

9.2. BESKYTTELSE AF LUFTHAVNSLEVERANCER

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for beskyttelse af lufthavnsleverancer i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

9.3. YDERLIGERE SIKKERHEDSBESTEMMELSER FOR LEVERANCER AF VÆSKER, SPRAY OG GELÉ (LAGs) OG SIKREDE FORSEGLINGSPOSER (STEBs)

9.3.1. Leverancer af STEBs leveres i en forseglet emballage til et airside-område beliggende efter det punkt, hvor boardingpassene kontrolleres, eller til et security-beskyttet område.

9.3.2. Efter den første modtagelse i et airside-område eller et security-beskyttet område og frem til det endelige salg i butikken beskyttes LAG og STEBs mod uautoriseret adgang.

9.3.3. Der er fastsat detaljerede bestemmelser angående de yderligere sikkerhedsbestemmelser for leverancer af væsker, spray og geléer (LAGs) og sikrede forseglingsposer (STEBs) i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

TILLÆG 9-A

FORPLIGTELSESERKLÆRING

KENDT LEVERANDØR AF LUFTHAVNSLEVERANCER

I overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 ([1]) og dertil hørende gennemførelsesretsakter

erklærer undertegnede, at:

— [virksomhedens navn] vil

a) udnævne en person med ansvar for sikkerheden i virksomheden og

▼M15

b) sikre, at personer med adgang til lufthavnsleverancer har gennemgået uddannelse i generel sikkerhedsbevidsthed i overensstemmelse med punkt 11.2.7, inden de får adgang til disse leverancer. Det skal desuden sikres, at personer, der udfører anden sikkerhedskontrol end screening af lufthavnsleverancer, gennemgår uddannelse i overensstemmelse med punkt 11.2.3.10, og

▼B

c) forebygge uautoriseret adgang til sine lokaler og lufthavnsleverancer og

d) med rimelighed sikre, at ingen forbudte genstande er skjult i lufthavnsleverancerne, og

e) anbringe forseglinger, så det er let at konstatere forsøg på indgreb, på — eller fysisk beskytte — alle køretøjer og/eller containere, hvormed lufthavnsleverancer transporteres (dette punkt finder ikke anvendelse i forbindelse med airside transport).

Når der benyttes et andet selskab, som ikke er en kendt leverandør for lufthavnsoperatøren i henseende til transport af leverancer, skal [virksomhedens navn] sikre, at ovenstående sikkerhedskontroller overholdes.

— for at sikre overholdelsen vil [virksomhedens navn] fuldt ud samarbejde i forbindelse med alle inspektioner, når dette er nødvendigt, og give adgang til alle dokumenter efter inspektørers anmodning

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002 (EUT L 97 af 9.4.2008, s. 72).

▼B

— [virksomhedens navn] vil oplyse [lufthavnsoperatøren] om eventuelle alvorlige brud på sikkerheden og om eventuelle mistænkelige omstændigheder, som kunne være relevante for sikkerheden for lufthavnsleverancer, bl.a. eventuelle forsøg på at skjule forbudte genstande i leverancer

— [virksomhedens navn] vil sikre, at hele det relevante personale uddannes i overensstemmelse med kapitel 11 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 og er opmærksomme på deres sikkerhedsopgaver, og

— [virksomhedens navn] vil informere [lufthavnsoperatøren], hvis:

a) virksomheden ophører med sit virke eller

b) den ikke længere kan opfylde den relevante EU-lovgivnings krav.

Jeg påtager mig det fulde ansvar for denne erklæring.

Juridisk repræsentant

Navn:

Dato:

Underskrift:

10. SIKKERHEDSFORANSTALTNINGER UNDER FLYVNINGEN

Ingen bestemmelser i denne forordning.

11. ANSÆTTELSE OG UDDANNELSE AF PERSONALE

11.0. GENERELLE BESTEMMELSER

11.0.1. Myndigheden, lufthavnsoperatøren, luftfartsselskabet eller enheden, der indsætter personer, som gennemfører eller har ansvaret for at gennemføre foranstaltninger, som den/det er ansvarlig for i overensstemmelse med det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart som omhandlet i artikel 10 i forordning (EF) nr. 300/2008, sikrer, at disse personer opfylder de i dette kapitel fastsatte normer.

11.0.2. I dette kapitel forstås ved »certificering« en formel evaluering og bekræftelse af eller på vegne af den kompetente myndighed til angivelse af, at personen har afsluttet den relevante uddannelse, og at personen besidder de nødvendige kompetencer til at varetage de overdragne opgaver på en forsvarlig måde.

11.0.3. I dette kapitel forstås ved »bopælsland« ethvert land, hvori personen har haft bopæl i mindst seks måneder uden afbrydelse, og ved en afbrydelse i et uddannelses- eller beskæftigelsesforløb forstås enhver afbrydelse på mere end 28 dage.

11.0.4. I dette kapitel forstås ved »kompetence« besiddelse af tilstrækkelig viden og kvalifikationer.

11.0.5. Der kan tages hensyn til kompetencer, som personer har erhvervet forud for ansættelsen, ved vurderingen af uddannelsesbehov i forbindelse med dette afsnit.

11.0.6. Hvis de relevante kompetencer, der kræves i henhold til denne forordning, som ikke er specifikke for luftfartssikkerhed, er blevet erhvervet gennem uddannelse, som ikke er givet af en instruktør i overensstemmelse med punkt 11.5 i denne forordning, og/eller kurser, der ikke er specificeret eller godkendt af den kompetente myndighed, kan der tages hensyn hertil ved vurderingen af uddannelsesbehov i forbindelse med dette kapitel.

11.0.7. Hvis en person har modtaget uddannelse og erhvervet kompetencer som anført i punkt 11.2, skal uddannelsen ikke gentages i en anden funktion, undtagen i forbindelse med periodisk træning.

▼M5

11.0.8. I dette kapitel forstås ved »radikalisering« det fænomen, der består i, at folk tager socialt ekstreme holdninger, synspunkter og idéer til sig, der kan munde ud i terrorhandlinger.

▼M5

11.0.9. I dette kapitel og med forbehold af gældende EU- og national lovgivning skal medlemsstaterne i forbindelse med vurderingen af pålideligheden af en person, som gennemgår processen beskrevet i punkt 11.1.3 og 11.1.4, som minimum overveje:

a) de lovovertrædelser, som der henvises til i bilag II i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/681 ([1])

og

b) de terrorhandlinger, som der henvises til i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2017/541 ([2]).

Lovovertrædelserne på listen under litra b) skal betragtes som »diskvalificerende forbrydelser«.

11.1. ANSÆTTELSE

▼M15

11.1.1. Følgende personale skal have gennemgået en udvidet baggrundskontrol med et tilfredsstillende resultat:

a) personer, som ansættes til at gennemføre eller være ansvarlige for gennemførelsen af screening, adgangskontrol eller anden sikkerhedskontrol i et security-beskyttet område

b) personer med generelt ansvar på nationalt eller lokalt plan for at sikre, at et sikkerhedsprogram og dets gennemførelse opfylder alle retlige bestemmelser (sikkerhedschefer)

c) instruktører som omhandlet i kapitel 11.5

d) EU-luftfartssikkerhedsvalidatorer som omhandlet i kapitel 11.6.

Første afsnit, litra b), finder anvendelse fra den 1. januar 2023. Før nævnte dato skal sådanne personer have gennemgået en udvidet baggrundskontrol eller en standardbaggrundskontrol enten i overensstemmelse med punkt 1.2.3.1 eller som fastsat af den kompetente myndighed i overensstemmelse med gældende nationale regler.

▼M8

11.1.2. Følgende personale have gennemgået en udvidet eller en standard baggrundskontrol med et tilfredsstillende resultat:

a) personer, som ansættes til at gennemføre eller være ansvarlige for at gennemføre screening, adgangskontrol eller anden sikkerhedskontrol andre steder end i et security-beskyttet område

b) personer, der har uledsaget adgang til luftfragt og luftpost, luftfartsselskabers post og materialer, forsyninger til flyvningen og lufthavnsleverancer, som den krævede sikkerhedskontrol er gennemført for

c) personer med administratorrettigheder eller uovervåget og ubegrænset adgang til kritiske informations- og kommunikationsteknologisystemer og data, der anvendes til civile luftfartssikkerhedsformål som omhandlet i punkt 1.7.1. i overensstemmelse med det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart, eller som på anden måde er blevet identificeret i risikovurderingen i overensstemmelse med punkt 1.7.3.

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/681 af 27. april 2016 om anvendelse af passagerlisteoplysninger (PNR-oplysninger) til at forebygge, opdage, efterforske og retsforfølge terrorhandlinger og grov kriminalitet (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 132).

([2]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2017/541 af 15. marts 2017 om bekæmpelse af terrorisme og om erstatning af Rådets rammeafgørelse 2002/475/RIA og ændring af Rådets afgørelse 2005/671/RIA (EUT L 88 af 31.3.2017, s. 6).

▼M8

Medmindre andet fremgår af denne forordning, fastsætter den kompetente myndighed i overensstemmelse med de gældende nationale regler, hvorvidt der gennemføres en udvidet eller en standard baggrundskontrol.

▼M5

11.1.3. I overensstemmelse med de gældende EU-regler og national lovgivning skal en udvidet baggrundskontrol som minimum:

a) fastslå en persons identitet på grundlag af dokumentation

b) omfatte strafferegistre i alle bopælslande i mindst de foregående 5 år

c) omfatte beskæftigelse, uddannelse og eventuelle afbrydelser i mindst de foregående fem år

d) omfatte efterretninger og alle andre relevante oplysninger, som de kompetente nationale myndigheder råder over, og som efter deres vurdering kan være relevante for en persons egnethed til at arbejde i en funktion, som kræver en udvidet baggrundskontrol.

11.1.4. I overensstemmelse med de gældende EU-regler og national lovgivning skal en standard baggrundskontrol:

a) fastslå en persons identitet på grundlag af dokumentation

b) omfatte strafferegistre i alle bopælslande i mindst de foregående 5 år

c) omfatte beskæftigelse, uddannelse og eventuelle afbrydelser i mindst de foregående fem år.

11.1.5. Der skal gennemføres en standard baggrundskontrol eller litra a) til c) af en udvidet baggrundskontrol, inden personen deltager i indledende sikkerhedsuddannelse, der indebærer adgang til oplysninger, som ikke er offentligt tilgængelige på grund af deres sikkerhedsmæssige følsomhed. Før en person får tilladelse til at gennemføre eller være ansvarlig for at gennemføre screening, adgangskontrol eller anden sikkerhedskontrol gennemføres litra d), af en udvidet baggrundskontrol, hvis det er relevant.

▼M15

En udvidet baggrundskontrol skal være helt afsluttet, før personen gennemgår den uddannelse, der er omhandlet i punkt 11.2.3.1-11.2.3.5.

▼M5

11.1.6. Udvidet eller standard baggrundskontrol betragtes som ikke afsluttet med et tilfredsstillende resultat, hvis ikke alle elementerne i henholdsvis punkt 11.1.3 og 11.1.4 afsluttes med et tilfredsstillende resultat, eller hvis disse elementer ikke til enhver tid giver den nødvendige garanti for personens pålidelighed.

Medlemsstaterne skal bestræbe sig på at oprette passende og effektive mekanismer med henblik på at sikre, at oplysninger deles på nationalt niveau og med andre medlemsstater med det formål at uddybe og evaluere oplysninger, der er relevante for baggrundskontrol.

11.1.7. Baggrundskontroller er underlagt følgende:

a) en mekanisme til løbende kontrol af de elementer, der er specificeret i punkt 11.1.3 og 11.1.4, via øjeblikkelig underretning af den kompetente myndighed, operatør eller udstedende enhed, alt efter hvad der er relevant, om enhver hændelse, der kan have indvirkning på personens pålidelighed. Metoder til underretning, udveksling af oplysninger og indhold heraf mellem de kompetente myndigheder, operatører og enheder oprettes og overvåges i overensstemmelse med den nationale lovgivning eller

▼M5

b) en gentagelse med jævne mellemrum, som ikke overstiger tolv måneder for udvidet baggrundskontrol eller tre år for standard baggrundskontrol.

11.1.8. Ansættelsesprocessen for alle personer, der ansættes i medfør af punkt 11.1.1 og 11.1.2, skal mindst omfatte en skriftlig ansøgning og en interviewfase, der er udformet med henblik på en foreløbig vurdering af kvalifikationer og egnethed.

11.1.9. Personer, der ansættes med henblik på at gennemføre sikkerhedskontrol, skal være mentalt og fysisk kvalificeret og egnet til at udføre de pålagte opgaver effektivt, og deres opmærksomhed skal henledes på arten af disse krav ved ansættelsesprocessens begyndelse.

Kvalifikationerne og egnetheden skal vurderes i løbet af ansættelsesprocessen og før en eventuel prøveperiode afsluttes.

11.1.10. Registre over ansættelser, herunder i givet fald resultater af prøver, skal opbevares for alle personer, som ansættes i medfør af punkt 11.1.1 og 11.1.2, mindst i deres kontrakts løbetid.

11.1.11. Med henblik på at håndtere insidertruslen og uanset det pågældende personales uddannelsesindhold og kompetencer, som er opført på listen i afsnit 11.2, skal sikkerhedsprogrammet for operatører og enheder, som der henvises til i artikel 12, 13 og 14 i forordning (EF) nr. 300/2008, en indeholde hensigtsmæssig intern politik og dertil knyttede foranstaltninger, som øger personalets årvågenhed og fremmer en sikkerhedskultur.

