Onderstaande tekst dient louter ter informatie en is juridisch niet bindend. De EU-instellingen zijn niet aansprakelijk voor de inhoud. Alleen de besluiten die zijn gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie (te raadplegen in EUR-Lex) zijn authentiek. Deze officiële versies zijn rechtstreeks toegankelijk via de links in dit document

►B

UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2015/1998 VAN DE COMMISSIE

van 5 november 2015

tot vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart

(Voor de EER relevante tekst)

(PB L 299 van 14.11.2015, blz. 1)

Gewijzigd bij:

		Publicatieblad		
		nr.	blz.	datum
►M1	Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2426 van de Commissie van 18 december 2015	L 334	5	22.12.2015
►M2	Uitvoeringsverordening (EU) 2017/815 van de Commissie van 12 mei 2017	L 122	1	13.5.2017
►M3	Uitvoeringsverordening (EU) 2017/837 van de Commissie van 17 mei 2017	L 125	3	18.5.2017
►M4	Uitvoeringsverordening (EU) 2018/55 van de Commissie van 9 januari 2018	L 10	5	13.1.2018
►M5	Uitvoeringsverordening (EU) 2019/103 van de Commissie van 23 januari 2019	L 21	13	24.1.2019
►M6	gewijzigd bij Uitvoeringsverordening (EU) 2020/910 van de Commissie van 30 juni 2020	L 208	43	1.7.2020
►M7	Uitvoeringsverordening (EU) 2019/413 van de Commissie van 14 maart 2019	L 73	98	15.3.2019
►M8	Uitvoeringsverordening (EU) 2019/1583 van de Commissie van 25 september 2019	L 246	15	26.9.2019
►M9	gewijzigd bij Uitvoeringsverordening (EU) 2020/910 van de Commissie van 30 juni 2020	L 208	43	1.7.2020
►M10	Uitvoeringsverordening (EU) 2020/111 van de Commissie van 13 januari 2020	L 21	1	27.1.2020
►M11	Uitvoeringsverordening (EU) 2020/910 van de Commissie van 30 juni 2020	L 208	43	1.7.2020
►M12	Uitvoeringsverordening (EU) 2021/255 van de Commissie van 18 februari 2021	L 58	23	19.2.2021
►M13	Uitvoeringsverordening (EU) 2022/421 van de Commissie van 14 maart 2022	L 87	1	15.3.2022
►M14	Uitvoeringsverordening (EU) 2022/463 van de Commissie van 22 maart 2022	L 94	3	23.3.2022

►**M15**	Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1174 van de Commissie van 7 juli 2022	L 183	35	8.7.2022
►**M16**	Uitvoeringsverordening (EU) 2023/566 van de Commissie van 10 maart 2023	L 74	47	13.3.2023

Gerectificeerd bij:

►**C1**	Rectificatie PB L 195 van 20.7.2016, blz. 84 (2015/1998)			

▼B

UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2015/1998 VAN DE COMMISSIE

van 5 november 2015

tot vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart

(Voor de EER relevante tekst)

Artikel 1

De in artikel 4, lid 1, van Verordening (EG) nr. 300/2008 bedoelde gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen voor de bescherming van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden die een gevaar vormen voor de veiligheid van de burgerluchtvaart en de in artikel 4, lid 2, van die verordening bedoelde algemene maatregelen ter aanvulling van die gemeenschappelijke basisnormen zijn vastgestelde in de bijlage.

Artikel 2

Verordening (EU) nr. 185/2010 wordt ingetrokken. Verwijzigingen naar de ingetrokken verordening worden opgevat als verwijzingen naar de onderhavige verordening.

Artikel 3

Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Ze is van toepassing met ingang van 1 februari 2016.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

▼B

BIJLAGE

1. LUCHTHAVENBEVEILIGING

1.0. ALGEMENE BEPALINGEN

1.0.1. Tenzij anders vermeld zorgt de autoriteit, de luchthavenexploitant, de luchtvaartmaatschappij of de entiteit die verantwoordelijk is voor het in artikel 10 van Verordening (EG) nr. 300/2008 vermelde nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart voor de tenuitvoerlegging van de in dit hoofdstuk uiteengezette maatregelen.

1.0.2. Voor de toepassing van dit hoofdstuk worden vliegtuigen, bussen, bagagekarretjes of andere vervoersmiddelen, dan wel wandelgangen of loopbruggen als onderdelen van een luchthaven beschouwd.

Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt onder „beveiligde bagage" verstaan: aan een beveiligingsonderzoek onderworpen vertrekkende ruimbagage die op een zodanige wijze fysiek wordt beschermd dat wordt voorkomen dat er voorwerpen aan worden toegevoegd.

▼M2

1.0.3. Onverminderd de criteria voor afwijkingen, zoals uiteengezet in deel K van de bijlage bij Verordening (EG) nr. 272/2009 ([1]), mag de bevoegde autoriteit toestemming geven voor bijzondere beveiligingsprocedures of afwijkingen met betrekking tot de bescherming en beveiliging van de zones aan de luchtzijde van luchthavens op dagen waarop niet meer dan één luchtvaartuig tegelijk wordt geladen, gelost, geëmbarkeerd of gedebarkeerd in het kritieke deel van om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones of in een luchthaven die niet onder het toepassingsgebied van punt 1.1.3 valt.

▼B

1.0.4. Met het oog op de toepassing van deze bijlage wordt onder „voorwerpen die worden meegenomen door andere personen dan passagiers" verstaan: bezittingen die bestemd zijn voor persoonlijk gebruik door de persoon die ze bij zich draagt.

1.0.5. Verwijzingen naar derde landen in dit hoofdstuk en in voorkomend geval in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 final van de Commissie ([2]) hebben ook betrekking op andere landen en gebieden waarop, overeenkomstig artikel 355 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, titel VI van deel drie van dat Verdrag niet van toepassing is.

▼M8

1.0.6. De bevoegde autoriteit zal procedures vaststellen en uitvoeren om, op praktische en tijdige wijze en voor zover passend, relevante informatie uit te wisselen om andere nationale autoriteiten en agentschappen, luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappijen en andere betrokken entiteiten te helpen bij de uitvoering van effectieve beoordelingen van de beveiligingsrisico's van hun activiteiten.

▼B

1.1. EISEN INZAKE RUIMTELIJKE INDELING VAN LUCHTHAVENS

1.1.1. **Grenzen**

1.1.1.1. De grenzen tussen de landzijde, de luchtzijde, de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, de kritieke delen en, voor zover van toepassing, de afgebakende zones moeten duidelijk identificeerbaar zijn in elke luchthaven teneinde passende beveiligingsmaatregelen in elk van deze delen mogelijk te maken.

([1]) Verordening (EG) nr. 272/2009 van de Commissie van 2 april 2009 ter aanvulling van de in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad vastgestelde gemeenschappelijke basisnormen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart (PB L 91 van 3.4.2009, blz. 7).

([2]) Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 final van de Commissie houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke normen voor de beveiliging van de luchtvaart, zoals vermeld in artikel 18, onder a), van Verordening (EG) nr. 300/2008, en houdende intrekking van Besluit C(2010) 774 van 13 april 2010.

▼B

1.1.1.2. De grens tussen de landzijde en de luchtzijde moet een fysieke versperring zijn die duidelijk zichtbaar is voor het algemene publiek en die verhindert dat onbevoegde personen zich toegang kunnen verschaffen tot de luchtzijde.

1.1.2. **Om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones**

1.1.2.1. Om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones omvatten ten minste:

a) een deel van een luchthaven waartoe vertrekkende passagiers die een beveiligingsonderzoek hebben ondergaan, toegang hebben, en

b) een deel van een luchthaven waar vertrekkende ruimbagage na een beveiligingsonderzoek doorheen gaat of wordt bewaard, tenzij het beveiligde bagage betreft, en

c) een deel van een luchthaven dat is aangeduid voor het parkeren van te embarkeren of te laden luchtvaartuigen.

1.1.2.2. Een deel van een luchthaven wordt ten minste zolang de in punt 1.1.2.1 bedoelde activiteiten aan de gang zijn als een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone beschouwd.

Wanneer een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone wordt ingesteld, wordt onmiddellijk voorafgaand aan het instellen van een dergelijke zone een beveiligingsdoorzoeking van de mogelijk aangetaste delen uitgevoerd teneinde redelijkerwijs te garanderen dat er geen verboden voorwerpen aanwezig zijn in deze zone. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan met betrekking tot luchtvaartuigen die aan een beveiligingsdoorzoeking zijn onderworpen.

▼M15

Personen die een beveiligingsdoorzoeking uitvoeren in andere zones dan die welke worden gebruikt door uitstappende passagiers die niet overeenkomstig de gemeenschappelijke basisnormen aan een beveiligingsonderzoek zijn onderworpen, moeten worden opgeleid overeenkomstig punt 11.2.3.1, 11.2.3.2, 11.2.3.3, 11.2.3.4 of 11.2.3.5.

▼B

1.1.2.3. Wanneer onbevoegden toegang kunnen hebben gehad tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, wordt zo snel mogelijk een beveiligingsdoorzoeking van de mogelijk aangetaste zones uitgevoerd teneinde redelijkerwijs te garanderen dat er geen verboden voorwerpen aanwezig zijn in deze zone. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan met betrekking tot luchtvaartuigen die aan een beveiligingsdoorzoeking zijn onderworpen.

1.1.3. **Kritieke delen van om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones**

▼M2

1.1.3.1. Kritieke delen worden ingesteld op luchthavens waar meer dan 60 personen houder zijn van een luchthavenidentiteitskaart die toegang verschaft tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones.

▼B

1.1.3.2. Kritieke delen omvatten ten minste het volgende:

a) alle delen van een luchthaven waartoe vertrekkende passagiers die een beveiligingsonderzoek hebben ondergaan, toegang hebben, en

b) alle delen van een luchthaven waar vertrekkende ruimbagage na een beveiligingsonderzoek doorheen gaat of wordt bewaard, tenzij het beveiligde bagage betreft.

Een deel van een luchthaven wordt ten minste zolang de onder a) of b) bedoelde activiteiten aan de gang zijn als een kritiek deel beschouwd.

1.1.3.3. Wanneer een kritiek deel wordt ingesteld, wordt onmiddellijk voorafgaand aan het instellen van een dergelijk deel een beveiligingsdoorzoeking van de mogelijk aangetaste delen uitgevoerd teneinde redelijkerwijs te garanderen dat er geen verboden voorwerpen aanwezig zijn in dit deel. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan met betrekking tot luchtvaartuigen die aan een beveiligingsdoorzoeking zijn onderworpen.

▼M5

1.1.3.4. Er wordt zo snel mogelijk een beveiligingsdoorzoeking van de mogelijk aangetaste kritieke delen uitgevoerd teneinde redelijkerwijs te garanderen dat er geen verboden voorwerpen aanwezig zijn in deze delen, telkens als de volgende personen toegang hebben gehad tot kritieke delen:

a) personen die geen beveiligingsonderzoek hebben ondergaan;

b) passagiers en bemanningsleden die aankomen uit andere derde landen dan die welke zijn opgesomd in aanhangsel 4-B;

▼M5

c) passagiers en bemanningsleden die aankomen uit luchthavens in de Unie waar de betrokken lidstaat afwijkt van de gemeenschappelijke basisnormen als bedoeld in artikel 1 van Verordening (EU) nr. 1254/2009 ([1]), tenzij zij bij hun aankomst worden opgewacht en buiten deze zones worden begeleid in overeenstemming met punt 1.2.7.3.

Luchtvaartuigen die aan een beveiligingsdoorzoeking zijn onderworpen, worden geacht te voldoen aan dit punt; het is niet van toepassing wanneer personen die onder punten 1.3.2 en 4.1.1.7 vallen, toegang hebben gehad tot kritieke delen.

Wat de punten b) en c) betreft, is deze bepaling alleen van toepassing op die kritieke delen die worden gebruikt voor ruimbagage die aan een beveiligingsonderzoek is onderworpen en/of door aan een beveiligingsonderzoek onderworpen vertrekkende passagiers die niet met hetzelfde luchtvaartuig als de eerder genoemde passagiers en bemanningsleden vertrekken.

▼B

1.2. TOEGANGSCONTROLE

1.2.1. **Toegang tot de luchtzijde**

1.2.1.1. Toegang tot de luchtzijde mag alleen worden verleend aan personen en voertuigen die een geldige reden hebben om zich daar te begeven. Rondleidingen op de luchthaven, onder begeleiding van gemachtigd personeel worden als een geldige reden beschouwd.

1.2.1.2. Alleen personen die een toegangsbewijs dragen, krijgen toegang tot de luchtzijde.

1.2.1.3. Alleen voertuigen waarin een voertuigpas op een duidelijk zichtbare plaats aanwezig is, krijgen toegang tot de luchtzijde.

1.2.1.4. Personen die zich aan de luchtzijde bevinden, moeten op verzoek hun toegangsbewijs ter controle voorleggen.

1.2.2. **Toegang tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijk zones**

1.2.2.1. Toegang tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones mag alleen worden verleend aan personen en voertuigen die een geldige reden hebben om zich daar te begeven. Rondleidingen op de luchthaven, onder begeleiding van gemachtigd personeel worden als een geldige reden beschouwd.

1.2.2.2. Alleen personen die een van de volgende toegangsbewijzen kunnen voorleggen, krijgen toegang tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones:

a) een geldige instapkaart of gelijkwaardig document, of

b) een geldige bemanningsidentiteitskaart, of

c) een geldige luchthavenidentiteitskaart, of

d) een geldige identiteitskaart van de nationale bevoegde autoriteit, of

e) een geldige en door de nationale bevoegde autoriteit erkende identiteitskaart van de instantie die bevoegd is voor het toezicht op de naleving.

Bij wijze van alternatief mag ook toegang worden verleend na een positieve identificatie aan de hand van een verificatie van biometrische gegevens.

1.2.2.3. Alleen voertuigen waarin een voertuigpas op een duidelijk zichtbare plaats aanwezig is, krijgen toegang tot de luchtzijde.

1.2.2.4. De in punt 1.2.2.2, onder a), vermelde instapkaarten of gelijkwaardige documenten moeten worden gecontroleerd vóór een persoon toegang krijgt tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, teneinde redelijkerwijs te garanderen dat de kaart of het document geldig is.

([1]) Verordening (EU) nr. 1254/2009 van de Commissie van 18 december 2009 tot vaststelling van criteria waaraan lidstaten moeten voldoen om te mogen afwijken van de gemeenschappelijke basisnormen inzake beveiliging van de burgerluchtvaart en om alternatieve beveiligingsmaatregelen te mogen vaststellen (PB L 338 van 19.12.2009, blz. 17).

▼B

De in punt 1.2.2.2, onder b) tot en met e), vermelde kaarten moeten worden gecontroleerd vóór een persoon toegang krijgt tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, teneinde redelijkerwijs te garanderen dat de kaart geldig is en het wel degelijk de kaart van de houder betreft.

Wanneer gebruik wordt gemaakt van biometrische identificatie moet er bij de verificatie op worden toegezien dat de persoon die toegang vraagt tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, houder is van een van de in punt 1.2.2.2 vermelde toegangsbewijzen en dat dit toegangsbewijs geldig is en niet buiten werking is gesteld.

1.2.2.5. Om te voorkomen dat onbevoegde personen toegang krijgen tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, worden de toegangspunten gecontroleerd door:

a) een elektronisch systeem dat slechts aan één persoon tegelijkertijd toegang verleent, of

b) bevoegde personen die toegangscontroles uitvoeren.

De bevoegde autoriteit mag in haar nationaal programma voor de beveiliging van de luchtvaart bepalen dat de onder a) vermelde beperking tot één persoon tegelijkertijd niet geldt voor toegangspunten die uitsluitend door rechtshandhavingsambtenaren worden gebruikt.

1.2.2.6. Alvorens een voertuig toegang krijgt tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones wordt de voertuigpas gecontroleerd teneinde te garanderen dat hij geldig is en overeenstemt met het desbetreffende voertuig.

1.2.2.7. De toegang tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones is eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

▼M5

1.2.3. **Vereisten voor EU-bemanningsidentiteitskaarten en luchthavenidentiteitskaarten**

1.2.3.1. Een bemanningsidentiteitskaart van een bemanningslid dat in dienst is bij een luchtvaartmaatschappij uit de Unie, en een luchthavenidentiteitskaart mogen alleen worden afgegeven aan een persoon die deze nodig heeft voor de uitoefening van zijn taken en die met succes een uitgebreid achtergrondonderzoek overeenkomstig punt 11.1.3 heeft ondergaan.

1.2.3.2. Bemannings- en luchthavenidentiteitskaarten worden voor een periode van hoogstens vijf jaar afgegeven.

1.2.3.3. De identiteitskaart van een persoon die niet door een uitgebreid achtergrondonderzoek komt, wordt onmiddellijk buiten werking gesteld of ingetrokken, al naargelang het geval, en teruggegeven aan de bevoegde autoriteit, exploitant of entiteit die ze heeft afgegeven, waar toepasselijk.

1.2.3.4. De identiteitskaart moet op een zichtbare plaats worden gedragen, ten minste wanneer de houder zich in een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone bevindt.

Een persoon die zijn identiteitskaart niet zichtbaar draagt in andere om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones dan die waarin passagiers aanwezig zijn, wordt staande gehouden door de personen die bevoegd zijn voor de toepassing van punt 1.5.1, onder c), en, waar nodig, aangegeven.

1.2.3.5. Onder de volgende omstandigheden wordt de identiteitskaart onmiddellijk teruggegeven:

a) op verzoek van de bevoegde autoriteit, exploitant of entiteit die ze heeft afgegeven, al naargelang het geval;

b) op het ogenblik van beëindiging van de dienst;

c) bij een verandering van werkgever;

d) wanneer het niet langer nodig is dat de persoon toegang heeft tot de zones waarvoor toestemming is verleend;

e) bij het verstrijken van de geldigheidstermijn van de kaart;

f) wanneer de kaart wordt ingetrokken.

1.2.3.6. De entiteit die de kaart heeft afgegeven wordt onmiddellijk in kennis gesteld van het verlies, de diefstal of de niet-teruggave van een identiteitskaart.

▼M5

1.2.3.7. Bij teruggave, verstrijken van de geldigheidsduur, intrekking of kennisgeving van verlies, diefstal of niet-teruggave wordt een elektronische kaart onmiddellijk buiten werking gesteld.

▼B

1.2.4. **Aanvullende vereisten voor EU-bemanningsidentiteitskaarten**

1.2.4.1. Op een bemanningsidentiteitskaart van een bemanningslid dat in dienst is bij een luchtvaartmaatschappij uit de Unie, dient het volgende te zijn vermeld:

a) de naam en een foto van de houder, en

b) de naam van de luchtvaartmaatschappij, en

c) het woord „crew” in het Engels, en

d) de datum waarop de geldigheid van de kaart verstrijkt.

1.2.5. **Aanvullende vereisten voor luchthavenidentiteitskaarten**

1.2.5.1. Op een luchthavenidentiteitskaart dient het volgende te staan:

a) de naam en een foto van de houder, en

b) de naam van de werkgever van de houder, tenzij dit elektronisch is geprogrammeerd, en

c) de naam van de entiteit die de kaart heeft afgegeven of van de luchthaven, en

d) de zones waartoe de houder toegang krijgt, en

e) de datum waarop de geldigheid van de kaart verstrijkt, tenzij dit elektronisch is geprogrammeerd.

De namen en zones waartoe de kaart toegang verschaft, mogen worden vervangen door een gelijkwaardige identificatie.