11.1.12. Baggrundskontroller, der er gennemført inden den ►M9 31. december 2021 ◄, vil fortsat være gyldige, indtil de udløber eller senest indtil den ►M9 30. juni 2024 ◄, alt efter hvilken dato der kommer først.

▼B

11.2. UDDANNELSE

11.2.1. **Generelle forpligtelser vedrørende uddannelse**

11.2.1.1. Personer skal have afsluttet en relevant uddannelse, før de får tilladelse til at udføre sikkerhedskontrol uden opsyn.

11.2.1.2. Uddannelse af personer, der udfører opgaver som angivet i punkt 11.2.3.1-11.2.3.5 og punkt 11.2.4, skal omfatte teoretisk og praktisk uddannelse samt oplæring på jobbet.

11.2.1.3. Kursusindholdet skal specificeres eller godkendes af den kompetente myndighed, inden:

a) en instruktør tilbyder uddannelse, som kræves i henhold til forordning (EF) nr. 300/2008 og dertil hørende gennemførelsesretsakter, eller

b) et edb-baseret uddannelseskursus benyttes for at opfylde kravene i forordning (EF) nr. 300/2008 og dertil hørende gennemførelsesretsakter.

Edb-baseret uddannelse kan benyttes med eller uden bistand fra en instruktør eller vejleder.

11.2.1.4. Registre over uddannelse opbevares for alle uddannede personer mindst i deres kontrakts løbetid.

▼B

11.2.2. **Grunduddannelse**

Grunduddannelse af personer, der udfører opgaver som angivet i punkt 11.2.3.1, 11.2.3.4 og 11.2.3.5 og i punkt 11.2.4, 11.2.5 og 11.5, skal munde ud i alle følgende kompetencer:

a) viden om tidligere udførte ulovlige handlinger inden for civil luftfart, terrorhandlinger og aktuelle trusler

b) viden om de retlige rammer for luftfartssikkerhed

c) viden om formålet med og tilrettelæggelsen af luftfartssikkerhed, herunder forpligtelser og ansvarsområder, der påhviler personer, som udfører sikkerhedskontrol

d) viden om procedurer for adgangskontrol

▼M2

e) viden om id-kort-systemer, som anvendes

▼B

f) viden om procedurer for, hvordan personer antastes, og under hvilke omstændigheder personer bør antastes eller indberettes

g) viden om indberetningsprocedurer

h) evne til at udpege forbudte genstande

i) evne til at reagere hensigtsmæssigt på sikkerhedsrelaterede hændelser

j) viden om menneskelig adfærd og reaktioner, som kan påvirke sikkerhedsresultaterne

▼M5

k) evne til at kommunikere tydeligt og med overbevisning og

l) kendskab til elementer, der bidrager til oprettelsen af en robust og modstandsdygtig sikkerhedskultur på arbejdspladsen og inden for luftfartsområdet, herunder bl.a. insidertruslen og radikalisering.

▼B

11.2.3. **Jobrelateret uddannelse for personer, der udfører sikkerhedskontrol**

11.2.3.1. Jobrelateret uddannelse for personer, der udfører screening af personer, håndbagage, medbragte genstande og indskrevet bagage, skal munde ud i alle følgende kompetencer:

a) forståelse af screeningkontrolstedets konfiguration og screeningprocessen

b) viden om, hvordan forbudte genstande kan skjules

c) evne til at reagere hensigtsmæssigt på afsløringen af forbudte genstande

d) viden om sikkerhedsudstyrets eller screeningsmetodernes kapacitet og begrænsninger

▼B

e) viden om beredskabsprocedurer.

Desuden skal uddannelsen, hvis de opgaver, der er pålagt den pågældende person, gør det påkrævet, også munde ud i følgende kompetencer:

f) interpersonelle færdigheder, bl.a. hvordan kulturbetingede forskelle og potentielt uregerlige passagerer håndteres

g) viden om teknikker til manuel ransagning

h) evne til at udføre manuel ransagning af en standard, der er tilstrækkelig høj til med rimelighed at sikre, at skjulte forbudte genstande afsløres

i) viden om undtagelser fra sikkerhedskontrol og særlige sikkerhedsprocedurer

j) evne til at betjene det benyttede sikkerhedsudstyr

k) evne til at fortolke billeder, som frembringes af sikkerhedsudstyret, på korrekt vis, og

l) viden om krav til beskyttelse af indskrevet bagage.

11.2.3.2. Uddannelse af personer, der udfører screening af fragt og post, skal munde ud i alle følgende kompetencer:

a) viden om tidligere udførte ulovlige handlinger inden for civil luftfart, terrorhandlinger og aktuelle trusler

▼M5

b) viden om de relevante lovkrav og kendskab til elementer, der bidrager til oprettelsen af en robust og modstandsdygtig sikkerhedskultur på arbejdspladsen og inden for luftfartsområdet, herunder bl.a. insidertruslen og radikalisering

▼B

c) viden om formålet med og tilrettelæggelsen af luftfartssikkerhed, herunder forpligtelser og ansvarsområder, der påhviler personer, som udfører sikkerhedskontrol i forsyningskæden

d) evne til at udpege forbudte genstande

e) evne til at reagere hensigtsmæssigt på afsløringen af forbudte genstande

f) viden om sikkerhedsudstyrets eller screeningsmetodernes kapacitet og begrænsninger

g) viden om, hvordan forbudte genstande kan skjules

▼B

h) viden om beredskabsprocedurer

i) viden om krav til beskyttelse af fragt og post

Desuden skal uddannelsen, hvis de opgaver, der er pålagt den pågældende person, gør det påkrævet, også munde ud i følgende kompetencer:

j) viden om krav til screening af fragt og post, herunder undtagelser og særlige sikkerhedsprocedurer

k) viden om screeningsmetoders egnethed til forskellige typer af fragt og post

l) viden om teknikker til manuel ransagning

m) evne til at udføre manuel ransagning af en standard, der er tilstrækkelig høj til med rimelighed at sikre, at skjulte forbudte genstande afsløres

n) evne til at betjene det benyttede sikkerhedsudstyr

o) evne til at fortolke billeder, som frembringes af sikkerhedsudstyret, på korrekt vis,

p) viden om transportkrav.

11.2.3.3. Uddannelse af personer, der udfører screening af luftfartsselskabets post og materialer, forsyninger til flyvningen og leverancer til lufthavnen, skal munde ud i alle følgende kompetencer:

a) viden om tidligere udførte ulovlige handlinger inden for civil luftfart, terrorhandlinger og aktuelle trusler

▼M5

b) viden om de relevante lovkrav og kendskab til elementer, der bidrager til oprettelsen af en robust og modstandsdygtig sikkerhedskultur på arbejdspladsen og inden for luftfartsområdet, herunder bl.a. insidertruslen og radikalisering

▼B

c) viden om formålet med og tilrettelæggelsen af luftfartssikkerhed, herunder forpligtelser og ansvarsområder, der påhviler personer, som udfører sikkerhedskontrol i forsyningskæden

d) evne til at udpege forbudte genstande

e) evne til at reagere hensigtsmæssigt på afsløringen af forbudte genstande

f) viden om, hvordan forbudte genstande kan skjules

g) viden om beredskabsprocedurer

h) viden om sikkerhedsudstyrets eller screeningsmetodernes kapacitet og begrænsninger

▼B

Desuden skal uddannelsen, hvis de opgaver, der er pålagt den pågældende person, gør det påkrævet, også munde ud i følgende kompetencer:

i) viden om teknikker til manuel ransagning

j) evne til at udføre manuel ransagning af en standard, der er tilstrækkelig høj til med rimelighed at sikre, at skjulte forbudte genstande afsløres

k) evne til at betjene det benyttede sikkerhedsudstyr

l) evne til at fortolke billeder, som frembringes af sikkerhedsudstyret, på korrekt vis,

m) viden om transportkrav.

11.2.3.4. Uddannelse af personer, der udfører undersøgelser af køretøjer, skal munde ud i alle følgende kompetencer:

a) viden om retlige krav vedrørende undersøgelser af køretøjer, herunder undtagelser og særlige sikkerhedsprocedurer

b) evne til at reagere hensigtsmæssigt på afsløringen af forbudte genstande

c) viden om, hvordan forbudte genstande kan skjules

d) viden om beredskabsprocedurer

e) viden om teknikker til undersøgelse af køretøjer

f) evne til at udføre undersøgelser af køretøjer af en standard, der er tilstrækkelig høj til med rimelighed at sikre, at skjulte forbudte genstande afsløres.

11.2.3.5. Uddannelse af personer, der udfører adgangskontrol i en lufthavn samt overvågning og patruljering, skal munde ud i alle følgende kompetencer:

a) viden om retlige krav vedrørende adgangskontrol, herunder undtagelser og særlige sikkerhedsprocedurer

b) viden om adgangskontrolsystemer, som anvendes i lufthavnen

c) viden om godkendelser, herunder lufthavns-id-kort og bilpas, der giver adgang til airside-områder, og en evne til at genkende disse godkendelser

d) viden om procedurer for patruljering og for, hvordan personer antastes, og under hvilke omstændigheder personer bør antastes eller indberettes

e) evne til at reagere hensigtsmæssigt på afsløringen af forbudte genstande

f) viden om beredskabsprocedurer

g) interpersonelle færdigheder, bl.a. hvordan kulturbetingede forskelle og potentielt uregerlige passagerer håndteres.

11.2.3.6. Uddannelse af personer, der udfører flysikkerhedskontrol, skal munde ud i alle følgende kompetencer:

▼M5

a) kendskab til de krav til flysikkerhedskontrol og til elementer, der bidrager til oprettelsen af en robust og modstandsdygtig sikkerhedskultur på arbejdspladsen og inden for luftfartsområdet, herunder bl.a. insidertruslen og radikalisering

▼B

b) viden om konfigurationen af den eller de typer af luftfartøjer, på hvilke personen skal foretage flysikkerhedskontrol

c) evne til at udpege forbudte genstande

d) evne til at reagere hensigtsmæssigt på afsløringen af forbudte genstande

e) viden om, hvordan forbudte genstande kan skjules

f) evne til at udføre flysikkerhedskontrol af en standard, der er tilstrækkelig høj til med rimelighed at sikre, at skjulte forbudte genstande afsløres.

Desuden skal uddannelsen, hvis den pågældende person er indehaver af et lufthavns-id-kort, også munde ud i alle følgende kompetencer:

g) viden om tidligere udførte ulovlige handlinger inden for civil luftfart, terrorhandlinger og aktuelle trusler

h) viden om de retlige rammer for luftfartssikkerhed

i) viden om formålet med og tilrettelæggelsen af luftfartssikkerhed, herunder forpligtelser og ansvarsområder, der påhviler personer, som udfører sikkerhedskontrol

j) forståelse af screeningkontrolstedets konfiguration og screening-processen

k) kendskab til adgangskontrolprocedurer og relevante screeningpro-cedurer

l) viden om lufthavns-id-kort, som anvendes i lufthavnen.

11.2.3.7. Uddannelse af personer, der udfører beskyttelse af luftfartøjer, skal munde ud i alle følgende kompetencer:

▼M5

a) kendskab til, hvordan man beskytter og forhindrer uautoriseret adgang til fly, og til elementer, der bidrager til oprettelsen af en robust og modstandsdygtig sikkerhedskultur på arbejdspladsen og inden for luftfartsområdet, herunder bl.a. insidertruslen og radikalisering

▼B

b) viden om procedurer for forsegling af luftfartøjer, hvis dette er relevant for den person, som skal uddannes

c) viden om id-kort-systemer, som anvendes i lufthavnen

d) viden om procedurer for, hvordan personer antastes, og under hvilke omstændigheder personer bør antastes eller indberettes og

e) viden om beredskabsprocedurer.

Desuden skal uddannelsen, hvis den pågældende person er indehaver af et lufthavns-id-kort, også munde ud i alle følgende kompetencer:

f) viden om tidligere udførte ulovlige handlinger inden for civil luftfart, terrorhandlinger og aktuelle trusler

g) viden om de retlige rammer for luftfartssikkerhed

h) viden om formålet med og tilrettelæggelsen af luftfartssikkerhed, herunder forpligtelser og ansvarsområder, der påhviler personer, som udfører sikkerhedskontrol

▼B

i) forståelse af screeningkontrolstedets konfiguration og screeningprocessen

j) kendskab til adgangskontrolprocedurer og relevante screeningprocedurer.

11.2.3.8. Uddannelse af personer, der udfører sammenkædning af bagage, skal munde ud i alle følgende kompetencer:

a) viden om tidligere udførte ulovlige handlinger inden for civil luftfart, terrorhandlinger og aktuelle trusler

▼M5

b) viden om de relevante lovkrav og kendskab til elementer, der bidrager til oprettelsen af en robust og modstandsdygtig sikkerhedskultur på arbejdspladsen og inden for luftfartsområdet, herunder bl.a. insidertruslen og radikalisering

▼B

c) viden om formålet med og tilrettelæggelsen af luftfartssikkerhed, herunder forpligtelser og ansvarsområder, der påhviler personer, som udfører sikkerhedskontrol

d) evne til at reagere hensigtsmæssigt på afsløringen af forbudte genstande

e) viden om beredskabsprocedurer

f) viden om krav og teknikker vedrørende sammenkædning af passagerer og bagage

g) viden om krav vedrørende beskyttelse af luftfartsselskabets materialer, som benyttes til håndtering af passagerer og bagage.