1.2.5.2. Om misbruik van luchthavenidentiteitskaarten te voorkomen, wordt een systeem opgezet om redelijkerwijs te garanderen dat pogingen tot het gebruik van verloren, gestolen of niet teruggegeven kaarten worden gedetecteerd. Bij detectie worden passende maatregelen genomen.

1.2.6. **Vereisten voor voertuigpassen**

1.2.6.1. Een voertuigpas mag alleen worden afgegeven als dit operationeel noodzakelijk is.

1.2.6.2. Een voertuigpas geldt alleen voor een specifiek voertuig; op de pas wordt het volgende vermeld:

a) de zones waartoe het voertuig toegang krijgt, en

b) de datum waarop de geldigheid van de pas verstrijkt.

▼M2

———————

1.2.6.3. Een elektronische voertuigpas wordt:

a) ofwel zodanig op het voertuig bevestigd dat hij niet op een ander voertuig kan worden overgeplaatst, of

▼M5

b) gekoppeld aan de onderneming of individuele gebruiker van een geregistreerd voertuig via een beveiligde databank voor de registratie van voertuigen.

▼M2

Op een elektronische voertuigpas hoeft niet te worden vermeld tot welke zones het voertuig toegang krijgt, noch op welke datum de geldigheid van de pas verstrijkt, voor zover deze informatie elektronisch leesbaar is en gecontroleerd wordt alvorens toegang wordt verleend tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones. ►M5 Elektronische voertuigpassen moeten ook elektronisch leesbaar zijn aan de luchtzijde. ◄

▼B

1.2.6.4. Wanneer het voertuig zich aan de luchtzijde bevindt, wordt de voertuigpas op een zichtbare plaats aangebracht.

1.2.6.5. De voertuigpas wordt onmiddellijk teruggegeven aan de entiteit die hem heeft afgegeven:

a) op verzoek van de entiteit die de pas heeft afgegeven, of

b) wanneer het voertuig niet meer wordt gebruikt voor toegang tot de luchtzijde, of

c) wanneer de geldigheid van de pas is verstreken, tenzij de pas automatisch ongeldig wordt gemaakt.

1.2.6.6. De entiteit die de pas heeft afgegeven, wordt onmiddellijk in kennis gesteld van het verlies, de diefstal of de niet-teruggave van een voertuigpas.

1.2.6.7. Bij teruggave, verstrijken van de geldigheidsduur of kennisgeving van verlies, diefstal of niet-teruggave wordt een elektronische voertuigpas onmiddellijk buiten werking gesteld.

1.2.6.8. Om misbruik van voertuigpassen te voorkomen, wordt een systeem opgezet om redelijkerwijs te garanderen dat pogingen tot het gebruik van verloren, gestolen of niet-teruggegeven voertuigpassen worden gedetecteerd. Bij detectie worden passende maatregelen genomen.

1.2.6.9. Voertuigen die alleen aan de luchtzijde worden gebruikt en die niet op de openbare weg mogen rijden, kunnen worden vrijgesteld van de toepassing van de punten 1.2.6.2 tot en met 1.2.6.8, voor zover aan de buitenzijde van het voertuig duidelijk is aangegeven dat het operationele voertuigen betreft die in gebruik zijn op de desbetreffende luchthaven.

1.2.7. **Begeleide toegang**

1.2.7.1. Andere bemanningsleden dan die welke houder zijn van een geldige luchthavenidentiteitskaart worden begeleid telkens wanneer ze zich in andere om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones bevinden dan:

a) zones waar passagiers aanwezig kunnen zijn, en

b) zones in de onmiddellijke omgeving van het luchtvaartuig waarmee ze zijn aangekomen of zullen vertrekken, en

c) voor bemanningsleden aangeduide zones, en

d) de zone die wordt gevormd door de afstand tussen de terminal of het toegangspunt en het luchtvaartuig waarmee de bemanningsleden zijn aangekomen of zullen vertrekken.

1.2.7.2. Een persoon kan bij wijze van uitzondering worden vrijgesteld van de vereisten van punt 1.2.5.1 en van de verplichtingen inzake een achtergrondonderzoek voor zover die persoon altijd wordt begeleid wanneer hij zich in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones bevindt. Een persoon mag worden vrijgesteld van de vereiste om te worden begeleid als die persoon zichtbaar een vergunning draagt en houder is van een geldige luchthavenidentiteitskaart.

1.2.7.3. Een begeleider moet:

a) houder zijn van een geldige identiteitskaart, zoals vermeld in punt 1.2.2.2, onder c), d) of e), en

b) gemachtigd zijn om als begeleider op te treden in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, en

c) de begeleide personen te allen tijde in het oog houden, en

d) redelijkerwijs garanderen dat de begeleide personen geen inbreuk op de beveiliging begaan.

1.2.7.4. Een voertuig kan worden vrijgesteld van de vereisten van punt 1.2.6 voor zover het altijd wordt begeleid wanneer het zich aan de luchtzijde bevindt.

1.2.7.5. Als een passagier niet reist op basis van een luchtvervoersovereenkomst die aanleiding geeft tot de afgifte van een instapkaart of gelijkwaardig document, mag een personeelslid dat deze passagier begeleidt, worden vrijgesteld van de eisen van punt 1.2.7.3, onder a).

▼B

1.2.8. **Overige vrijstellingen**

Overige vrijstellingen zijn onderhevig aan de bepalingen van Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

1.3. BEVEILIGINGSONDERZOEKEN VAN ANDERE PERSONEN DAN PASSAGIERS EN VAN DE VOORWERPEN DIE ZIJ BIJ ZICH DRAGEN

1.3.1. **Beveiligingsonderzoeken van andere personen dan passagiers en van de voorwerpen die zij bij zich dragen**

1.3.1.1. De beveiligingsonderzoeken van andere personen dan passagiers worden met een van de volgende methoden uitgevoerd:

a) fouillering;

b) metaaldetectiepoorten (WTMD);

c) explosievenspeurhonden;

d) apparatuur voor detectie van explosievensporen (ETD);

e) beveiligingsscanners die geen ioniserende straling gebruiken;

▼M5

f) apparatuur voor detectie van explosievensporen (ETD), in combinatie met draagbare metaaldetectieapparatuur (HHMD);

g) schoenmetaaldetectieapparatuur (SMD);

h) schoenexplosievendetectieapparatuur (SED).

SMD- en SED-apparatuur mag alleen als aanvullend onderzoeksmiddel worden gebruikt.

▼B

1.3.1.2. De punten 4.1.1.3 tot en met 4.1.1.6, 4.1.1.10 en 4.1.1.11 zijn van toepassing op beveiligingsonderzoeken van andere personen dan passagiers.

▼M5

1.3.1.3. Explosievenspeurhonden, ETD-apparatuur en ETD-apparatuur in combinatie met SED-apparatuur mogen alleen worden gebruikt als aanvullende methode voor het uitvoeren van beveiligingsonderzoeken van andere personen dan passagiers of mogen alleen onvoorspelbaar worden afgewisseld met fouilleren, fouilleren in combinatie met SMD-apparatuur, WTMD of beveiligingsscanners.

▼M16

1.3.1.4. De beveiligingsonderzoeken van voorwerpen die andere personen dan passagiers bij zich dragen, worden met een van de volgende methoden uitgevoerd:

a) een onderzoek met de hand;

b) röntgenapparatuur;

c) explosievendetectiesystemen (EDS);

d) software voor de automatische detectie van verboden voorwerpen (APID), in combinatie met punt c);

e) explosievenspeurhonden;

f) apparatuur voor de detectie van explosievensporen (ETD).

Als de screener niet kan bepalen of het meegenomen object al dan niet verboden voorwerpen bevat, wordt het geweigerd of opnieuw aan een beveiligingsonderzoek onderworpen tot de screener tevreden is over het resultaat.

1.3.1.5. De punten 4.1.2.4 tot en met 4.1.2.7, 4.1.2.11 en 4.1.2.12 zijn van toepassing op de screening van voorwerpen die andere personen dan passagiers bij zich dragen.

▼B

1.3.1.6. Explosievenspeurhonden en ETD-apparatuur mogen alleen worden gebruikt als aanvullende methode voor het uitvoeren van beveiligingsonderzoeken van voorwerpen die andere personen dan passagiers bij zich dragen of mogen onvoorspelbaar worden afgewisseld met onderzoeken met de hand, röntgenapparatuur of EDS.

▼B

1.3.1.7. Voor continu-willekeurige beveiligingsonderzoeken van andere personen dan passagiers en van de voorwerpen die zij bij zich dragen, wordt de frequentie door de bevoegde autoriteit vastgesteld op basis van een risicobeoordeling.

▼M2

1.3.1.8. Dieren die voor operationele doeleinden worden gebruikt en die worden geleid door een persoon met een geldige luchthavenidentificatiekaart worden onderworpen aan een visuele controle alvorens toegang te krijgen tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones.

1.3.1.9. Beveiligingsonderzoeken van andere personen dan passagiers en de voorwerpen die zij bij zich dragen, zijn eveneens onderworpen aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

▼B

1.3.2. **Vrijstellingen en bijzondere procedures voor beveiligingsonderzoeken**

1.3.2.1. De bevoegde autoriteit mag, om objectieve redenen, andere personen dan passagiers vrijstellen van beveiligingsonderzoeken of aan bijzondere procedures voor beveiligingsonderzoeken onderwerpen voor zover ze worden begeleid door een persoon die daartoe is gemachtigd overeenkomstig punt 1.2.7.3.

1.3.2.2. Aan een beveiligingsonderzoek onderworpen andere personen dan passagiers die tijdelijk kritieke delen verlaten, mogen worden vrijgesteld van een beveiligingsonderzoek bij hun terugkeer voor zover ze onder constant toezicht hebben gestaan van gemachtigde personen en dit toezicht volstond om redelijkerwijs te garanderen dat ze geen verboden voorwerpen in die kritieke delen hebben binnengebracht.

1.3.2.3. Vrijstellingen en bijzondere procedures voor beveiligingsonderzoeken zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

1.4. ONDERZOEK VAN VOERTUIGEN

1.4.1. **Voertuigen die zich in kritieke delen begeven**

1.4.1.1. Alle voertuigen worden onderzocht alvorens zich in kritieke delen te begeven. Ze worden beschermd tegen wederrechtelijke daden vanaf het ogenblik van het onderzoek tot het ogenblik waarop ze zich in kritieke delen begeven.

1.4.1.2. De bestuurder en de andere inzittenden mogen zich tijdens het onderzoek niet in het voertuig bevinden. Ze moeten hun persoonlijke bezittingen uit het voertuig nemen en meenemen voor een beveiligingsonderzoek.

1.4.1.3. Er worden methoden vastgesteld om te garanderen dat de selectie van de te onderzoeken delen willekeurig gebeurt.

1.4.1.4. Voertuigen die zich in kritieke delen begeven, zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

1.4.2. **Voertuigen die zich in andere dan kritieke delen van om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones begeven**

1.4.2.1. De bestuurder en de andere inzittenden mogen zich tijdens het onderzoek niet in het voertuig bevinden. Ze moeten hun persoonlijke bezittingen uit het voertuig nemen en meenemen voor een beveiligingsonderzoek.

1.4.2.2. Er worden methoden vastgesteld om te garanderen dat de selectie van zowel de voertuigen als de te onderzoeken delen willekeurig gebeurt.

1.4.2.3. Voertuigen die zich in andere dan kritieke delen van om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones begeven, zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

1.4.3. **Onderzoeksmethoden**

1.4.3.1. Een onderzoek met de hand bestaat uit een grondige handmatige controle van de geselecteerde delen, teneinde redelijkerwijs te garanderen dat er geen verboden voorwerpen in aanwezig zijn.

1.4.3.2. De volgende methoden mogen alleen als aanvullend onderzoeksmiddel worden gebruikt:

a) explosievenspeurhonden, en

b) apparatuur voor detectie van explosievensporen (ETD).

▼B

1.4.3.3. De onderzoeksmethoden zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

1.4.4. **Vrijstellingen en bijzondere onderzoeksprocedures**

1.4.4.1. De bevoegde autoriteit mag, om objectieve redenen, toestemming geven om voertuigen vrij te stellen van onderzoeken of te onderwerpen aan bijzondere onderzoeksprocedures, voor zover ze worden begeleid door een persoon die daartoe is gemachtigd overeenkomstig punt 1.2.7.3.

▼M15

1.4.4.2. Onderzochte voertuigen die kritieke delen tijdelijk verlaten, kunnen bij hun terugkeer worden vrijgesteld van het onderzoek voor zover ze onder constant toezicht hebben gestaan van gemachtigde personen en dit toezicht volstond om redelijkerwijs te garanderen dat geen verboden voorwerpen in de voertuigen zijn binnengebracht.

1.4.4.3. Vrijstellingen en bijzondere onderzoeksprocedures zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005.

▼B

1.5. BEWAKING, PATROUILLES EN ANDERE FYSIEKE CONTROLES

1.5.1. Via bewaking of patrouilles wordt toezicht gehouden op:

a) de grenzen tussen landzijde, luchtzijde, om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, kritieke delen en, voor zover van toepassing, afgebakende zones, en

b) delen van of in de nabijheid van de terminal die toegankelijk zijn voor het publiek, inclusief parkeerterreinen en toegangswegen, en

c) het zichtbaar dragen en de geldigheid van identiteitskaarten in andere om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones dan die waarin passagiers aanwezig zijn, en

d) het zichtbaar aanwezig zijn en de geldigheid van voertuigpassen wanneer het voertuig zich aan de luchtzijde bevindt, en

e) ruimbagage, vracht en post, vluchtbenodigdheden en bedrijfspost en -materiaal van luchtvaartmaatschappijen die in kritieke delen aanwezig zijn in afwachting dat ze worden ingeladen.

1.5.2. De frequentie van de bewaking en patrouilles en de middelen waarmee ze worden uitgevoerd, worden gebaseerd op een risicobeoordeling die door de bevoegde autoriteit wordt goedgekeurd. Bij het vaststellen van de frequentie en de middelen wordt rekening gehouden met:

a) de grootte van de luchthaven, inclusief het aantal en de aard van de activiteiten, en

b) de indeling van de luchthaven, met name de onderlinge verbanden tussen de in de luchthaven vastgestelde zones, en

c) de mogelijkheden en beperkingen met betrekking tot het uitvoeren van de bewaking en patrouilles.

De delen van de risicobeoordeling die verband houden met de frequentie en de middelen voor het uitvoeren van de bewaking en patrouilles worden op verzoek schriftelijk ter beschikking gesteld met het oog op het toezicht op de naleving.

1.5.3. De bewaking en patrouilles mogen geen voorspelbaar patroon volgen. De geldigheid van identiteitskaarten wordt op willekeurige basis gecontroleerd.

1.5.4. Er worden maatregelen genomen om personen te ontmoedigen overtredingen aan controleposten te begaan en, mocht dit toch gebeuren, om het mogelijk te maken dergelijke overtredingen en de gevolgen ervan onmiddellijk recht te zetten.

▼M15

1.5.5. Er worden procedures vastgesteld voor de behandeling van niet-geïdentificeerde bagage en verdachte voorwerpen in overeenstemming met een door de bevoegde nationale autoriteiten uitgevoerde of goedgekeurde veiligheidsrisicobeoordeling.

▼B

1.6. VERBODEN VOORWERPEN

1.6.1. Andere personen dan passagiers mogen de in Aanhangsel 1-A vermelde voorwerpen niet meenemen in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones.

▼B

1.6.2. Als de persoon gemachtigd is om verboden voorwerpen mee te nemen in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones om taken uit te voeren die van essentieel belang zijn voor de exploitatie van luchthavenfaciliteiten of luchtvaartuigen, of voor het uitvoeren van taken tijdens de vlucht, kan een uitzondering op punt 1.6.1 worden toegestaan.

1.6.3. Om de hereniging mogelijk te maken tussen de persoon die gemachtigd is om een of meer van de in Aanhangsel 1-A vermelde artikelen mee te nemen en het meegenomen artikel:

a) moet die persoon over een machtiging beschikken en moet hij het voorwerp bij zich dragen. De machtiging moet ofwel worden vermeld op de identiteitskaart die toegang verschaft tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, ofwel op een afzonderlijke schriftelijke verklaring. In de machtiging is aangegeven welke categorie voorwerpen of welke specifieke voorwerpen mogen worden meegenomen. Als de machtiging vermeld is op de identiteitskaart, moet ze herkenbaar zijn op „need to know”-basis, of

b) moet de beveiligingscontrolepost beschikken over een systeem dat aangeeft welke personen gemachtigd zijn om welke categorie voorwerpen of welke specifieke voorwerpen bij zich te dragen.

▼M2

1.6.4. De hereniging vindt plaats vóór de persoon toestemming krijgt om de desbetreffende voorwerpen mee te nemen in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones en wanneer de persoon staande wordt gehouden door personen die bewakings- of patrouilleringstaken uitvoeren krachtens punt 1.5.1, onder c).

▼B

1.6.5. In aanhangsel 1-A vermelde voorwerpen mogen worden bewaard in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones voor zover dat in veilige omstandigheden gebeurt. Onder c), d) en e) van Aanhangsel 4-C vermelde voorwerpen mogen worden bewaard in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones voor zover ze niet toegankelijk zijn voor passagiers.

▼M8

1.7. IDENTIFICATIE EN BESCHERMING VAN INFORMATIE DIE KRITIEK IS VOOR DE BURGERLUCHTVAART, INFORMATIE- EN COMMUNICATIESYSTEMEN EN GEGEVENS OVER CYBERDREIGINGEN

1.7.1. De bevoegde autoriteit ziet erop toe dat luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappijen en entiteiten als gedefinieerd in het nationale programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart hun kritieke informatie- en communicatiesystemen en gegevens identificeren en beschermen tegen cyberaanvallen die de beveiliging van de burgerluchtvaart in gevaar kunnen brengen.

1.7.2. Luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappijen en entiteiten identificeren in hun beveiligingsprogramma of in de relevante documenten waarnaar in het beveiligingsprogramma wordt verwezen, de in punt 1.7.1 bedoelde kritieke informatie- en communicatiesystemen en gegevens.

Het beveiligingsprogramma of de relevante documenten waarnaar in het beveiligingsprogramma wordt verwezen, bevatten een gedetailleerde beschrijving van de maatregelen ter bescherming tegen, detectie van, reactie op en herstel van cyberaanvallen, zoals beschreven in punt 1.7.1.

1.7.3. De gedetailleerde maatregelen om dergelijke systemen en gegevens te beschermen tegen wederrechtelijke daden worden vastgesteld, ontwikkeld en uitgevoerd overeenkomstig een door de luchthavenexploitant, luchtvaartmaatschappij of entiteit, al naargelang van toepassing, uitgevoerde risicobeoordeling.

1.7.4 Where a specific authority or agency is competent for measures related to cyber threats within a single Member State, this authority or agency may be designated as competent for the coordination and/or monitoring of the cyber-related provisions in this Regulation.

▼M8

1.7.5 Wanneer luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappijen en entiteiten als gedefinieerd in het nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart onderworpen zijn aan afzonderlijke cyberbeveiligingsvereisten uit hoofde van andere EU- of nationale wetgeving, mag de bevoegde autoriteit de naleving van de voorschriften van deze verordening vervangen door de naleving van de elementen in de andere EU- of nationale wetgeving. De bevoegde autoriteit overlegt met de andere relevante bevoegde autoriteiten om te zorgen voor gecoördineerde of verenigbare toezichtsregelingen.