▼M2

Desuden skal uddannelsen, hvis den pågældende person er indehaver af et lufthavns-id-kort, også munde ud i samtlige nedenstående kompetencer:

h) forståelse af screeningkontrolstedets konfiguration og screeningproceduren

i) kendskab til adgangskontrolprocedurer og relevante screeningprocedurer

j) viden om lufthavns-id-kort, som anvendes i lufthavnen

k) viden om indberetningsprocedurer

l) evne til at reagere hensigtsmæssigt på sikkerhedsrelaterede hændelser.

▼B

11.2.3.9. ►M15 Uddannelse af personer med uledsaget adgang til identificerbar luftfragt og -post, for hvilken den krævede sikkerhedskontrol er gennemført, og personer, der udfører anden sikkerhedskontrol af luftfragt og -post end screening, skal resultere i alle følgende kompetencer: ◄

a) viden om tidligere udførte ulovlige handlinger inden for civil luftfart, terrorhandlinger og aktuelle trusler

▼M5

b) viden om de relevante lovkrav og kendskab til elementer, der bidrager til oprettelsen af en robust og modstandsdygtig sikkerhedskultur på arbejdspladsen og inden for luftfartsområdet, herunder bl.a. insidertruslen og radikalisering

▼B

c) viden om formålet med og tilrettelæggelsen af luftfartssikkerhed, herunder forpligtelser og ansvarsområder, der påhviler personer, som udfører sikkerhedskontrol i forsyningskæden

d) viden om procedurer for, hvordan personer antastes, og under hvilke omstændigheder personer bør antastes eller indberettes

e) viden om indberetningsprocedurer

▼B

f) evne til at udpege forbudte genstande

g) evne til at reagere hensigtsmæssigt på afsløringen af forbudte genstande

h) viden om, hvordan forbudte genstande kan skjules

i) viden om krav til beskyttelse af fragt og post

j) viden om transportkrav, hvis dette er relevant.

▼M2

Desuden skal uddannelsen, hvis den pågældende person er indehaver af et lufthavns-id-kort, også munde ud i samtlige nedenstående kompetencer:

k) forståelse af screeningkontrolstedets konfiguration og screening-proceduren

l) kendskab til adgangskontrolprocedurer og relevante screening-procedurer

m) viden om id-kort-systemer, som anvendes

n) evne til at reagere hensigtsmæssigt på sikkerhedsrelaterede hændelser.

▼B

11.2.3.10. Uddannelse af personer, der udfører anden sikkerhedskontrol end screening af luftfartsselskabets post og materialer, forsyninger til flyvningen og leverancer til lufthavnen, skal munde ud i alle følgende kompetencer:

a) viden om tidligere udførte ulovlige handlinger inden for civil luftfart, terrorhandlinger og aktuelle trusler

▼M5

b) viden om de relevante lovkrav og kendskab til elementer, der bidrager til oprettelsen af en robust og modstandsdygtig sikkerhedskultur på arbejdspladsen og inden for luftfartsområdet, herunder bl.a. insidertruslen og radikalisering

▼B

c) viden om formålet med og tilrettelæggelsen af luftfartssikkerhed, herunder forpligtelser og ansvarsområder, der påhviler personer, som udfører sikkerhedskontrol

d) viden om procedurer for, hvordan personer antastes, og under hvilke omstændigheder personer bør antastes eller indberettes

e) viden om indberetningsprocedurer

f) evne til at udpege forbudte genstande

g) evne til at reagere hensigtsmæssigt på afsløringen af forbudte genstande

h) viden om, hvordan forbudte genstande kan skjules

i) viden om krav vedrørende beskyttelse af luftfartsselskabets post og materialer, forsyninger til flyvningen og leverancer til lufthavnen, hvis dette er relevant,

j) viden om transportkrav, hvis dette er relevant.

▼M2

Desuden skal uddannelsen, hvis den pågældende person er indehaver af et lufthavns-id-kort, også munde ud i samtlige nedenstående kompetencer:

▼M2

k) forståelse af screeningkontrolstedets konfiguration og screeningproceduren

l) kendskab til adgangskontrolprocedurer og relevante screeningprocedurer

m) viden om id-kort-systemer, som anvendes

n) evne til at reagere hensigtsmæssigt på sikkerhedsrelaterede hændelser.

▼M15

11.2.3.11. Uddannelse af flyve- og kabinebesætningsmedlemmer, der gennemfører sikkerhedsforanstaltninger under flyvningen, skal resultere i alle følgende kompetencer:

a) viden om tidligere udførte ulovlige handlinger inden for civil luftfart, terrorhandlinger og aktuelle trusler

b) viden om de relevante lovkrav og kendskab til elementer, der bidrager til etableringen af en robust og modstandsdygtig sikkerhedskultur på arbejdspladsen og på luftfartsområdet, herunder bl. a. insidertruslen og radikalisering

c) viden om formålet med og tilrettelæggelsen af luftfartssikkerhed, herunder de forpligtelser og ansvarsområder, der påhviler flyve- og kabinebesætningsmedlemmerne

d) viden om, hvordan luftfartøjer beskyttes, og uautoriseret adgang til luftfartøjer forhindres

e) viden om procedurerne for forsegling af luftfartøjer, hvis dette er relevant for den person, som skal uddannes

f) evne til at udpege forbudte genstande

g) viden om, hvordan forbudte genstande kan skjules

h) evne til at udføre flysikkerhedskontrol af en standard, der er tilstrækkeligt høj til, at det med rimelighed kan sikres, at skjulte forbudte genstande afsløres

i) viden om konfigurationen af den eller de luftfartøjstyper, som opgaverne udføres på

j) evne til at beskytte cockpittet under flyvningen

k) viden om de procedurer, der er relevante for befordring af potentielt forstyrrende passagerer om bord på et luftfartøj, hvis det er relevant for den person, der skal uddannes

l) viden om håndtering af personer, der har tilladelse til at medføre skydevåben om bord, hvis det er relevant for den person, der skal uddannes

m) viden om indberetningsprocedurer

n) evne til at reagere hensigtsmæssigt på luftfartssikkerhedsrelaterede hændelser og nødsituationer om bord på et luftfartøj.

▼B

11.2.4. **Specifik uddannelse af personer, der fører direkte tilsyn med personer, som udfører sikkerhedskontrol (tilsynsførende)**

Den specifikke uddannelse af tilsynsførende skal foruden det underordnede personales kompetencer munde ud i alle følgende kompetencer:

▼B

a) viden om de relevante retlige krav og om, hvordan de bør opfyldes

b) viden om tilsynsopgaver

c) viden om intern kvalitetskontrol

d) evne til at reagere hensigtsmæssigt på afsløringen af forbudte genstande

e) viden om beredskabsprocedurer

f) evne til at vejlede og oplære på jobbet samt motivere andre.

Desuden skal uddannelsen, hvis de opgaver, der er pålagt den pågældende person, gør det påkrævet, også munde ud i alle følgende kompetencer:

g) viden om konflikthåndtering

h) viden om sikkerhedsudstyrets eller screeningsmetodernes kapacitet og begrænsninger.

11.2.5. **Specifik uddannelse for personer med en generel kompetence, som udøves på nationalt eller lokalt plan for at sikre, at et sikkerhedsprogram og gennemførelsen af dette opfylder alle retlige bestemmelser (sikkerhedschefer)**

Den specifikke uddannelse af ledere, som er ansvarlige for overholdelsen af sikkerhedsbestemmelserne, skal munde ud i alle følgende kompetencer:

a) viden om de relevante retlige krav og om, hvordan de bør opfyldes

b) viden om kvalitetskontrol på internt niveau, nationalt niveau, EU-niveau og internationalt niveau

c) evne til at motivere andre

d) viden om sikkerhedsudstyrets eller screeningsmetodernes kapacitet og begrænsninger.

11.2.6. **Uddannelse af andre personer end passagerer, som må indrømmes uledsaget adgang til security-beskyttede områder**

11.2.6.1. Andre personer end passagerer, som må indrømmes uledsaget adgang til security-beskyttede områder, og som hører under punkt 11.2.3-11.2.5 og 11.5, skal gennemgå uddannelse i sikkerhedsbevidsthed, inden de får udstedt en tilladelse, der giver mulighed for uledsaget adgang til security-beskyttede områder.

Den relevante myndighed kan med en objektiv begrundelse undtage personer fra dette uddannelseskrav, hvis deres adgang er begrænset til områder i terminalen, som passagerer har adgang til.

▼B

11.2.6.2. Uddannelse i sikkerhedsbevidsthed skal munde ud i alle følgende kompetencer:

a) viden om tidligere udførte ulovlige handlinger inden for civil luftfart, terrorhandlinger og aktuelle trusler

▼M5

b) viden om de relevante lovkrav og kendskab til elementer, der bidrager til oprettelsen af en robust og modstandsdygtig sikkerhedskultur på arbejdspladsen og inden for luftfartsområdet, herunder bl.a. insidertruslen og radikalisering

▼B

c) viden om formålet med og tilrettelæggelsen af luftfartssikkerhed, herunder forpligtelser og ansvarsområder, der påhviler personer, som udfører sikkerhedskontrol

d) forståelse af screeningkontrolstedets konfiguration og screeningprocessen

e) kendskab til adgangskontrolprocedurer og relevante screeningprocedurer

f) viden om lufthavns-id-kort, som anvendes i lufthavnen

g) viden om indberetningsprocedurer

h) evne til at reagere hensigtsmæssigt på sikkerhedsrelaterede hændelser.

11.2.6.3. Alle personer, der uddannes i sikkerhedsbevidsthed, skal demonstrere, at de har tilegnet sig alle emner, der er omhandlet i punkt 11.2.6.2, inden de får udstedt en tilladelse, der giver mulighed for uledsaget adgang til security-beskyttede områder.

11.2.7. **Uddannelse af personer, der skal have generel sikkerhedsbevidsthed**

Uddannelse i generel sikkerhedsbevidsthed skal munde ud i alle følgende kompetencer:

a) viden om tidligere udførte ulovlige handlinger inden for civil luftfart, terrorhandlinger og aktuelle trusler

▼M5

b) viden om de relevante lovkrav og kendskab til elementer, der bidrager til oprettelsen af en robust og modstandsdygtig sikkerhedskultur på arbejdspladsen og inden for luftfartsområdet, herunder bl.a. insidertruslen og radikalisering

▼B

c) viden om formålet med og tilrettelæggelsen af luftfartssikkerhed inden for deres arbejdsområde, herunder forpligtelser og ansvarsområder, der påhviler personer, som udfører sikkerhedskontrol

d) viden om indberetningsprocedurer

▼B

e) evne til at reagere hensigtsmæssigt på sikkerhedsrelaterede hændelser.

Alle personer, der uddannes i generel sikkerhedsbevidsthed, skal demonstrere, at de har tilegnet sig alle emner, der er omhandlet i dette punkt, inden de indtræder i tjenesten.

Denne uddannelse gælder ikke for instruktører, der er omfattet af punkt 11.5.

▼M8

11.2.8. Uddannelse af personer, der spiller en rolle, eller som har ansvar i forbindelse med cybertrusler

11.2.8.1. Personer, der gennemfører de foranstaltninger, der er omhandlet i punkt 1.7.2, skal have de færdigheder og evner, der kræves for at udføre de opgaver, de har fået pålagt, effektivt. De skal gøres opmærksomme på relevante cyberrisici efter need to know-princippet.

11.2.8.2. Personer, der har adgang til data eller systemer, skal modtage passende og specifik jobrelateret uddannelse, der står i et rimeligt forhold til deres rolle og ansvar, og de skal gøres opmærksomme på relevante risici, hvis deres jobfunktion kræver det. Den kompetente myndighed eller den myndighed eller det organ, der er omhandlet i punkt 1.7.4, specificerer eller godkender indholdet af kurset.

▼B

11.3. CERTIFICERING ELLER GODKENDELSE

11.3.1. Personer, der udfører opgaver som omhandlet i punkt 11.2.3.1-11.2.3.5, skal gennemgå:

a) en indledende certificerings- eller godkendelsesproces og

▼M5

b) for personer, der betjener røntgen- eller EDS-udstyr, foretages en fornyet certificering mindst hvert tredje år og

▼B

c) for alle øvrige personer, en fornyet certificering mindst hvert femte år.

Personer, der udfører opgaver som angivet i punkt 11.2.3.3, kan undtages fra disse krav, hvis de kun har tilladelse til at gennemføre visuel kontrol og/eller manuel ransagning.

▼M5

11.3.2. Personer, der betjener røntgen- eller EDS-udstyr, skal som en del af den indledende certificerings- eller godkendelsesproces bestå en standardiseret billedfortolkningsprøve.

11.3.3. Processen for en fornyet certificering eller godkendelse af personer, der betjener røntgen- eller EDS-udstyr, skal omfatte såvel den standardiserede billedfortolkningsprøve som en evaluering af de operative præstationer.

▼B

11.3.4. Foretages der ikke fornyet certificering eller godkendelse, eller afsluttes disse procedurer ikke med et tilfredsstillende resultat inden for en rimelig tidsperiode, der normalt ikke overstiger tre måneder, medfører dette, at de pågældende sikkerhedsrettigheder trækkes tilbage.

11.3.5. Der opbevares registre over certificering eller godkendelse for alle henholdsvis certificerede eller godkendte personer i en periode, der mindst svarer til deres kontrakts løbetid.