▼B

AANHANGSEL 1-A

ANDERE PERSONEN DAN PASSAGIERS

LIJST VAN VERBODEN VOORWERPEN

a) *vuurwapens en andere apparaten die projectielen kunnen afvuren* — apparaten waarmee een projectiel kan worden afgevuurd en aldus ernstig letsel kan worden toegebracht, of die de indruk wekken daarvoor te kunnen worden gebruikt, zoals:

— alle types vuurwapens, zoals pistolen, revolvers, geweren, jachtgeweren,

— speelgoedgeweren, replica- en imitatiegeweren die voor echte wapens kunnen worden aanzien,

— onderdelen van vuurwapens, met uitzondering van telescopische kijkers,

— luchtdruk- en CO_2-geweren, zoals pistolen, hagelgeweren, geweren en BB-guns,

— alarmpistolen en startpistolen,

— bogen, kruisbogen en pijlen,

— harpoen- en speergeweren,

— slingers en katapulten;

b) *verdovingsapparaten* — apparaten die specifiek ontworpen zijn om te verdoven of te immobiliseren, zoals:

— apparaten waarmee schokken kunnen worden toegebracht, zoals stunguns, taserwapens en stroomstokken,

— apparaten om dieren te verdoven en te doden,

— chemische stoffen, gassen en sprays, zoals mace, pepperspray, traangas, zuurspray en sprays om dieren te verjagen, waarmee personen kunnen worden uitgeschakeld of onschadelijk gemaakt;

▼B

c) *explosieven en brandgevaarlijke stoffen en apparaten* — explosieven en brandgevaarlijke stoffen en apparaten waarmee ernstig letsel kan worden toegebracht of waarmee de veiligheid van het luchtvaartuig in gevaar kan worden gebracht, of die de indruk wekken daarvoor te kunnen worden gebruikt, zoals:

— munitie,

— slagpijpjes,

— ontstekers en lonten,

— replica's of imitaties van explosieve voorwerpen,

— mijnen, granaten en andere militaire explosieven,

— vuurwerk en ander pyrotechnisch materiaal,

— rookblikken en -patronen,

— dynamiet, buskruit en kneedspringstoffen.

d) elk ander artikel dat kan worden gebruikt om ernstig letsel toe te brengen en dat niet gewoonlijk wordt gebruikt in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, zoals vechtsportmateriaal, sabels, zwaarden enz.

2. AFGEBAKENDE ZONES VAN LUCHTHAVENS

Deze verordening voorziet niet in bepalingen op dit gebied.

3. BEVEILIGING VAN LUCHTVAARTUIGEN

3.0. ALGEMENE BEPALINGEN

3.0.1. Tenzij anders vermeld, zorgen de luchtvaartmaatschappijen voor de toepassing van de in dit hoofdstuk uiteengezette maatregelen met betrekking tot hun luchtvaartuigen.

3.0.2. De derde landen die beveiligingsnormen hanteren die als gelijkwaardig aan de gemeenschappelijke basisnormen met betrekking tot de beveiliging van luchtvaartuigen worden erkend, zijn opgesomd in aanhangsel 3-B.

3.0.3. Een luchtvaartuig hoeft niet te worden onderworpen aan een beveiligingscontrole. Het wordt onderworpen aan een beveiligingsdoorzoeking overeenkomstig punt 3.1.

3.0.4. Een luchtvaartmaatschappij wordt er op verzoek door de luchthavenexploitant van in kennis gesteld of haar luchtvaartuig zich in een kritiek deel bevindt. Wanneer hieromtrent geen duidelijkheid bestaat, wordt aangenomen dat het luchtvaartuig zich in een ander dan een kritiek deel bevindt.

3.0.5. Wanneer een zone niet langer als een kritiek deel wordt beschouwd ten gevolge van een wijziging van de beveiligingsstatus, brengt de luchthaven de betrokken luchtvaartmaatschappijen daarvan op de hoogte.

▼M2

3.0.6. De lijst van verboden voorwerpen voor beveiligingsdoorzoekingen van de binnenkant een luchtvaartuig is dezelfde als die in aanhangsel 1-A. Geassembleerde explosieve en brandgevaarlijke apparaten worden beschouwd als verboden voorwerpen voor beveiligingsdoorzoekingen van de buitenkant een luchtvaartuig.

3.0.7. Met het oog op de toepassing van dit hoofdstuk wordt onder „dienstpanelen en -luiken van luchtvaartuigen” verstaan: externe toegangen en compartimenten met externe hendels of externe clip-downpanelen die gewoonlijk worden gebruikt om grondafhandelingsdiensten aan het luchtvaartuig te verlenen.

3.0.8. Verwijzingen naar derde landen in dit hoofdstuk en in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie hebben ook betrekking op andere landen en gebieden waarop, overeenkomstig artikel 355 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, titel VI van deel drie van dat Verdrag niet van toepassing is.

▼B

3.1. BEVEILIGINGSDOORZOEKING VAN LUCHTVAARTUIGEN

3.1.1. **Wanneer moet een beveiligingsdoorzoeking van een luchtvaartuig worden uitgevoerd?**

3.1.1.1. Een luchtvaartuig wordt aan een beveiligingsdoorzoeking onderworpen wanneer er redenen zijn om aan te nemen dat onbevoegde personen toegang hebben gehad tot het luchtvaartuig.

3.1.1.2. Een beveiligingsdoorzoeking van een luchtvaartuig bestaat uit een onderzoek van welbepaalde delen van een luchtvaartuig, die in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie zijn vastgesteld.

3.1.1.3. Een luchtvaartuig dat vanuit een niet in aanhangsel 3-B vermeld derde land aankomt in een kritiek deel wordt onderworpen aan een beveiligingsdoorzoeking nadat de passagiers zijn uitgestapt uit het te onderzoeken gedeelte en/of nadat het ruim is leeggemaakt. ►M15 De doorzoeking mag pas beginnen wanneer het luchtvaartuig zijn definitieve parkeerplaats heeft bereikt. ◄

3.1.1.4. Een luchtvaartuig dat aankomt uit een lidstaat waar het in transit was na te zijn aangekomen uit een niet in aanhangsel 3-B vermeld derde land wordt beschouwd als een luchtvaartuig dat aankomt uit een derde land.

3.1.1.5. Wanneer een beveiligingsdoorzoeking van een luchtvaartuig moet worden uitgevoerd, is eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

3.1.2. **Hoe moet een beveiligingsdoorzoeking van een luchtvaartuig worden uitgevoerd?**

De wijze waarop een beveiligingsdoorzoeking van een luchtvaartuig moet worden uitgevoerd, is eveneens onderhevig aan de bepalingen vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

▼M15

3.1.3. **Informatie over de beveiligingsdoorzoeking van een luchtvaartuig**

De hierna vermelde informatie over de beveiligingsdoorzoeking van een vertrekkend luchtvaartuig wordt geregistreerd en gedurende 24 uur of de duur van de vlucht, indien deze langer dan 24 uur duurt, bewaard op een andere plaats dan in het luchtvaartuig:

a) het vluchtnummer;

b) de plaats van herkomst van de vorige vlucht;

c) de datum en het tijdstip waarop de beveiligingsdoorzoeking werd uitgevoerd;

d) de naam en de handtekening van de persoon die verantwoordelijk is voor het uitvoeren van de beveiligingsdoorzoeking van het luchtvaartuig.

De in de eerste alinea vermelde informatie mag in elektronische vorm worden geregistreerd.

▼B

3.2. BESCHERMING VAN LUCHTVAARTUIGEN

3.2.1. **Bescherming van luchtvaartuigen — algemeen**

3.2.1.1. Ongeacht de plaats waar een luchtvaartuig in een luchthaven is geparkeerd, wordt elke buitendeur van het luchtvaartuig tegen toegang door onbevoegden beschermd door:

a) te garanderen dat onbevoegden die zich toegang trachten te verschaffen tot het luchtvaartuig onmiddellijk staande worden gehouden, of

b) de buitendeur te sluiten. Wanneer het luchtvaartuig zich in een kritiek deel bevindt, worden buitendeuren die voor personen onbereikbaar zijn vanaf de grond als gesloten beschouwd als de toegangshulpmiddelen zijn verwijderd en voldoende ver van het luchtvaartuig zijn geplaatst om redelijkerwijs de toegang van personen tot het luchtvaartuig te verhinderen, of

▼B

c) te voorzien in elektronische middelen die toegang door onbevoegden onmiddellijk detecteren, of

d) te voorzien in een toegangssysteem met elektronische luchthavenidentiteitskaarten aan alle deuren die rechtstreeks leiden naar de aviobrug voor passagiers welke zich naast een open deur van het luchtvaartuig bevindt; dit systeem verleent alleen toegang aan personen die zijn opgeleid overeenkomstig punt 11.2.3.7. Bij het gebruik van de deur moeten deze personen erop toezien dat toegang door onbevoegden wordt voorkomen.

3.2.1.2. Punt 3.2.1.1 is niet van toepassing op een luchtvaartuig dat in een gesloten hangar is geparkeerd of op andere wijze beschermd is tegen toegang door onbevoegden.

3.2.2. **Aanvullende bescherming van luchtvaartuigen met gesloten buitendeuren in een ander dan een kritiek deel**

3.2.2.1. Wanneer de buitendeuren zijn gesloten en het luchtvaartuig zich in een ander dan een kritiek deel bevindt, gelden de volgende verplichtingen met betrekking tot alle buitendeuren:

a) de toegangshulpmiddelen moeten verwijderd zijn, of

b) de deur moet verzegeld zijn, of

c) de deur moet vergrendeld zijn, of

d) de deur moet onder toezicht staan.

Punt a) geldt niet voor deuren die vanaf de grond toegankelijk zijn voor personen.

3.2.2.2. Wanneer, met betrekking tot deuren die niet vanaf de grond toegankelijk zijn voor personen, de toegangshulpmiddelen zijn verwijderd, moeten ze ver genoeg van het luchtvaartuig worden geplaatst om redelijkerwijs de toegang tot het luchtvaartuig te verhinderen.