▼B

11.4. EFTERUDDANNELSE

11.4.1. Personer, der betjener røntgen- eller EDS-udstyr, skal gennemgå efteruddannelse bestående af uddannelse i og test af billedgenkendelse. Denne tager form af:

a) klasseundervisning og/eller edb-baseret uddannelse eller

b) oplæring i trusselsbilledprojektion (TIP) på jobbet på betingelse af, at TIP-biblioteket mindst indeholder 6 000 billeder som angivet nedenfor, at oplæringen foregår på det benyttede røntgen- eller EDS-udstyr, og at personen arbejder med dette udstyr i mindst en tredjedel af sin arbejdstid.

▼M5

_____

▼B

I klasseundervisningen og/eller den edb-baserede uddannelse uddannes og testes personerne i billedgenkendelse i mindst seks timer hver sjette måned, hvor der benyttes:

— enten et billedbibliotek med mindst 1 000 billeder af mindst 250 forskellige trusselsobjekter, herunder billeder af komponenter af trusselsobjekter med afbildning i forskellige betragtningsvinkler af hvert trusselsobjekt, arrangeret således, at billederne kan udvælges fra biblioteket på en uforudsigelig måde i forbindelse med uddannelse og test, eller

— de hyppigst oversete TIP-billeder fra det TIP-bibliotek, der anvendes, kombineret med billeder af nyligt afbildede trusselsobjekter, der er relevante for den pågældende type screening og omfatter alle former for relevante trusselsobjekter, hvis de kun anvendes én gang til uddannelse i brug af en given screener over en periode på tre år.

I oplæringen i TIP på jobbet skal TIP-biblioteket bestå af mindst 6 000 billeder af mindst 1 500 forskellige trusselsobjekter, herunder billeder af komponenter af trusselsobjekter, og hvert trusselsobjekt skal afbildes i forskellige betragtningsvinkler.

▼M5

11.4.2. Der foretages en evaluering af hver enkelt screeners præstation hver sjette måned. Resultaterne af denne evaluering:

a) meddeles til personen og registreres

b) anvendes til at identificere svagheder til brug for fremtidig uddannelse og testning, som vil blive tilpasset med henblik på at afhjælpe disse svagheder og

c) kan tages i betragtning som led i den fornyede certificerings- eller godkendelsesproces.

▼B

11.4.3. Personer, der udfører opgaver som angivet i punkt 11.2, bortset fra de opgaver der er omhandlet i punkt 11.4.1 og 11.4.2, efteruddannes tilstrækkelig hyppigt til at sikre, at kompetencerne opretholdes og erhverves, så de følger udviklingen på sikkerhedsområdet.

Efteruddannelse udføres:

a) for så vidt angår kompetencer, der erhverves via en indledende grundlæggende og specifik uddannelse samt uddannelse i sikkerhedsbevidsthed, mindst hvert femte år eller i tilfælde, hvor kompetencerne ikke er udnyttet i mere end seks måneder, før sikkerhedsopgaverne genoptages, og

b) for så vidt angår nye eller videregående kompetencer ved behov for at sikre, at personer, der udfører eller er ansvarlige for udførelsen af sikkerhedskontrol, underrettes om nye trusler og retlige krav hurtigst muligt og senest på det tidspunkt, hvor de skal anvendes.

▼B

Kravene under litra a) gælder ikke for kompetencer, der erhverves i forbindelse med specifik uddannelse, som ikke længere er påkrævet af hensyn til de opgaver, der er pålagt personen.

11.4.4. Registre over efteruddannelse opbevares for alle uddannede personer mindst i deres kontrakts løbetid.

11.5. INSTRUKTØRERS KVALIFIKATIONER

11.5.1. Instruktører skal mindst opfylde alle følgende krav:

▼M5

a) være godkendt efter at have gennemgået en udvidet baggrundskontrol i henhold til punkt 11.1.3

▼B

b) have kompetence i undervisningsmetoder

c) have kendskab til arbejdsmiljøet på det relevante luftfartssikkerhedsområde

d) have kompetence i sikkerhedsaspekter, som skal indlæres.

▼M16

Certificeringen skal mindst gælde for de instruktører, der har tilladelse til at give den uddannelse, der er fastlagt i punkt 11.2.3.1-11.2.3.5 og i punkt 11.2.4 (medmindre det drejer sig om uddannelse af tilsynsførende, der udelukkende fører tilsyn med personer som omhandlet i 11.2.3.6 til 11.2.3.11) og 11.2.5.

▼M2

Instruktører skal have fornyet deres certificering mindst hvert femte år.

▼B

11.5.2. Instruktører skal efteruddannes eller holdes orienteret om udviklingen på de relevante områder.

11.5.3. Den kompetente myndighed skal føre eller have adgang til lister over aktive instruktører i medlemsstaten.

11.5.4. Hvis den kompetente myndighed ikke længere finder det godtgjort, at den uddannelse, som varetages af en instruktør, munder ud i, at personer opnår de relevante kompetencer, eller hvis instruktøren ikke består baggrundskontrollen, skal myndigheden enten trække godkendelsen af kurset tilbage eller sikre, at instruktøren suspenderes eller fjernes fra listen over instruktører. Hvis der tages et sådant skridt, skal den kompetente myndighed også præcisere, hvordan instruktøren kan ansøge om at få det ophævet suspension, blive genindsat på listen over instruktører eller få fornyet godkendelsen af kurset.

11.5.5. Kompetencer, som erhverves af en instruktør med henblik på at opfylde kravene i dette kapitel i én medlemsstat, skal anerkendes i andre medlemsstater.

11.6. EU-VALIDERING AF LUFTFARTSSIKKERHEDEN

11.6.1. EU-validering af luftfartssikkerheden er en standardiseret, dokumenteret, upartisk og objektiv proces til at fremskaffe og evaluere dokumentation for at fastslå den validerede enheds efterlevelsesniveau i forhold til kravene i forordning (EF) nr. 300/2008 og dertil hørende gennemførelsesretsakter.

11.6.2. **EU-validering af luftfartssikkerheden**

EU-validering af luftfartssikkerheden:

a) kan være et krav for at opnå eller bevare en retlig status i henhold til forordning (EF) nr. 300/2008 og dertil hørende gennemførelsesretsakter

▼B

b) må udføres af en kompetent myndighed eller validator, der er godkendt som EU-luftfartssikkerhedsvalidator eller af en validator, der er anerkendt som ligestillet hermed, jf. dette kapitel

c) skal vurdere sikkerhedsforanstaltninger, der gennemføres på ansvar af den validerede enhed eller dele heraf, for hvilke enheden ansøger om validering; den består som minimum af:

1) en evaluering af dokumentation af relevans for sikkerheden og herunder den validerede enheds sikkerhedsprogram eller tilsvarende, og

2) en kontrol af gennemførelsen af sikkerhedsforanstaltninger på luftfartsområdet, som skal omfatte et kontrolbesøg på stedet af den validerede enheds relevante operationer, medmindre andet er angivet

d) skal anerkendes af alle medlemsstaterne.

11.6.3. **Betingelser for godkendelse af EU-luftfartssikkerhedsvalidatorer**

11.6.3.1. Medlemsstaterne godkender EU-luftfartssikkerhedsvalidatorer baseret på deres kapacitet til at foretage overensstemmelsesvurdering, som skal omfatte:

a) uafhængighed af den validerede branche, medmindre andet er angivet og

b) egnede kompetencer hos personalet på det sikkerhedsområde, som skal valideres, samt metoder til at opretholde en sådan kompetence på det niveau, som er omhandlet i punkt 11.6.3.5 og

c) valideringsprocessernes funktionsduelighed og egnethed.

11.6.3.2. Hvor det er relevant, skal der ved godkendelsen tages hensyn til akkrediteringsattester i forhold til de relevante harmoniserede normer, dvs. med EN-ISO/IEC 17020, i stedet for at vurdere kapaciteten til at foretage overensstemmelsesvurdering på ny.

11.6.3.3. En EU-luftfartssikkerhedsvalidator kan være en fysisk eller en juridisk person.

11.6.3.4. Det nationale akkrediteringsorgan, der er oprettet i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008 ([1]), kan gives beføjelse til at akkreditere juridiske personers kapacitet til at foretage overensstemmelsesvurdering med henblik på at udføre EU-validering af luftfartssikkerheden, fastsætte administrative foranstaltninger i denne henseende og udføre overvågningen af aktiviteterne vedrørende EU-validering af luftfartssikkerheden.

11.6.3.5. Enhver enkeltperson, der udfører EU-validering af luftfartssikkerheden, skal have passende kompetencer og baggrund, og skal opfylde alle følgende krav:

▼M5

a) have gennemgået en udvidet baggrundskontrol i henhold til punkt 11.1.3 med et tilfredsstillende resultat

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008 af 9. juli 2008 om kravene til akkreditering og markedsovervågning i forbindelse med markedsføring af produkter og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 339/93 (EUT L 218 af 13.8.2008, s. 30).

▼B

b) udføre EU-validering af luftfartssikkerheden på en upartisk og objektiv måde, forstå, hvad uafhængighedskravet indebærer, og anvende metoder for at undgå interessekonflikter i forbindelse med den validerede enhed

c) have en tilstrækkelig teoretisk viden og praktisk erfaring inden for kvalitetskontrol samt de respektive færdigheder og personlige egenskaber til at indsamle, registrere og vurdere resultater ud fra en tjekliste, specielt med hensyn til:

1) principper, procedurer og teknikker for kontrolovervågning af efterlevelsen

2) faktorer, der påvirker menneskelige præstationer og tilsyn

3) validatorens rolle og beføjelser, herunder i forbindelse med interessekonflikter

d) fremlægge bevis for deres relevante kompetence på grundlag af uddannelse og/eller et minimum af erhvervserfaring inden for følgende områder:

1) generelle luftfartssikkerhedsprincipper i Unionen og ICAO's normer for luftfartssikkerhed

2) specifikke normer i relation til den validerede aktivitet, og hvordan de anvendes på operationer

3) sikkerhedsteknologier og -teknikker af relevans for valideringsprocessen

e) efteruddannes tilstrækkeligt ofte til at sikre, at de erhvervede kompetencer bibeholdes, og nye kompetencer erhverves for at følge med udviklingen på luftfartssikkerhedsområdet.

11.6.3.6. Enten udbyder den kompetente myndighed selv uddannelse af EU-luftfartssikkerhedsvalidatorer, eller også godkender og fører den en liste over egnede sikkerhedsuddannelseskurser. ►M12 Den kompetente myndighed stiller de relevante dele af den ikkeoffentlige lovgivning og de nationale programmer, der vedrører de aktiviteter og områder, der skal valideres, til rådighed for de validatorer, som den godkender. ◄

11.6.3.7. Medlemsstaterne kan begrænse en EU-luftfartssikkerhedsvalidators godkendelse til valideringsaktiviteter, som udelukkende foretages på denne medlemsstats område på vegne af samme medlemsstats kompetente myndighed. Punkt 11.6.4.2 finder ikke anvendelse i dette tilfælde.

▼M12

11.6.3.8. Den kompetente myndighed, der fungerer som validator, må kun foretage valideringer af luftfartsselskaber, operatører og enheder, som den har ansvaret for, eller som den kompetente myndighed i en anden medlemsstat har ansvaret for, hvis sidstnævnte kompetente myndighed udtrykkeligt har anmodet eller udpeget førstnævnte kompetente myndighed til foretage sådanne valideringer.

▼M7

11.6.3.9. Fra datoen for Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union i henhold til artikel 50 i TEU gælder følgende bestemmelser for EU-luftfartssikkerhedsvalidatorer, som er godkendt af denne medlemsstat til at foretage validering af luftfartsselskaber, operatører og enheder, der søger at blive udpeget som henholdsvis ACC3, RA3 og KC3:

▼M7

a) De anerkendes ikke længere i Unionen

b) EU-valideringer af luftfartssikkerheden, der er foretaget før Det Forenede Kongeriges udtræden af Unionen, herunder de EU-valideringsrapporter, der er udstedt inden denne dato, forbliver gyldige med henblik på udpegning af de luftfartsselskaber, operatører og enheder, som er genstand for valideringerne.

11.6.3.10. Personer og enheder, der er omhandlet i foregående punkt, kan ansøge om at blive godkendt som EU-luftfartssikkerhedsvalidator af den kompetente myndighed i en medlemsstat. Den medlemsstat, der udsteder godkendelsen, skal:

a) fra den kompetente myndighed i Det Forenede Kongerige indhente den nødvendige dokumentation, på grundlag af hvilken den fysiske eller juridiske person blev godkendt som EU-luftfartssikkerhedsvalidator

b) kontrollere, at ansøgeren opfylder EU-kravene i dette kapitel. Hvis den kompetente myndighed finder, at kravene er opfyldt, kan den godkende den pågældende person eller enhed som EU-luftfartssikkerhedsvalidator i en periode, der ikke må gå ud over den godkendelse, som den kompetente myndighed i Det Forenede Kongerige har udstedt

c) straks underrette Kommissionen om, at den vil sikre, at EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren indføres i Unionens database til sikring af forsyningskæden.

▼M12

11.6.3.11. Godkendelsen af en EU-luftfartssikkerhedsvalidator er gyldig i højst fem år.

▼B

11.6.4. **Anerkendelse og suspendering af EU-luftfartssikkerhedsvalidatorer**

▼M12

11.6.4.1. En EU-luftfartssikkerhedsvalidator:

a) anses ikke for at være godkendt, før oplysningerne om den er opført i »Unionens database til sikring af forsyningskæden«

b) skal af den kompetente myndighed eller en anden, der handler på dennes vegne, modtage bevis for sin status

▼M13

c) må ikke udføre EU-luftfartssikkerhedsvalideringer, hvis den har status som luftfartssikkerhedsvalidator i henhold til en tilsvarende ordning vedtaget af et tredjeland eller en international organisation, medmindre tredjelandet eller den internationale organisation indrømmer EU-luftfartssikkerhedsvalidatorer gensidige muligheder inden for rammerne af dets/dens ordning.

▼M12

EU-luftfartssikkerhedsvalidatorer, der på vegne af den kompetente myndighed er blevet opført i »Unionens database til sikring af forsyningskæden«, må kun foretage valideringer af luftfartsselskaber, operatører eller enheder, der hører under samme kompetente myndigheds ansvar.

▼B

11.6.4.2. Alle medlemsstater skal anerkende godkendte EU-luftfartssikkerhedsvalidatorer.

▼M2

11.6.4.3. Hvis en medlemsstat ikke længere mener, at en EU-luftfartssikkerhedsvalidator opfylder de krav, der henvises til i punkt 11.6.3.1 eller punkt 11.6.3.5, trækker den godkendelsen tilbage og fjerner validatoren fra Unionens database til sikring af forsyningskæden og informerer den kompetente myndighed, der godkendte validatoren, herom og angiver begrundelsen for sine betænkeligheder.

▼B

11.6.4.4. Brancheorganisationer og enheder på disses ansvar, som opererer kvalitetssikringsprogrammer, kan godkendes som EU-luftfartssikkerhedsvalidatorer, forudsat at de med tilsvarende foranstaltninger i disse programmer kan sikre en upartisk og objektiv validering. Anerkendelsen skal foretages i samarbejde med de kompetente myndigheder i mindst to medlemsstater.

11.6.4.5. Kommissionen kan anerkende valideringsaktiviteter, der foretages af myndigheder eller luftfartssikkerhedsvalidatorer under jurisdiktion af og anerkendt af et tredjeland eller en international organisation, hvis Kommissionen kan fastslå deres ækvivalens med EU-valideringen af luftfartssikkerheden. En liste over disse skal føres i tillæg 6-Fiii.

11.6.5. **EU-luftfartssikkerhedsvalideringsrapport (»valideringsrapporten«)**

11.6.5.1. I valideringsrapporten registreres EU-valideringen af luftfartssikkerheden, og den skal mindst indeholde:

a) en udfyldt tjekliste undertegnet af EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren og — hvis der anmodes herom — bemærkninger fra den validerede enhed i det nødvendige omfang og

b) en forpligtelseserklæring underskrevet af den validerede enhed og

c) en erklæring om uafhængighed i henseende til enheden, der er undertegnet af den enkeltperson, som udfører EU-validering af luftfartssikkerheden.

11.6.5.2. EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren skal fastslå efterlevelsesniveauet i forhold til tjeklistens mål og registrere disse resultater i den relevante del af tjeklisten.

11.6.5.3. I en forpligtelseserklæring skal den validerede enhed give tilsagn om at ville videreføre sine operationer under overholdelse af de normer for operationer, som er valideret med et positivt resultat.

11.6.5.4. Den validerede enhed kan erklære, at den er enig eller uenig i det efterlevelsesniveau, der er fastlagt i valideringsrapporten. En sådan erklæring skal være en uadskillelig del af valideringsrapporten.

11.6.5.5. Sidenummerering, dato for EU-validering af luftfartssikkerheden og validatorens og den validerede enheds parafering på hver side skal dokumentere valideringsrapportens integritet. ►M5 Manuel parafering på alle sider kan erstattes af elektronisk signering af hele dokumentet. ◄

▼M12

11.6.5.6. Valideringsrapporten skal normalt være affattet på engelsk og leveres til den kompetente myndighed og til den validerede enhed inden for højst en måned efter kontrolbesøget på stedet.

Den kompetente myndighed vurderer valideringsrapporten inden for højst seks uger efter modtagelsen.

▼M12

Hvis rapporten vedrører et luftfartsselskab, en operatør eller en enhed, der er under validering med henblik på en eksisterende udpegelse, der udløber efter de frister, der er fastsat i ovenstående afsnit, kan den kompetente myndighed fastsætte en længere frist til at fuldføre vurderingen.

I sådanne tilfælde skal den kompetente myndighed sørge for, at proceduren afsluttes før gyldighedsperioden for den pågældendes status udløber, medmindre der er behov for yderligere oplysninger og dokumentation, for at vurderingen kan afsluttes.

Inden for tre måneder efter modtagelsen af rapporten forelægges validatoren skriftlig feedback om rapportens kvalitet, og hvis det er relevant, eventuelle henstillinger og bemærkninger, som den kompetente myndighed måtte finde nødvendige. Hvis det er relevant, sendes en kopi af denne feedback til den kompetente myndighed, der har godkendt validatoren.

Med henblik på udpegelse af andre luftfartsselskaber, operatører eller enheder i henhold til denne forordning kan en kompetent myndighed anmode om og skal inden for en frist på 15 dage fra den kompetente myndighed, der har udarbejdet en valideringsrapport på sit nationale sprog, eller som har bedt den validator, der har foretaget valideringen, om at udarbejde en sådan rapport, modtage en kopi af den fuldstændige valideringsrapport på engelsk.

▼B

11.7. GENSIDIG ANERKENDELSE AF UDDANNELSE

11.7.1. Kompetencer, som erhverves af en person med henblik på at opfylde kravene i forordning (EF) nr. 300/2008 og dertil hørende gennemførelsesretsakter i én medlemsstat, skal anerkendes i andre medlemsstater.

▼M2

TILLÆG 11-A

ERKLÆRING OM UAFHÆNGIGHED — EU-LUFTFARTSSIKKERHEDS-VALIDATOR

a) Jeg bekræfter herved, at jeg har fastslået den validerede enheds efterlevelsesniveau på en upartisk og objektiv måde.

b) Jeg bekræfter, at jeg ikke er og ikke i de to foregående år har været ansat hos den validerede enhed.

c) Jeg bekræfter, at jeg ikke har nogen økonomisk eller anden direkte eller indirekte interesse i resultatet af valideringsaktiviteten, den validerede enhed eller dens datterselskaber.

d) Jeg bekræfter hermed, at jeg hverken har eller i de foregående 12 måneder har haft forretningsforbindelser, såsom uddannelse og rådgivning bortset fra valideringsprocessen, med den validerede enhed på områder med relation til luftfartssikkerhed.

e) Jeg bekræfter, at rapporten om EU-validering af luftfartssikkerheden bygger på en grundig undersøgelse af relevante sikkerhedsdokumenter bestående af:

— den validerede enheds sikkerhedsprogram eller tilsvarende og

— et kontrolbesøg på stedet til bekræftelse af, at sikkerhedsprogrammet anvendes.

f) Jeg bekræfter, at rapporten om EU-validering af luftfartssikkerheden bygger på en vurdering af alle områder af relevans for sikkerheden, for hvilke validatoren har til opgave at udtale sig på grundlag af den relevante EU-tjekliste.

g) Jeg bekræfter hermed, at jeg har anvendt en metode, som åbner mulighed for at udarbejde særskilte rapporter om EU-validering af luftfartssikkerheden for hver valideret enhed og sikrer undersøgelsens og evalueringens objektivitet og upartiskhed, hvis flere enheder valideres i en fælles aktion.

▼M2

h) Jeg bekræfter, at jeg ikke har modtaget finansielle eller andre ydelser bortset fra et rimeligt gebyr for valideringen og en godtgørelse af rejse- og opholdsudgifter.

Jeg påtager mig det fulde ansvar for rapporten om EU-validering af luftfartssikkerheden.

Den validerede enheds navn

EU-luftfartssikkerhedsvalidatorens navn:

Dato:

Underskrift:

▼B

12. SIKKERHEDSUDSTYR

▼M10

12.0. GENEREL BESTEMMELSE OG GODKENDELSE AF SIKKERHEDSUDSTYR

12.0.1. **Generel bestemmelse**

12.0.1.1. Den myndighed, operatør eller enhed, der anvender udstyr med henblik på at gennemføre foranstaltninger, som den er ansvarlig for i overensstemmelse med det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart som omhandlet i artikel 10 i forordning (EF) nr. 300/2008, sikrer, at udstyret opfylder de i dette kapitel fastsatte normer.

Oplysningerne i dette kapitel, der er klassificeret i overensstemmelse med afgørelse (EU, Euratom) 2015/444 ([1]), stilles til rådighed af den kompetente myndighed for producenter efter need to know-princippet.

12.0.1.2. Hver del af sikkerhedsudstyret skal testes rutinemæssigt.

12.0.1.3. Udstyrsproducenterne skal opstille et sæt driftsbetingelser, og udstyret skal evalueres og anvendes i overensstemmelse hermed.

12.0.1.4. Hvis flere typer af sikkerhedsudstyr kombineres, skal hver enkelt type udstyr overholde de fastsatte specifikationer og opfylde de i dette kapitel fastsatte normer, både når de anvendes hver for sig og kombineret som et system.

12.0.1.5. Udstyret skal placeres, installeres og vedligeholdes i overensstemmelse med udstyrsproducenternes forskrifter.

12.0.2. **Godkendelse af sikkerhedsudstyr**

▼M16

12.0.2.1. Med forbehold af punkt 12.0.5 må følgende sikkerhedsudstyr og software kun installeres efter den 1. oktober 2020, hvis det har fået tildelt mærkningen »EU-stempel« eller »EU-stempel (godkendelse forestående)«, der angiver status som omhandlet i punkt 12.0.2.5:

a) metaldetektorkarme (WTMD)

b) EDS-udstyr (Explosive Detection Systems) til sporing af eksplosive stoffer

c) spordetektionsudstyr (ETD)

d) LEDS-udstyr til sporing af flydende eksplosive stoffer

([1]) Kommissionens afgørelse (EU, Euratom) 2015/444 af 13. marts 2015 om reglerne for sikkerhedsbeskyttelse af EU's klassificerede informationer (EUT L 72 af 17.3.2015, s. 53).

▼M16

e) metaldetektorer (MDE)

f) securityscannere

g) udstyr til skanning af sko

h) udstyr til detektering af dampe fra eksplosive stoffer (EVD)

i) APID-software (software til automatisk detektion af forbudte genstande).

▼M10

12.0.2.2. Kommissionen godkender det i punkt 12.0.2.1 anførte sikkerhedsudstyr og tildeler mærkningen »EU-stempel«.

▼M12

12.0.2.3. Mærkningen »EU-stempel« tildeles sikkerhedsudstyr, der er testet i testcentre, der gennemfører kvalitetskontrolsforanstaltninger i overensstemmelse med Den Europæiske Konference for Civil Luftfarts fælles evalueringsproces på den kompetente myndigheds ansvar.

▼M10

12.0.2.4. Kommissionen kan kun tildele mærkningen »EU-stempel« til sikkerhedsudstyr, efter den har modtaget testrapporterne for det pågældende udstyr eller niveau 2-rapporterne fra Den Europæiske Konference for Civil Luftfarts fælles evalueringsproces.

Kommissionen kan anmode om yderligere oplysninger vedrørende testrapporterne.

12.0.2.5. Kommissionen kan tildele mærkningen »EU-stempel« til sikkerhedsudstyr, der er bekræftet gennem Den Europæiske Konference for Civil Luftfarts fælles evalueringsproces. Dette udstyr er automatisk berettiget til mærkningen »EU-stempel« og tildeles mærkningen »EU-stempel (godkendelse forestående)« indtil den endelige godkendelse.

Sikkerhedsudstyr med mærkningen »EU-stempel (godkendelse forestående)« må installeres og bruges.

12.0.3. **Mærkningen »EU-stempel« og Unionens database til sikring af forsyningskæden — sikkerhedsudstyr**

12.0.3.1. Sikkerhedsudstyr, der er anført i punkt 12.0.2.1, og som har fået tildelt mærkningen »EU-stempel«, indføres i »Unionens database til sikring af forsyningskæden — sikkerhedsudstyr«.

▼M15

12.0.3.2. Mærkningen »EU-stempel« skal af producenterne anbringes på sikkerhedsudstyr, der er godkendt af Kommissionen, og være synlig på en af siderne eller på skærmen.

▼M10

12.0.3.3. Udstyr med mærkningen »EU-stempel« skal være installeret med hardware- og softwareversioner, der svarer til dets beskrivelse i »Unionens database til sikring af forsyningskæden — sikkerhedsudstyr«.

12.0.3.4. Uden at dette berører punkt 12.0.4 og 12.0.5, anerkendes sikkerhedsudstyr med mærkningen »EU-stempel« gensidigt, hvorfor det i alle medlemsstater skal anerkendes med hensyn til tilgængelighed, opstilling og anvendelse.

12.0.3.5. Kommissionen ajourfører »Unionens database til sikring af forsyningskæden — sikkerhedsudstyr«.

12.0.3.6. En optagelse i »Unionens database til sikring af forsyningskæden — sikkerhedsudstyr« skal indeholde følgende oplysninger:

a) en entydig alfanumerisk identifikationskode

b) producentens navn

c) udstyrsmodel

d) den detaljerede konfiguration, der som minimum skal omfatte:

i. hardwareversionen

ii. detekteringsalgoritmen

iii. om nødvendigt, systemsoftware-versionen

▼M10

iv. om nødvendigt, hjælpehardware-versionen og

v. om nødvendigt, driftsbetingelses-versionen

e) den opnåede norm

f) status for udstyret med angivelse en af følgende egenskaber:

i. »EU-stempel«

ii. »EU-stempel (godkendelse forestående)«

iii. »EU-stempel (suspenderet)«

iv. »EU-stempel (tilbagekaldt)«

v. »EU-stempel (forældet)«

g) datoen for udstedelse af status for udstyret.