3.2.2.3. Als de buitendeuren vergrendeld zijn, mogen alleen personen met een operationele behoefte in staat zijn ze te ontgrendelen.

3.2.2.4. Wanneer buitendeuren onder toezicht staan, moet dit toezicht garanderen dat toegang door onbevoegden onmiddellijk wordt gedetecteerd.

3.2.2.5. De bescherming van luchtvaartuigen met gesloten buitendeuren in een ander dan een kritiek deel is eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

AANHANGSEL 3-A

BEVEILIGINGSDOORZOEKING VAN LUCHTVAARTUIGEN

Gedetailleerde bepalingen met betrekking tot de beveiligingsdoorzoeking van luchtvaartuigen zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

▼M7

AANHANGSEL 3-B

BEVEILIGING VAN LUCHTVAARTUIGEN

DERDE LANDEN EN ANDERE LANDEN EN TERRITORIA WAAROP, OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 355 VAN HET VERDRAG BETREFFENDE DE WERKING VAN DE EUROPESE UNIE, TITEL VI VAN DEEL DRIE VAN DAT VERDRAG NIET VAN TOEPASSING IS EN WAARVAN DE BEVEILIGINGSNORMEN ALS GELIJKWAARDIG AAN DE GEMEENSCHAPPELIJKE BASISNORMEN INZAKE BEVEILIGING VAN DE BURGERLUCHTVAART WORDEN ERKEND

Met betrekking tot de beveiliging van luchtvaartuigen wordt erkend dat de volgende derde landen en andere landen en territoria waarop, overeenkomstig artikel 355 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, titel VI van deel drie van dat Verdrag niet van toepassing is, beveiligingsnormen toepassen die gelijkwaardig zijn aan de gemeenschappelijke basisnormen inzake beveiliging van de burgerluchtvaart:

▼M7

Canada

Faeröer, met betrekking tot de luchthaven van Vagar

Groenland, met betrekking tot de luchthaven van Kangerlussuaq

Guernsey

Man

Jersey

Montenegro

▼M13

Republiek Servië, met betrekking tot de luchthaven Belgrado Nikola Tesla

▼M7

Republiek Singapore, met betrekking tot de luchthaven van Changi

▼M13

Staat Israël, met betrekking tot de internationale luchthaven Ben Gurion

▼M7

Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland

Verenigde Staten van Amerika

De Commissie moet de bevoegde autoriteiten van de lidstaten onverwijld in kennis stellen wanneer zij over informatie beschikt dat de door het derde land of ander land of territorium gehanteerde normen voor de beveiliging die een belangrijk effect hebben op het algehele niveau van de luchtvaartbeveiliging in de EU, niet langer gelijkwaardig zijn aan de gemeenschappelijke basisnormen van de Unie.

De Commissie moet de bevoegde autoriteiten van de lidstaten onverwijld in kennis stellen wanneer zij over informatie beschikt inzake maatregelen, met inbegrip van compenserende maatregelen, waaruit blijkt dat de gelijkwaardigheid van de betrokken, door het derde land of ander land of territorium toegepaste beveiligingsnormen is hersteld.

▼B

4. PASSAGIERS EN HANDBAGAGE

4.0. ALGEMENE BEPALINGEN

4.0.1. Tenzij anders vermeld zorgt de autoriteit, de luchthavenexploitant, de luchtvaartmaatschappij of de entiteit die verantwoordelijk is voor het in artikel 10 van Verordening (EG) nr. 300/2008 vermelde nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart voor de tenuitvoerlegging van de in dit hoofdstuk uiteengezette maatregelen.

4.0.2. De derde landen die beveiligingsnormen hanteren die als gelijkwaardig aan de gemeenschappelijke basisnormen inzake passagiers en handbagage worden erkend, zijn opgesomd in aanhangsel 4-B.

▼M5

4.0.3. Passagiers en hun handbagage die aankomen uit een lidstaat waar het luchtvaartuig in transit was na te zijn aangekomen uit een derde land dat niet in aanhangsel 4-B is vermeld of uit een luchthaven in de Unie waar de betrokken lidstaat afwijkt van de gemeenschappelijke basisnormen als bedoeld in artikel 1 van Verordening (EU) nr. 1254/2009, worden beschouwd als passagiers en handbagage die aankomen uit een derde land, tenzij bevestigd is dat deze passagiers en hun handbagage volgens dit hoofdstuk aan een beveiligingsonderzoek zijn onderworpen.

▼B

4.0.4. In deze bijlage wordt verstaan onder:

a) „vloeistoffen, spuitbussen en gels” (LAG's): dit omvat ook pasta's, lotions, mengsels van vaste stoffen en vloeistoffen en de inhoud van drukrecipiënten, bijvoorbeeld tandpasta, haargel, dranken, soepen, siropen, parfum, scheerschuim en substanties met een soortgelijke consistentie;

b) „manipulatieaantonende tas” (STEB): een tas die beantwoordt aan de aanbevolen richtsnoeren inzake beveiligingscontrole van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie;

▼B

c) „systemen voor het opsporen van vloeibare explosieven” (LEDS): apparatuur die in staat is risicomaterialen op te sporen die beantwoorden aan de bepalingen van punt 12.7 van de bijlage bij Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

4.0.5. Verwijzingen naar derde landen in dit hoofdstuk en in voorkomend geval in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie hebben ook betrekking op andere landen en gebieden waarop, overeenkomstig artikel 355 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, titel VI van deel drie van dat Verdrag niet van toepassing is.

▼M5

4.0.6. Passagiers en hun handbagage die aankomen uit een luchthaven in de Unie waar de betrokken lidstaat afwijkt van de gemeenschappelijke basisnormen als bedoeld in artikel 1 van Verordening (EU) nr. 1254/2009, worden beschouwd als passagiers en handbagage die aankomen uit een derde land, tenzij bevestigd is dat deze passagiers en hun handbagage volgens dit hoofdstuk aan een beveiligingsonderzoek zijn onderworpen.

▼B

4.1. BEVEILIGINGSONDERZOEK VAN PASSAGIERS EN CABINEBAGAGE

4.1.1. **Beveiligingsonderzoeken van passagiers**

▼M16

4.1.1.1. Bovenkleding moet voor het beveiligingsonderzoek worden uitgetrokken en als handbagage aan een beveiligingsonderzoek worden onderworpen, tenzij het werkingsconcept van de apparatuur toestaat dat bovenkleding kan worden aangehouden. Zo nodig kan de screener de passagier verzoeken om meer kledingstukken uit te trekken.

▼B

4.1.1.2. Passagiers worden aan een beveiligingsonderzoek onderworpen met minstens een van de onderstaande methoden:

a) fouillering;

b) metaaldetectiepoorten (WTMD);

c) explosievenspeurhonden;

d) apparatuur voor detectie van explosievensporen (ETD);

e) beveiligingsscanners die geen ioniserende straling gebruiken;

▼M5

f) ETD-apparatuur in combinatie met draagbare metaaldetectieapparatuur (HHMD);

g) schoenmetaaldetectieapparatuur (SMD);

h) schoenexplosievendetectieapparatuur (SED).

▼B

Als de screener niet kan bepalen of de passagier al dan niet verboden voorwerpen bij zich heeft, krijgt de passagier geen toegang tot de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones of wordt hij opnieuw aan een beveiligingsonderzoek onderworpen tot de screener tevreden is over het resultaat.

4.1.1.3. Het fouilleren gebeurt zodanig dat redelijkerwijs kan worden gegarandeerd dat de persoon geen verboden voorwerpen bij zich draagt.

4.1.1.4. Wanneer het alarm van een metaaldetectiepoort wordt geactiveerd, wordt nagegaan wat de oorzaak daarvan is.

4.1.1.5. Draagbare metaaldetectoren mogen alleen als aanvullend middel voor een beveiligingsonderzoek worden gebruikt. Ze vervangen niet een fouillering en de daarbij horende vereisten.

▼B

4.1.1.6. Wanneer toestemming wordt verleend om een levend dier mee te nemen in de cabine van een luchtvaartuig, wordt het als een passagier of als handbagage aan een beveiligingsonderzoek onderworpen.

4.1.1.7. De bevoegde autoriteit kan categorieën opstellen van passagiers die, om objectieve redenen, worden onderworpen aan bijzondere onderzoeksprocedures of die van een beveiligingsonderzoek worden vrijgesteld. De Commissie wordt in kennis gesteld van deze categorieën.

4.1.1.8. Beveiligingsonderzoeken van passagiers zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

▼M5

4.1.1.9. Explosievenspeurhonden, ETD-apparatuur, SMD-apparatuur en SED-apparatuur mogen alleen als aanvullend onderzoeksmiddel worden gebruikt.

▼B

4.1.1.10. Wanneer voor de uitvoering van beveiligingsonderzoeken van passagiers een beveiligingsscanner met een menselijke operator wordt gebruikt, als gedefinieerd in punt 12.11.1, tweede alinea, moet aan elk van de volgende minimumvoorwaarden zijn voldaan:

a) beveiligingsscanners mogen geen beelden opslaan, bewaren, kopiëren, afdrukken of opzoeken. Elk tijdens het beveiligingsonderzoek gegenereerd beeld blijft beschikbaar gedurende de tijd die de operator nodig heeft om het te analyseren en wordt gewist zodra de passagier het beveiligingsonderzoek met succes heeft doorlopen. Elke onrechtmatige toegang of ongeoorloofd gebruik van de beelden is verboden en wordt verhinderd;

b) de operator die de beelden analyseert, dient zich in een gescheiden ruimte te bevinden zodat hij/zij de onderzochte passagier niet kan zien;

c) in de gescheiden ruimte waar de beelden worden geanalyseerd, mag zich geen technische apparatuur bevinden waarmee beelden kunnen worden opgeslagen, gekopieerd, gefotografeerd of op een andere wijze worden geregistreerd;

d) het beeld mag niet worden gekoppeld aan gegevens betreffende de onderzochte persoon en zijn of haar identiteit dient anoniem te blijven;

e) een passagier mag eisen dat het beeld van zijn/haar lichaam wordt geanalyseerd door een screener van een door hem/haar gekozen geslacht;

f) het beeld wordt vervaagd of verduisterd om te voorkomen dat het gezicht van de passagier herkenbaar is.