12.0.4. **Suspension og tilbagekaldelse af mærkningen »EU-stempel«**

12.0.4.1. På anmodning fra medlemsstaterne eller på eget initiativ kan Kommissionen uden forudgående varsel suspendere mærkningen »EU-stempel« og »EU-stempel (godkendelse forestående)« for et sikkerhedsudstyr, hvis den modtager oplysninger, hvoraf det fremgår, at udstyret ikke opfylder den norm, som det er godkendt til. I den forbindelse ajourfører Kommissionen »Unionens database til sikring af forsyningskæden — sikkerhedsudstyr« i overensstemmelse hermed.

12.0.4.2. Sikkerhedsudstyr, hvis mærkning »EU-stempel« eller »EU-stempel (godkendelse forestående)« er suspenderet, må ikke længere opstilles, og de allerede installerede dele skal anvendes med tilføjelse af kompenserende foranstaltninger, alt efter hvad der er relevant.

12.0.4.3. På anmodning fra medlemsstaterne eller på eget initiativ kan Kommissionen tilbagekalde mærkningen »EU-stempel« eller »EU-stempel (godkendelse forestående)« af sikkerhedsudstyr, når den ikke længere finder det godtgjort, at sikkerhedsudstyret opfylder den norm, som det er godkendt til.

12.0.4.4. Sikkerhedsudstyr, hvis mærkning »EU-stempel« eller »EU-stempel (godkendelse forestående)« er kaldt tilbage eller forældet, kan ikke længere anvendes fra datoen for udstedelse af den status for udstyret, der er registreret i »Unionens database til sikring af forsyningskæden — sikkerhedsudstyr«.

12.0.4.5. Kommissionen kan tildele mærkningen »EU-stempel« eller »EU-stempel (godkendelse forestående)« på ny, når den modtager oplysninger om, at udstyret igen opfylder den norm, som det er godkendt til.

12.0.5. **Strengere foranstaltninger for sikkerhedsudstyr og national godkendelse**

12.0.5.1. Medlemsstater kan fravige princippet om gensidig anerkendelse ved at anvende strengere foranstaltninger for sikkerhedsudstyr. De underretter Kommissionen om disse foranstaltninger, deres godkendelser af sikkerhedsudstyr og de foranstaltninger, de har truffet for at sikre, at det sikkerhedsudstyr, de godkender, opfylder de i dette kapitel fastsatte normer.

12.0.5.2. Medlemsstater kan fravige princippet om gensidig anerkendelse ved at anvende deres egne nationale godkendelsesmekanismer for sikkerhedsudstyr. De underretter Kommissionen om disse mekanismer, deres godkendelser af sikkerhedsudstyret og de yderligere foranstaltninger, de har truffet for at sikre, at sikkerhedsudstyret opfylder de i dette kapitel fastsatte normer.

▼M12

12.0.5.3. Sikkerhedsudstyr, der er godkendt på nationalt plan i henhold til punkt 12.0.5.1 eller 12.0.5.2, tildeles ikke automatisk mærkningen »EU-stempel.«

▼B

12.1. METALDETEKTORKARME

12.1.1. **Generelle principper**

12.1.1.1. Metaldetektorkarme skal som minimum være i stand til at detektere og ved hjælp af en alarm afsløre nærmere angivne metalgenstande, både enkeltvis og i kombination med hinanden.

12.1.1.2. Detekteringen med metaldetektorkarmen skal kunne foretages, uanset hvor metalgenstanden er placeret, og hvordan den vender.

12.1.1.3. Metaldetektorkarmen skal være behørigt fæstnet på et solidt grundlag.

12.1.1.4. Metaldetektorkarmen skal være forsynet med en visuel indikator, der viser, at udstyret er i drift.

12.1.1.5. Betjeningsapparatet til at justere metaldetektorkarmens detektionsindstillinger skal være beskyttet og må kun være tilgængeligt for autoriserede personer.

12.1.1.6. Metaldetektorkarmen skal give både visuel og akustisk alarm, når den detekterer de metalgenstande, der henvises til i punkt 12.1.1.1. Alarmen skal kunne ses og høres inden for en afstand af to meter.

12.1.1.7. Den visuelle alarm skal give en indikation af, hvor stærkt et signal metaldetektorkarmen har detekteret.

▼M5

———————

▼B

12.1.2. **Normer for metaldetektorkarme**

▼M15

12.1.2.1. Der fastsættes fire normer for metaldetektorkarme. Der er fastsat detaljerede bestemmelser vedrørende disse normer i gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

▼B

12.1.2.2. Metaldetektorkarme, der udelukkende anvendes til screening af andre personer end passagerer, skal mindst opfylde norm 1.

12.1.2.3. Alle metaldetektorkarme, der anvendes til screening af passagerer, skal opfylde norm 2.

▼M15

12.1.2.4. Alle metaldetektorkarme, der installeres den 1. juli 2023 eller derefter, skal opfylde norm 1.1 eller norm 2.1.

▼B

12.1.3. **Yderligere krav til metaldetektorkarme**

Alle metaldetektorkarme, for hvilke der er indgået kontrakt om installation fra den 5. januar 2007, skal kunne:

a) give et akustisk og/eller visuelt signal for en given procentdel af de personer, der passerer gennem udstyret, uden at det slår alarm som beskrevet i punkt 12.1.1.1. Det skal være muligt at indstille, hvor stor en procentdel, der skal være tale om, og

b) tælle, hvor mange personer der screenes, idet personer der passerer gennem metaldetektorkarmen i den modsatte retning ikke tælles med, og

c) tælle antallet af alarmudløsninger, og

d) beregne antallet af alarmudløsninger som en procentdel af antallet af screenede personer.

12.1.4. **Yderligere krav til metaldetektorkarme, der anvendes i kombination med metaldetektorudstyr for sko (SMD)**

12.1.4.1. Alle metaldetektorkarme, der anvendes i kombination med metaldetektorudstyr for sko (SMD), skal kunne spore og ved hjælp af en visuel angivelse afsløre i det mindste specificerede metalgenstande, både enkeltvis og i kombination, og i den højde, hvori denne genstand (eller disse genstande) befinder sig på den person, der passerer gennem karmene. Dette gælder uanset arten og antallet af genstande og uanset, hvordan de vender.

▼B

12.1.4.2. Alle metaldetektorkarme, der anvendes i kombination med SMD-udstyr, skal kunne spore og afsløre enhver form for alarm, der udløses af metalgenstande på en person, i mindst to zoner. Den første zone skal svare til den nederste del af en persons ben og strække sig fra gulvet og højst 35 cm over gulvet. Alle andre zoner skal være over det første zone.

12.2. HÅNDHOLDTE METALDETEKTORER

12.2.1. Håndholdte metaldetektorer skal kunne afsløre såvel jernholdige som ikke-jernholdige metalgenstande. Detektion af det afslørede metal og dettes placering angives med en alarmindikator.

12.2.2. Betjeningsapparatet til at justere håndholdte metaldetektorers følsomhedsindstillinger skal være beskyttet og må kun være tilgængeligt for autoriserede personer.

12.2.3. En håndholdt metaldetektor skal give en akustisk alarm, når den detekterer metalgenstande. Alarmen skal kunne ses og/eller høres inden for en afstand af 1 meter.

▼M15

_____

▼B

12.2.5. Den håndholdte metaldetektor skal være forsynet med en visuel indikator, der viser, at udstyret er i drift.

12.3. RØNTGENUDSTYR

Røntgenudstyr skal opfylde de detaljerede bestemmelser, der er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

▼M13

12.3.1. Alt udstyr, der installeres senest fra den 1. januar 2023, og som skal anvendes i Unionen til screening af fragt og post samt luftfartsselskabers post og materialer, der skal sikkerhedskontrolleres i overensstemmelse med kapitel 6, skal være multi-view.

Den kompetente myndighed kan af objektive grunde tillade anvendelsen af single-view røntgenudstyr, der er installeret før den 1. januar 2023, indtil følgende datoer:

a) single-view røntgenudstyr, der er installeret før den 1. januar 2016, indtil senest den 31. december 2025

b) single-view røntgenudstyr, der er installeret fra den 1. januar 2016, i højst ti år fra installationsdatoen, dog allersenest indtil den 31. december 2027.

Den kompetente myndighed underretter Kommissionen herom, hvis den anvender bestemmelserne i andet afsnit.

▼B

12.4. EDS-UDSTYR (EXPLOSIVE DETECTION SYSTEMS EQUIPMENT)

12.4.1. **Generelle principper**

▼M16

12.4.1.1. EDS-udstyr skal være i stand til at spore og ved hjælp af en alarm afsløre en specificeret enkeltmængde eksplosivt eller kemisk materiale i bagage eller andre forsendelser samt mængder, der er større.

12.4.1.2. Sporingen skal kunne foretages, uanset hvilken form de eksplosive eller kemiske materialer har, hvor de er placeret, og hvordan de vender.

▼B

12.4.1.3. EDS skal udløse en alarm i hvert af følgende tilfælde:

▼M16

— når det sporer eksplosivt eller kemisk materiale, og

— når det sporer en genstand, hvis tilstedeværelse hindrer, at eventuelt eksplosivt eller kemisk materiale spores, og

▼B

— når indholdet af en taske eller en forsendelse er for kompakt til, at det kan analyseres.

▼M12

12.4.2. **Normer for EDS**

12.4.2.1. Alt EDS-udstyr skal opfylde følgende krav:

a) udstyr, der er installeret inden den 1. september 2014, skal mindst opfylde norm 2

b) udstyr, der er installeret i perioden fra den 1. september 2014 til den 31. august 2022, skal mindst opfylde norm 3

c) udstyr, der er installeret i perioden fra den 1. september 2022 til den 31. august 2026, skal mindst opfylde norm 3.1

d) udstyr, der er installeret fra den 1. september 2026, skal mindst opfylde norm 3.2.

12.4.2.2. Norm 2 udløber den 1. september 2021.

12.4.2.3. Med henblik på at tillade en forlængelse af anvendelsen af EDS-udstyr, der opfylder norm 2, opdeles lufthavne i fire kategorier:

a) kategori I — lufthavne med mere end 25 mio. passagerer i 2019

b) kategori II — lufthavne med ruteflyvning til mindst et af de tredjelande, der er opført i tillæg 5-A til denne forordning, bortset fra Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland

c) kategori III — lufthavne med den største trafikmængde i 2019 i hver medlemsstat, hvor de ikke allerede er opført under kategori I eller II

d) kategori IV — andre lufthavne.

12.4.2.4. Den kompetente myndighed kan tillade anvendelsen af EDS-udstyr, der opfylder norm 2, efter den 1. september 2021 i overensstemmelse med følgende tabel, og indtil:

	EDS-udstyr, der opfylder norm 2, og som er installeret før den 1. januar 2011	EDS-udstyr, der opfylder norm 2, og som er installeret i perioden fra den 1. januar 2011 til den 1. september 2014
Lufthavne i kategori I	den 1. marts 2022	den 1. marts 2023
Lufthavne i kategori II eller kategori III	den 1. september 2022	den 1. september 2023
Lufthavne i kategori IV	den 1. marts 2023	den 1. marts 2024

▼M13

Den kompetente myndighed kan desuden tillade, at EDS-udstyr, der opfylder norm 2, indtil senest den 1. september 2022 anvendes til screening af fragt og post samt luftfartsselskabers post og materialer, der skal sikkerhedskontrolleres i overensstemmelse med kapitel 6.

▼M12

12.4.2.5. Den kompetente myndighed underretter Kommissionen herom, hvis den giver tilladelse til, at der efter den 1. september 2021 fortsat anvendes EDS-udstyr, der opfylder norm 2.

12.4.2.6. Alt EDS-udstyr, der er udformet til at screene håndbagage, skal mindst opfylde norm C1.

12.4.2.7. Alt EDS-udstyr, der er udformet til at screene håndbagage, der indeholder bærbare computere og andre større elektriske artikler, skal mindst opfylde norm C2.

▼M12

12.4.2.8. Alt EDS-udstyr, der er udformet til at screene håndbagage, der indeholder bærbare computere og andre større elektriske artikler samt LAGs, skal mindst opfylde norm C3.

12.4.2.9. Alt EDS-udstyr, der opfylder norm C3, anses for at være ækvivalent med LEDS-udstyr, der opfylder norm 2, med henblik på screening af LAGS.

▼B

12.4.3. **Krav til billedkvalitet for EDS**

Billedkvaliteten for EDS skal opfylde de detaljerede bestemmelser, der er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

12.5. TRUSSELSBILLEDPROJEKTION (THREAT IMAGE PROJECTION — TIP)

12.5.1. **Generelle principper**

12.5.1.1. Trusselsbilledprojektion (TIP) skal kunne projicere kombinerede trusselsbilleder (CTI) eller fiktive trusselsbilleder (FTI).

CTI er røntgenbilleder af tasker eller andre forsendelser, som indeholder trusselsobjekter.

FTI er røntgenbilleder af trusselsobjekter, der er projiceret på røntgenbilleder af tasker eller andre forsendelser, som scannes.

Trusselsobjekterne skal fremstå på røntgenbillederne af tasker og andre forsendelser, som scannes, på en jævnt fordelt måde og ikke i en fast position.

Det skal være muligt at indstille, hvor stor en procentdel af CTI og FTI der skal projiceres.

Hvis der anvendes CTI:

a) skal driftsbetingelserne sikre, at operatøren ikke kan se de tasker eller andre forsendelser, som anbringes i røntgen- eller EDS-udstyret, og ikke kan fastslå, at der projiceres eller eventuelt projiceres et CTI for ham/hende, og

b) skal TIP-systemet og bibliotekets størrelse med rimelighed sikre, at en operatør ikke får forevist samme CTI igen inden for 12 måneder.

▼M15

_____

▼B

12.5.1.2. TIP må ikke påvirke røntgen- eller EDS-udstyrets ydeevne og normale drift negativt.

Skærmoperatøren må ikke gives nogen indikation af, at et der snart vil blive projiceret eller netop er blevet projiceret et CTI eller FTI, før der vises en meddelelse i overensstemmelse med punkt 12.5.2.2.

12.5.1.3. Betjeningsapparatet til TIP skal være beskyttet og må kun være tilgængeligt for autoriserede personer.

12.5.1.4. Der skal være en TIP-administrator, som er ansvarlig for konfigurationsstyringen af TIP-systemet.

12.5.1.5. Den kompetente myndighed skal regelmæssigt overvåge den korrekte gennemførelse af TIP-systemer og forvisse sig om, at systemerne er korrekt konfigureret, herunder at CTI og FTI projiceres på en realistisk og relevant måde, at systemerne er i overensstemmelse med kravene, og at billedbibliotekerne er opdaterede.

▼B

12.5.2. **TIP's komponenter**

12.5.2.1. TIP skal som minimum omfatte:

a) et bibliotek med CTI eller FTI og

b) mulighed for at vise og fjerne meddelelser og

c) mulighed for at registrere og præsentere resultaterne af de enkelte skærmoperatørers indsats.

12.5.2.2. TIP skal vise en meddelelse til skærmoperatøren i hvert af følgende tilfælde:

a) når skærmoperatøren har reageret, og der er blevet projiceret et CTI eller FTI

b) når skærmoperatøren ikke har reageret, og der er blevet projiceret et CTI eller FTI

c) når skærmoperatøren har reageret, og der ikke er blevet projiceret et CTI eller FTI

d) når et forsøg på at projicere et CTI eller FTI mislykkedes og var synligt for skærmoperatøren.

Meddelelsen vises på en måde, så den ikke skjuler billedet af den pågældende taske eller forsendelse.

Meddelelsen skal vises, indtil skærmoperatøren fjerner den. I de i litra a) og b) omhandlede tilfælde vises meddelelsen sammen med det pågældende CTI eller FTI.

12.5.2.3. Skærmoperatøren må kun kunne få adgang til udstyr med indbygget og aktiveret TIP ved at benytte en entydig identifikationskode.

12.5.2.4. TIP skal kunne gemme resultaterne af de enkelte skærmoperatørers indsats i mindst 12 måneder i et format, der gør det muligt at opstille rapporter.

12.5.2.5. TIP's komponenter skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C (2015) 8005.

12.6. SPORDETEKTIONSUDSTYR (ETD-UDSTYR)

12.6.1. ►M16 Spordetektionsudstyr (ETD-udstyr) skal kunne indsamle og analysere spor af partikler fra kontaminerede overflader eller indholdet af bagage eller forsendelser og ved hjælp af en alarm afsløre tilstedeværelsen af eksplosive eller kemiske stoffer. ◄ I forbindelse med screening skal udstyret opfylde alle følgende krav:

a) hjælpematerialer skal anvendes i overensstemmelse med fabrikantens anbefalinger, og må ikke anvendes, hvis deres funktionsevne synes forringet på grund af brug.

b) ETD-udstyr må kun anvendes under forhold, som udstyret er godkendt til anvendelse under.

▼M16

Der gælder normer for ETD-udstyr, for så vidt angår partikelprøver. Der er fastsat detaljerede bestemmelser for disse normer i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

12.6.2. Normerne for ETD-udstyr til sporing af eksplosivstoffer, som gør brug af partikelprøver, gælder for ETD-udstyr, der tages i brug fra den 1. september 2014.

Normerne for ETD-udstyr til sporing af kemikalier, som gør brug af partikelprøver, gælder fra den 1. juli 2024 for ETD-udstyr, der tages i brug fra den 1. september 2014.

▼M15

_____

▼B

12.7. UDSTYR TIL SCREENING AF VÆSKER, SPRAY OG GELÉ (LAGs)

12.7.1. **Generelle principper**

12.7.1.1. LEDS-udstyret skal kunne detektere og ved hjælp af en alarm afsløre en specificeret enkeltmængde samt større mængder materialer, der kunne udgøre en trussel, i LAGs.

▼M2

12.7.1.2. Udstyret skal benyttes på en måde, så det sikres, at beholderen er placeret og vendt således, at detektionskapaciteten opfyldes til fulde.

12.7.1.3. Udstyret skal udløse en alarm i hvert af følgende tilfælde:

a) når det sporer materiale, som kunne udgøre en trussel

b) når det sporer en genstand, hvis tilstedeværelse hindrer sporingen af materiale, som kunne udgøre en trussel

c) når det ikke kan bedømme, om LAG er godartet eller ej

d) når indholdet af den screenede taske er for kompakt til, at det kan analyseres.

_____

▼B

12.7.2. **Normer for LEDS-udstyr til sporing af flydende eksplosive stoffer**

12.7.2.1. Der fastsættes tre normer for LEDS-udstyr. Der er fastsat detaljerede bestemmelser for disse normer i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

▼M2

12.7.2.2. Alt LEDS-udstyr skal opfylde norm 2.

_____

▼M15

_____

▼B

12.8. SCREENINGMETODER BASERET PÅ NYE TEKNOLOGIER

12.8.1. En medlemsstat kan tillade screening efter en metode, som er baseret på nye og andre teknologier end dem, der er fastsat ved denne forordning, på betingelse af, at:

a) den benyttes med henblik på at evaluere en ny screeningmetode, og

b) den ikke har en negativ indflydelse på luftfartssikkerheden som helhed og

c) de personer, bl.a. passagerer, der berøres heraf, gives passende oplysninger om, at der gennemføres et forsøg.

12.8.2. En medlemsstat, der har til hensigt at tillade brug af en ny metode eller proces, underretter før den planlagte indførelse skriftligt Kommissionen og de øvrige medlemsstater om denne nye screeningmetode og gør i den forbindelse rede for, hvordan det garanteres, at anvendelsen af den nye metode opfylder kravet i punkt 12.8.1, litra b). Underretningen skal også indeholde detaljerede oplysninger om, hvor screeningmetoden vil blive anvendt, og hvor lang en evalueringsperiode der er planlagt.

12.8.3. Hvis Kommissionen giver medlemsstaten et positivt svar, eller hvis medlemsstaten ikke modtager noget svar inden for tre måneder, efter at den skriftlige anmeldelse er modtaget, kan medlemsstaten tillade, at denne screeningmetode baseret på nye teknologier indføres.

▼B

Hvis Kommissionen ikke er overbevist om, at den planlagte screeningmetode giver tilstrækkelig garanti for, at luftfartssikkerheden som helhed opretholdes i Unionen, underretter den medlemsstaten herom senest tre måneder efter at have modtaget den i punkt 12.8.2 nævnte anmeldelse og uddyber sine betænkeligheder. I sådanne tilfælde giver den pågældende medlemsstat ikke tilladelse til at tage screeningmetoden i brug, før den har opnået Kommissionens accept.

12.8.4. Den maksimale evalueringsperiode for hver screeningmetode baseret på nye teknologier fastsættes til 18 måneder. Dog kan denne evalueringsperiode forlænges af Kommissionen med op til 12 måneder på betingelse af, at medlemsstaten forelægger en fyldestgørende begrundelse for forlængelsen.

12.8.5. Den relevante myndighed i medlemsstaten forelægger mindst én gang hver sjette måned i løbet af evalueringsperioden en statusrapport om evalueringen for Kommissionen. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater om indholdet af statusrapporten. Forelægges der ingen statusrapport, kan Kommissionen anmode medlemsstaten om midlertidigt at afbryde forsøget.

12.8.6. Finder Kommissionen det på baggrund af en rapport ikke godtgjort, at den afprøvede screeningsmetode skaber tilstrækkelig garanti for, at luftfartssikkerheden som helhed opretholdes i Unionen, underretter Kommissionen medlemsstaten om, at forsøget skal afbrydes midlertidigt, indtil der kan gives en sådan garanti.

12.8.7. Evalueringsperioden må under ingen omstændigheder overstige 30 måneder.

12.9. BOMBEHUNDE

12.9.1. **Generelle principper**

12.9.1.1. En bombehund (EDD) skal kunne spore og afsløre en specificeret enkeltmængde samt større mængder eksplosivt materiale.

12.9.1.2. Sporingen skal kunne foretages, uanset hvilken form de eksplosive materialer har, hvor de er placeret, og hvordan de vender.

12.9.1.3. EDD skal udløse en alarm med en passiv markering, når den afslører eksplosive materialer som angivet i tillæg 12-D i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

12.9.1.4. EDD og dens fører kan benyttes til screening, hvis de begge er godkendt hver for sig og som et team.

12.9.1.5. EDD og dens fører skal uddannes og efteruddannes for at sikre, at de fornødne kompetencer indlæres og opretholdes, og at nye kompetencer om nødvendigt indlæres.

12.9.1.6. For at blive godkendt skal et EDD-team bestående af en EDD og dennes fører(e) have bestået et uddannelsesforløb.

▼M15

12.9.1.7. Et EDD-team skal godkendes af eller på vegne af den kompetente myndighed i overensstemmelse med tillæg 12-E og 12-F i gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005. Den kompetente myndighed kan tillade indsættelse og anvendelse af EDD-teams, der er uddannet og/eller godkendt af den kompetente myndighed i en anden medlemsstat, på den betingelse, at den har indgået en formel aftale med godkendelsesmyndigheden i overensstemmelse med tillæg 12-P til dette bilag om fastlæggelse af de respektive roller og ansvarsområder, således at det sikres, at alle krav i kapitel 12.9 i dette bilag er opfyldt. I mangel af en sådan aftale er det fortsat den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor EDD-teamet indsættes og anvendes, der har det fulde ansvar for opfyldelsen af alle kravene i kapitel 12.9 i dette bilag.

▼B

12.9.1.8. Efter den kompetente myndigheds godkendelse må et EDD-team anvendes til securityscreening af eksplosive materialer ved anvendelse af metoderne »fri søgning« eller »REST« (remote explosive scent tracing- søgning på fjerntransporteret duft).

12.9.2. **Normer for EDD**

12.9.2.1. Præstationskravene for en EDD er fastsat i tillæg 12-D i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

12.9.2.2. Et EDD-team, der benyttes til at screene personer, håndbagage, genstande, der medbringes af andre personer end passagerer, køretøjer, luftfartøjer, forsyninger til flyvningen og lufthavnsleverancer samt security-beskyttede områder i en lufthavn, skal opfylde norm 1.

12.9.2.3. Et EDD-team, der benyttes til at screene indskrevet bagage, luftfartsselskabers post og materialer, fragt og post, skal opfylde norm 2.

12.9.2.4. Et EDD-team, der er godkendt til at afsløre eksplosive materialer ved anvendelse af »REST«-metoden, må alene benyttes til screening af fragt, men ikke på andre områder, der er omfattet af norm 2.

▼M2

12.9.2.5. En EDD, der benyttes til sporing af eksplosive materialer, skal forsynes med passende midler til, at den kan identificeres entydigt.

▼B

12.9.2.6. Når en EDD er i færd med at spore eksplosive materialer, ledsages den altid af sin fører, som er godkendt til at arbejde med den.

12.9.2.7. En EDD, der er godkendt til metoden »fri søgning«, må kun have én fører. En fører kan højst godkendes til at føre to EDD'er.

12.9.2.8. En EDD, der er godkendt til »REST«-metoden, må højst have to førere.

12.9.3. **Uddannelseskrav**

Generelle forpligtelser vedrørende uddannelse

12.9.3.1. Uddannelse af et EDD-team skal omfatte teoretisk og praktisk uddannelse samt oplæring på jobbet.

▼M15

12.9.3.2. Kursusindholdet skal specificeres eller godkendes af den kompetente myndighed. Den teoretiske uddannelse af føreren skal omfatte bestemmelserne i kapitel 11.2 med henblik på screening af det eller de specifikke områder, EDD-teamet er godkendt for.

▼B

12.9.3.3. Uddannelsen gennemføres af eller på vegne af den kompetente myndighed af instruktører, der har kvalificeret sig i henhold til punkt 11.5.

12.9.3.4. Hunde, der uddannes til at spore eksplosive materialer, må ikke benyttes til andre opgaver.

12.9.3.5. I forbindelse med uddannelsen skal der anvendes uddannelseshjælpemidler, som repræsenterer eksplosive materialer.

12.9.3.6. Enhver person, der håndterer sådanne uddannelseshjælpemidler, skal uddannes for at forebygge kontaminering.

▼B

Grunduddannelse for EDD-teams

12.9.3.7. Et EDD-team skal have en grunduddannelse i overensstemmelse med kravene i punkt 12.9.3 i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C (2015) 8005.

12.9.3.8. Grunduddannelsen for EDD-team skal omfatte praktisk uddannelse i det påtænkte arbejdsmiljø.

Efteruddannelse for EDD-teams

12.9.3.9. En EDD og dens fører skal efteruddannes — både hver for sig og i kombination som et team.

12.9.3.10. Formålet med efteruddannelsen er at opretholde de eksisterende kompetencer, som er opnået i grunduddannelsen, og kompetencer, der er erhvervet i forbindelse med udviklingen på sikkerhedsområdet.