De punten a) en d) gelden eveneens voor beveiligingsscanners met automatische dreigingsdetectie.

Passagiers hebben het recht een onderzoek met een beveiligingsscanner te weigeren. In dat geval zal de passagier worden onderzocht middels een alternatieve methode voor beveiligingsonderzoek, met inbegrip van minstens een fouillering overeenkomstig aanhangsel 4-A van Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie. Wanneer het alarm van de beveiligingsscanner wordt geactiveerd, wordt nagegaan wat de oorzaak daarvan is.

Vóór het beveiligingsonderzoek met een beveiligingsscanner wordt de passagier ingelicht over de gebruikte technologie, de daaraan verbonden voorwaarden en de mogelijkheid om een onderzoek met een beveiligingsscanner te weigeren.

4.1.1.11. Apparatuur voor detectie van explosievensporen (ETD), in combinatie met draagbare metaaldetectieapparatuur (HHMD), mag alleen worden gebruikt in gevallen waarin de screener van oordeel is dat fouilleren van een bepaald deel van de persoon inefficiënt en/of ongewenst is.

▼B

4.1.2. **Beveiligingsonderzoek van handbagage**

4.1.2.1. Voor het beveiligingsonderzoek worden draagbare computers en andere grote elektrische voorwerpen uit de handbagage verwijderd en afzonderlijk aan een beveiligingsonderzoek onderworpen, tenzij de handbagage aan een beveiligingsonderzoek wordt onderworpen met explosievendetectiesystemen (EDS) die beantwoorden aan norm C2 of hoger.

4.1.2.2. Bij binnenkomst in de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone voeren de bevoegde autoriteiten op alle luchthavens een beveiligingsonderzoek uit van minstens de in een luchthaven of aan boord van een luchtvaartuig verkregen LAG's die zijn verpakt in een verzegelde manipulatieaantonende tas, waarin een bewijs van aankoop aan de luchtzijde van een luchthaven of aan boord van een luchtvaartuig zichtbaar is, alsook van de LAG's die bestemd zijn om tijdens de reis te worden gebruikt om medische redenen of met het oog op een speciaal dieet, inclusief babyvoeding.

Vóór het beveiligingsonderzoek worden LAG's uit de handbagage verwijderd en afzonderlijk aan een beveiligingsonderzoek onderworpen, tenzij de apparatuur die gebruikt wordt voor beveiligingsonderzoeken van handbagage ook in staat is om meerdere gesloten verpakkingen van LAG's die zich in bagage bevinden, te onderzoeken.

Als LAG's uit de handbagage zijn verwijderd, presenteert de passagier:

a) alle LAG's in individuele containers met een capaciteit van hoogstens 100 ml of gelijkwaardig, in één transparante hersluitbare plastic zak met een inhoud van hoogstens één liter, waarbij de inhoud gemakkelijk in de zak past en de zak volledig gesloten is, en

b) alle andere LAG's, inclusief manipulatieaantonende tassen die LAG's bevatten.

De bevoegde autoriteiten, luchtvaartmaatschappijen en luchthavens verstrekken de passagiers passende informatie over het beveiligingsonderzoek van LAG's in hun luchthaven.

▼M16

4.1.2.3. Handbagage wordt aan een beveiligingsonderzoek onderworpen met minstens een van de onderstaande methoden:

a) een onderzoek met de hand;

b) röntgenapparatuur;

c) explosievendetectiesystemen (EDS);

d) software voor de automatische detectie van verboden voorwerpen (APID), in combinatie met punt c);

e) explosievenspeurhonden, in combinatie met punt a);

f) ETD-apparatuur.

Als de screener niet kan bepalen of de handbagage al dan niet verboden voorwerpen bevat, wordt ze geweigerd of opnieuw aan een beveiligingsonderzoek onderworpen tot de screener tevreden is over het resultaat.

▼B

4.1.2.4. Een onderzoek met de hand van handbagage bestaat uit een handmatige controle van de bagage, inclusief de inhoud ervan, teneinde redelijkerwijs te garanderen dat er geen verboden voorwerpen in aanwezig zijn.

▼M16

4.1.2.5. Als röntgenapparatuur wordt gebruikt, wordt elk beeld door de screener bekeken.

Als EDS-apparatuur wordt gebruikt, wordt elk beeld bekeken door de screener of geanalyseerd door software voor automatische detectie van verboden voorwerpen (APID).

4.1.2.6. Als APID-software wordt gebruikt, wordt elk alarmsignaal als bedoeld in punt 12.13.1.1 tot tevredenheid van de screener opgelost, teneinde redelijkerwijs te garanderen dat geen verboden voorwerpen worden meegenomen in de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone of aan boord van een luchtvaartuig.

Als EDS-apparatuur wordt gebruikt, wordt elk alarmsignaal als bedoeld in punt 12.4.1.3 opgelost door de bagage opnieuw aan een beveiligingsonderzoek te onderwerpen met behulp van een extra screeningsmethode.

Als de EDS-apparatuur vóór 1 juli 2023 is geïnstalleerd en zonder APID-software wordt gebruikt, wordt elk in punt 12.4.1.3 bedoeld alarmsignaal tot tevredenheid van de screener opgelost teneinde redelijkerwijs te garanderen dat geen verboden voorwerpen worden meegenomen in de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone of aan boord van een luchtvaartuig. Als de aard van een voorwerp onduidelijk is, worden de alarmsignalen opgelost door de bagage opnieuw aan een beveiligingsonderzoek te onderwerpen met behulp van een extra screeningsmethode.

▼B

4.1.2.7. Wanneer gebruik wordt gemaakt van röntgen- of EDS-apparatuur wordt elk voorwerp waarvan de dichtheid de screener verhindert om de inhoud van de handbagage te analyseren, uit de bagage genomen. De bagage wordt opnieuw aan een beveiligingsonderzoek onderworpen en het voorwerp wordt afzonderlijk aan een beveiligingsonderzoek onderworpen als handbagage.

4.1.2.8. Bagage waarin zich een groot elektrisch apparaat bevindt, wordt opnieuw aan een beveiligingsonderzoek onderworpen nadat het voorwerp uit de bagage is verwijderd; het elektrisch apparaat wordt afzonderlijk aan een beveiligingsonderzoek onderworpen, tenzij de handbagage aan een beveiligingsonderzoek is onderworpen met EDS-apparatuur die beantwoordt aan norm C2 of hoger.

4.1.2.9. Explosievenspeurhonden en apparatuur voor de detectie van explosievensporen (ETD) mogen alleen als aanvullend onderzoeksmiddel worden gebruikt.

4.1.2.10. De bevoegde autoriteit kan categorieën opstellen van handbagage die, om objectieve redenen, worden onderworpen aan bijzondere onderzoeksprocedures of die van een beveiligingsonderzoek worden vrijgesteld. De Commissie wordt in kennis gesteld van deze categorieën.

4.1.2.11. Personen die een beveiligingsonderzoek van handbagage uitvoeren door middel van röntgenapparatuur of explosievendetectiesystemen mogen normaal gezien niet meer dan 20 minuten na elkaar beelden bekijken. Na elke periode dient de persoon in kwestie minstens 10 minuten geen beelden te bekijken. Deze eis is alleen van toepassing wanneer een continue stroom van beelden moet worden bekeken.

Er dient een supervisor verantwoordelijk te zijn voor de personen die beveiligingsonderzoeken van handbagage uitvoeren, teneinde de optimale samenstelling van het team, de kwaliteit van het werk en de opleiding, ondersteuning en beoordeling te garanderen.

▼M16

4.1.2.12. Als APID-software wordt gebruikt in combinatie met EDS-apparatuur die voldoet aan een van de normen C1, C1+, C2 of C2+, waarborgt de exploitant of entiteit die de apparatuur gebruikt dat de procedures in overeenstemming zijn met het werkingsconcept van die normen met betrekking tot een beveiligingsonderzoek van grote elektronische toestellen of LAG's.

▼M16

4.1.2.13. Beveiligingsonderzoeken van handbagage zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen die zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

▼B

4.1.3. **Beveiligingsonderzoeken van vloeistoffen, spuitbussen en gels (LAG's)**

▼M5

4.1.3.1. LAG's die door passagiers worden meegenomen, mogen bij binnenkomst in een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone worden vrijgesteld van een beveiligingsonderzoek met LEDS-apparatuur als de LAG's zijn verpakt in individuele containers met een capaciteit van hoogstens 100 ml of gelijkwaardig, in één transparante hersluitbare plastic zak met een inhoud van hoogstens één liter, waarbij de inhoud gemakkelijk in de zak past en de zak volledig gesloten is.

———————

▼M2

4.1.3.3. De bevoegde autoriteit kan categorieën opstellen van LAG's die, om objectieve redenen, worden onderworpen aan bijzondere onderzoeksprocedures of die van een beveiligingsonderzoek worden vrijgesteld. De Commissie wordt in kennis gesteld van deze categorieën.

4.1.3.4. Beveiligingsonderzoeken van LAG's zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

▼B

4.2. BESCHERMING VAN PASSAGIERS EN HANDBAGAGE

De bescherming van passagiers en handbagage is eveneens onderhevig aan de bepalingen vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

4.3. PASSAGIERS DIE DE ORDE KUNNEN VERSTOREN

4.3.1. Een luchtvaartmaatschappij wordt er van tevoren schriftelijk door de betreffende bevoegde autoriteit van in kennis gesteld dat een passagier die de orde kan verstoren voornemens is aan boord van haar luchtvaartuig te gaan.