12.9.3.11. Et EDD-team efteruddannes mindst hver sjette uge. Varigheden af efteruddannelsen må ikke være kortere end 4 timer inden for enhver 6-ugersperiode.

12.9.3.12. Punkt 11 anvendes ikke i det tilfælde, hvor en EDD uddannes i at genkende alle materialer, der er opført i tillæg 12-D i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005, mindst én gang om ugen.

Registre over EDD-teams uddannelse

12.9.3.13. Et register over såvel grund- som efteruddannelse opbevares for både EDD og dens fører mindst i varigheden af deres ansættelseskontrakt, og det stilles til rådighed for den kompetente myndighed efter anmodning.

Operativ uddannelse for EDD-teams

12.9.3.14. Når en EDD indsættes i screeningopgaver, skal den have operativ uddannelse for at sikre, at den opfylder præstationskravene i tillæg 12-D i en Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

12.9.3.15. Den operative uddannelse udføres kontinuerligt og stikprøvevist i indsættelsesperioden, og EDD's detekteringsevne måles ved hjælp af godkendte uddannelseshjælpemidler.

12.9.4. **Godkendelsesprocedurer**

12.9.4.1. Godkendelsesproceduren skal sikre, at alle følgende kompetencer måles:

a) EDD's evne til at opfylde præstationskravene for detektering i tillæg 12-D i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005

b) EDD's evne til at markere passivt, når den finder eksplosive materialer

c) EDD's og dens fører(er)s evne til at samarbejde effektivt

d) førerens evne til at føre EDD korrekt, fortolke og reagere hensigtsmæssigt på EDD's reaktion på tilstedeværelsen af eksplosive materialer.

12.9.4.2. I forbindelse med godkendelsesproceduren simuleres hvert af de arbejdsområder, som EDD-teamet skal arbejde i.

12.9.4.3. EDD-teamet skal have gennemgået og bestået uddannelse på hvert område, for hvilket der ansøges om godkendelse.

12.9.4.4. Godkendelsesprocedurerne udføres i overensstemmelse med tillæg 12-E og 12-F i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

▼B

12.9.4.5. Hver godkendelsesperiode må ikke være gyldig i mere end 12 måneder.

12.9.5. **Kvalitetskontrol**

12.9.5.1. EDD-teamet skal underkastes de kvalitetskontrolforanstaltninger, der er fastsat i tillæg 12-G i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C (2015) 8005.

12.9.6. **Screeningmetode**

Der er fastlagt nærmere detaljerede krav i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

12.10. METALDETEKTORER (MDE)

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for anvendelse af MDE i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

12.11. SECURITYSCANNERE

12.11.1. **Generelle principper**

En securityscanner er en metode til screening af personer, som kan detektere metalliske og ikke-metalliske genstande, der bæres på kroppen eller i tøjet.

En securityscanner, der betjenes af en operatør, kan bestå af et detektionssystem, der producerer et billede af en persons krop, som operatøren kan analysere med henblik på at konstatere, om vedkommende bærer en metallisk eller ikke-metallisk genstand på kroppen. Hvis operatøren identificere en sådan genstand, underrettes kontrolpersonen om, hvor genstanden befinder sig, således at der kan foretages yderligere undersøgelser. I dette tilfælde anses operatøren for at være en integrerende del af detektionssystemet.

En securityscanner med automatisk detektion af farlige genstande kan bestå af et detektionssystem, der automatisk genkender metalliske og ikke-metalliske genstande, der bæres på den screenede persons krop. Hvis systemet identificerer en sådan genstand, underrettes kontrolpersonen om, hvor genstanden befinder sig, ved at det angives på et billede af en tændstikfigur.

Securityscannere, der anvendes til screening af passagerer, skal opfylde alle følgende normer:

a) securityscannere skal som et minimum være i stand til at detektere og ved hjælp af en alarm afsløre nærmere angivne metalliske og ikke-metalliske genstande, herunder eksplosive stoffer, både enkeltvis og i kombination med hinanden

b) detektionen skal kunne foretages, uanset hvor genstanden befinder sig, og hvordan den vender

c) systemet skal være forsynet med en visuel indikator, der viser, at udstyret er i drift

d) securityscannere placeres således, at det sikres, at de ikke påvirkes af interferenskilder

e) det skal dagligt afprøves, om securityscanneren fungerer korrekt

f) securityscanneren skal anvendes i overensstemmelse med de driftsbetingelser, der stilles af producenten.

▼B

Securityscannere til screening af passagerer skal behandles og anvendes i overensstemmelse med Rådets henstilling 1999/519/EF ([1]) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/35/EU ([2]).

12.11.2. **Normer for securityscannere**

Præstationskravene for securityscannere er fastlagt i tillæg 12-K, der klassificeres som fortroligt »CONFIDENTIEL UE/EU CONFIDENTIAL« og behandles i overensstemmelse med afgørelse (EU, Euratom) 2015/444.

Alle securityscannere skal opfylde den norm, der er defineret i tillæg 12-K, fra denne afgørelses ikrafttræden.

12.11.2.1. Alle securityscannere skal opfylde norm 1.

Norm 1 udløber den 1. januar 2022.

12.11.2.2. Norm 2 gælder for securityscannere, der installeres fra den 1. januar 2019.

▼M5

12.11.2.3. Norm 2.1 gælder for securityscannere, der installeres fra den 1. januar 2021.

12.12. UDSTYR TIL SKANNING AF SKO

12.12.1. **Generelle principper**

12.12.1.1. Metaldetektorudstyr for sko (SMD) skal som minimum være i stand til at detektere og ved hjælp af en alarm afsløre nærmere angivne metalgenstande, både enkeltvis og i kombination med hinanden.

12.12.1.2. Udstyr til detektering af sprængstof i sko (SED) skal som minimum være i stand til at detektere og ved hjælp af en alarm afsløre nærmere angivne eksplosive genstande.

12.12.1.3. Detekteringen med metaldetektorudstyr for sko og udstyr til detektering af sprængstof i sko skal kunne foretages, uanset hvor metalgenstanden eller den eksplosive genstand er placeret, og hvordan den vender.

12.12.1.4. Metaldetektorudstyr for sko og udstyr til detektering af sprængstof i sko anbringes på et solidt underlag.

12.12.1.5. Metaldetektorudstyr for sko og udstyr til detektering af sprængstof i sko skal være forsynet med en visuel indikator, der viser, at udstyret er i drift.

12.12.1.6. Mekanismen til at justere detektionsindstillingerne i metaldetektorudstyr for sko og udstyr til detektering af sprængstof i sko skal være beskyttet og må kun være tilgængelig for autoriserede personer.

12.12.1.7. Metaldetektorudstyr for sko skal give både visuel og akustisk alarm, når den detekterer de metalgenstande, der henvises til i punkt 12.12.1.1. Alarmen skal kunne ses og høres inden for en afstand af 1 meter.

12.12.1.8. Udstyr til detektering af sprængstof i sko skal give både visuel og akustisk alarm, når den detekterer de eksplosive genstande, der henvises til i punkt 12.12.1.2. Alarmen skal kunne ses og høres inden for en afstand af 1 meter.

([1]) Rådets henstilling 1999/519/EF af 12. juli 1999 om begrænsning af befolkningens eksponering for elektromagnetiske felter (0 Hz-300 GHz), (EFT L 199 af 30.7.1999, s. 59).

([2]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/35/EU af 26. juni 2013 om minimumsforskrifter for sikkerhed og sundhed i forbindelse med arbejdstagernes eksponering for risici på grund af fysiske agenser (elektromagnetiske felter) (20. særdirektiv i henhold til artikel 16, stk. 1, i direktiv 89/391/EØF) og om ophævelse af direktiv 2004/40/EF (EUT L 179 af 29.6.2013, s. 1).

▼M5

12.12.2. **Normer for metaldetektorudstyr for sko**

12.12.2.1. Der fastsættes to normer for metaldetektorudstyr for sko. Der er fastsat detaljerede bestemmelser for disse normer i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

12.12.2.2. Alt metaldetektorudstyr for sko, der udelukkende anvendes til screening af andre personer end passagerer, skal mindst opfylde norm 1.

12.12.2.3. Alt metaldetektorudstyr for sko, der anvendes til screening af passagerer, skal opfylde norm 2.

12.12.2.4. Alt metaldetektorudstyr for sko skal være i stand til at opklare alarmer, der er udløst af metaldetektorkarme, i området mellem den overflade, som understøtter skoen, og mindst 35 cm derover.

12.12.3. **Normer for udstyr til detektering af sprængstof i sko (SMD)**

12.12.3.1. Der er fastsat detaljerede bestemmelser for denne norm i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

▼M16

12.13. APID-SOFTWARE (SOFTWARE TIL AUTOMATISK DETEKTION AF FORBUDTE GENSTANDE)

12.13.1. **Almindelige principper**

12.13.1.1. APID-software (software til automatisk detektion af forbudte genstande) skal være i stand til at spore og ved hjælp af en alarm afsløre forbudte genstande i bagage eller andre forsendelser.

12.13.2. **Normer for APID-software**

12.13.2.1. Der fastsættes tre normer for APID-software. Der er fastsat detaljerede bestemmelser for disse normer i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

12.14. UDSTYR TIL DETEKTERING AF DAMPE FRA EKSPLOSIVE STOFFER (EVD)

12.14.1 **Almindelige principper**

12.14.1.1. Udstyr til detektering af dampe fra eksplosive stoffer (EVD) skal kunne indsamle luftprøver og analysere den indsamlede prøve for dampe, spray og/eller luftbårne partikler, der angiver tilstedeværelsen af eksplosivstoffer og materialer med tilknytning hertil.

Hvis der i prøven findes spor af eksplosivstoffer eller materialer med tilknytning hertil, skal EVD-udstyret angive det med en alarm.

12.14.1.2. I forbindelse med screening med EVD-udstyr gælder følgende krav:

a) EVD-udstyr må kun anvendes i et miljø og til det formål, det er godkendt til, dvs. screening af:

— passagerer og andre personer end passagerer (EVD-PX)

— håndbagage (EVD-CB)

— indskrevet bagage (EVD-HB)

— luftfragt og -post, luftfartsselskabers post og materialer, forsyninger til flyvningen og lufthavnsleverancer (EVD-CS)

b) hjælpematerialer skal anvendes i overensstemmelse med fabrikantens anbefalinger, og må ikke anvendes, hvis deres funktionsevne synes forringet på grund af brug.

▼M16

12.14.2. **Normer for EVD**

12.14.2.1. Alt udstyr til detektering af dampe fra eksplosive stoffer, der anvendes til screening af indskrevet bagage, luftfragt og -post, luftfartsselskabers post og materialer, der lastes i luftfartøjets lastrum, forsyninger til flyvningen samt lufthavnsforsyninger, skal mindst opfylde norm 1.

12.14.2.2. Alt udstyr til detektering af dampe fra eksplosive stoffer, der anvendes til screening af passagerer og andre personer end passagerer samt håndbagage, skal mindst opfylde norm 3.

12.14.2.3. Der er fastsat detaljerede bestemmelser for disse normer i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

▼B

TILLÆG 12-A

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for præstationskrav for WTMD og SMD i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

TILLÆG 12-B

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for præstationskrav for EDS i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

TILLÆG 12-C

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for præstationskrav for udstyr til screening af væsker, spray og gelé (LAGs) i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

TILLÆG 12-D

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for præstationskrav for EDD i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

TILLÆG 12–E

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for godkendelsesprocedurer for EDD i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

TILLÆG 12–F

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for prøvningsområder og –betingelser i forbindelse med godkendelsen af EDD i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

TILLÆG 12-G

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for krav til kvalitetskontrol for EDD i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

TILLÆG 12-H

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for EDD i »fri søgning« — normer for indsættelsesmetode — i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

TILLÆG 12-I

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for EDD i »REST«-søgning — normer for indsættelsesmetode — i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

TILLÆG 12-J

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for præstationskrav for MDE i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

▼B

TILLÆG 12-K

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for præstationskrav for securityscannere i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

TILLÆG 12-L

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for præstationskrav for spordetektionsudstyr (ETD) i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

▼M16

TILLÆG 12-M

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for præstationskrav for APID i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

▼M10

TILLÆG 12-N

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for præstationskrav for SED i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

TILLÆG 12-O

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for præstationskrav for EVD i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

▼M15

TILLÆG 12-P

AFTALEMEMORANDUM MELLEM DE RELEVANTE MYNDIGHEDER, DER STØTTER INDSÆTTELSEN AF EDD-TEAMS

Dette aftalememorandum er indgået mellem følgende parter:

Den kompetente myndighed, der modtager støtte til indsættelsen af EDD-teams:

.....

Den eller de kompetente myndigheder, der yder støtte til indsættelsen af EDD-teams:

.....

For at sikre, at indsættelsen af EDD-teams opfylder EU-kravene, fastlægges følgende roller ([1]):

Den kompetente myndighed, der har ansvaret for at specificere eller godkende indholdet af uddannelseskurser:

.....

Den kompetente myndighed, der har ansvaret for at godkende EDD-teams:

.....

Den kompetente myndighed, der har ansvaret for den eksterne kvalitetskontrol:

.....

For følgende gyldighedsperiode:

Dato:

Underskrifter:

([1]) Hvis der er behov for det, kan dette aftalememorandum suppleres med yderligere oplysninger og ændres for at præcisere de kompetente myndigheders roller og fastlægge anvendelsesområdet.