4.3.2. De kennisgeving dient de volgende gegevens te bevatten:

a) de identiteit en het geslacht van de persoon, en

b) de reden voor het vervoer, en

c) de naam en functie van de begeleiders, indien beschikbaar, en

d) een risicobeoordeling door de betreffende bevoegde autoriteit, met inbegrip van de redenen voor het al dan niet begeleiden, en

e) vooraf bepaalde zitplaatsen, indien nodig, en

f) de aard van de beschikbare reisdocumenten.

De luchtvaartmaatschappij stelt de gezagvoerder in kennis van deze informatie vóór de passagiers aan boord gaan van het luchtvaartuig.

4.3.3. De betreffende bevoegde autoriteit ziet erop toe dat personen die in hechtenis zijn, altijd worden begeleid.

4.4. VERBODEN VOORWERPEN

4.4.1. Passagiers mogen de in aanhangsel 4-C vermelde voorwerpen niet meenemen in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones of aan boord van een luchtvaartuig.

4.4.2. Vrijstelling van punt 4.4.1 kan worden verleend voor zover:

a) de bevoegde autoriteit toestemming heeft verleend om het voorwerp mee te nemen, en

b) de luchtvaartmaatschappij vóór de passagiers aan boord gaan van het luchtvaartuig informatie heeft ontvangen over de desbetreffende passagier en het voorwerp dat hij meeneemt, en

c) de toepasselijke veiligheidsregels worden nageleefd.

Deze voorwerpen worden vervolgens in veilige omstandigheden aan boord van het luchtvaartuig bewaard.

▼B

4.4.3. De luchtvaartmaatschappij zorgt ervoor dat passagiers vóór het voltooien van de check-in informatie krijgen over de in aanhangsel 4-C vermelde verboden voorwerpen.

AANHANGSEL 4-A

VEREISTEN MET BETREKKING TOT FOUILLEREN

Gedetailleerde bepalingen met betrekking tot fouilleren zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

▼M7

AANHANGSEL 4-B

PASSAGIERS EN HANDBAGAGE

DERDE LANDEN EN ANDERE LANDEN EN TERRITORIA WAAROP, OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 355 VAN HET VERDRAG BETREFFENDE DE WERKING VAN DE EUROPESE UNIE, TITEL VI VAN DEEL DRIE VAN DAT VERDRAG NIET VAN TOEPASSING IS EN WAARVAN DE BEVEILIGINGSNORMEN ALS GELIJKWAARDIG AAN DE GEMEENSCHAPPELIJKE BASISNORMEN INZAKE BEVEILIGING VAN DE BURGERLUCHTVAART WORDEN ERKEND

Met betrekking tot passagiers en handbagage wordt erkend dat de volgende derde landen en landen en territoria waarop, overeenkomstig artikel 355 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, titel VI van deel drie van dat Verdrag niet van toepassing is, beveiligingsnormen toepassen die gelijkwaardig zijn aan de gemeenschappelijke basisnormen inzake beveiliging van de burgerluchtvaart:

Canada

Faeröer, met betrekking tot de luchthaven van Vagar

Groenland, met betrekking tot de luchthaven van Kangerlussuaq

Guernsey

Man

Jersey

Montenegro

▼M13

Republiek Servië, met betrekking tot de luchthaven Belgrado Nikola Tesla

▼M7

Republiek Singapore, met betrekking tot de luchthaven van Changi

▼M13

Staat Israël, met betrekking tot de internationale luchthaven Ben Gurion

▼M7

Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland

Verenigde Staten van Amerika

De Commissie moet de bevoegde autoriteiten van de lidstaten onverwijld in kennis stellen wanneer zij over informatie beschikt dat de door het derde land of ander land of territorium gehanteerde normen voor de beveiliging die een belangrijk effect hebben op het algehele niveau van de luchtvaartbeveiliging in de EU, niet langer gelijkwaardig zijn aan de gemeenschappelijke basisnormen van de Unie.

De Commissie moet de bevoegde autoriteiten van de lidstaten onverwijld in kennis stellen wanneer zij over informatie beschikt inzake maatregelen, met inbegrip van compenserende maatregelen, waaruit blijkt dat de gelijkwaardigheid van de betrokken, door het derde land of ander land of territorium toegepaste beveiligingsnormen is hersteld.

▼B

AANHANGSEL 4-C

PASSAGIERS EN HANDBAGAGE

LIJST VAN VERBODEN VOORWERPEN

Onverminderd de toepasselijke veiligheidsregels, mogen passagiers de volgende voorwerpen niet meenemen in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones en aan boord van luchtvaartuigen:

a) *vuurwapens en andere apparaten die projectielen kunnen afvuren* — apparaten waarmee een projectiel kan worden afgevuurd en aldus ernstig letsel kan worden toegebracht, of die de indruk wekken daarvoor te kunnen worden gebruikt, zoals:

   — alle types vuurwapens, zoals pistolen, revolvers, geweren, jachtgeweren,

   — speelgoedgeweren, replica- en imitatiegeweren die voor echte wapens kunnen worden aanzien,

   — onderdelen van vuurwapens, met uitzondering van telescopische kijkers

   — luchtdruk- en CO_2-geweren, zoals pistolen, hagelgeweren, geweren en BB-guns,

   — alarmpistolen en startpistolen

   — bogen, kruisbogen en pijlen

   — harpoen- en speergeweren

   — katapulten

b) *verdovingsapparaten* — apparaten die specifiek ontworpen zijn om te verdoven of te immobiliseren, zoals:

   — apparaten waarmee schokken kunnen worden toegebracht, zoals stunguns, taserwapens en stroomstokken

   — apparaten om dieren te verdoven en te doden

   — chemische stoffen, gassen en sprays, zoals mace, pepperspray, traangas, zuurspray en sprays om dieren te verjagen, waarmee personen kunnen worden uitgeschakeld of onschadelijk gemaakt

c) *voorwerpen met een scherpe punt of een scherpe rand* — voorwerpen met een scherpe punt of een scherpe rand waarmee ernstig letsel kan worden toegebracht, zoals:

   — voorwerpen die ontworpen zijn om mee te hakken, zoals bijlen, hak- en kapmessen

   — ijsbijlen en ijspikken

   — scheermessen

   — cuttermessen

   — messen met een blad van meer dan 6 cm

   — scharen met bladen van meer dan 6 cm, gemeten vanaf het scharnierpunt

   — vechtsportmateriaal met een scherpe punt of rand

   — zwaarden en sabels

d) *gereedschap* — gereedschap waarmee ernstige verwondingen kan worden toegebracht of waarmee de veiligheid van het luchtvaartuig in gevaar kan worden gebracht, zoals:

   — breekijzers

   — boren en boorkoppen, inclusief draagbare draadloze elektrische boren

   — gereedschap met een blad of schacht van meer dan 6 cm, dat als wapen kan worden gebruikt, zoals schroevendraaiers en beitels

   — zagen, inclusief draagbare draadloze elektrische zagen

   — soldeerlampen

   — penschietpistolen en schiethamers

▼B

e) *stompe voorwerpen* — voorwerpen waarmee kan worden geslagen en aldus ernstige verwondingen kunnen worden toegebracht, zoals:

— honkbal- en softbalknuppels

— knuppels en stokken, zoals houten stokken, gummiknuppels en wapenstokken

— vechtsportmateriaal

f) *explosieven en brandgevaarlijke stoffen en apparaten* — explosieven en brandgevaarlijke stoffen en apparaten waarmee ernstig letsel kan worden toegebracht of waarmee de veiligheid van het luchtvaartuig in gevaar kan worden gebracht, of die de indruk wekken daarvoor te kunnen worden gebruikt, zoals:

— munitie

— slagpijpjes

— ontstekers en lonten

— replica's of imitaties van explosieve voorwerpen

— mijnen, granaten en andere militaire explosieven

— vuurwerk en ander pyrotechnisch materiaal

— rookblikken en -patronen

— dynamiet, buskruit en kneedspringstoffen

5. **RUIMBAGAGE**

5.0. ALGEMENE BEPALINGEN

5.0.1. Tenzij anders vermeld zorgt de autoriteit, de luchthavenexploitant, de luchtvaartmaatschappij of de entiteit die verantwoordelijk is voor het in artikel 10 van Verordening (EG) nr. 300/2008 vermelde nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart voor de tenuitvoerlegging van de in dit hoofdstuk uiteengezette maatregelen.

5.0.2. De derde landen waarvan de gehanteerde beveiligingsnormen als gelijkwaardig aan de gemeenschappelijke basisnormen met betrekking tot ruimbagage worden erkend, zijn opgesomd in aanhangsel 5-A.

▼M5

5.0.3. Ruimbagage die aankomt uit een lidstaat waar het luchtvaartuig in transit was na te zijn aangekomen uit een derde land dat niet in aanhangsel 5-A is vermeld of uit een luchthaven in de Unie waar de betrokken lidstaat afwijkt van de gemeenschappelijke basisnormen als bedoeld in artikel 1 van Verordening (EU) nr. 1254/2009, wordt beschouwd als ruimbagage die aankomt uit een derde land, tenzij bevestigd is dat die ruimbagage volgens dit hoofdstuk aan een beveiligingsonderzoek is onderworpen.

▼B

5.0.4. Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt onder „beveiligde bagage” verstaan: aan een beveiligingsonderzoek onderworpen vertrekkende ruimbagage die op een zodanige wijze fysiek wordt beschermd dat wordt voorkomen dat er voorwerpen aan worden toegevoegd.

5.0.5. Verwijzingen naar derde landen in dit hoofdstuk en in voorkomend geval in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie hebben ook betrekking op andere landen en gebieden waarop, overeenkomstig artikel 355 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, titel VI van deel drie van dat Verdrag niet van toepassing is.

▼M5

5.0.6. Ruimbagage die aankomt uit een luchthaven in de Unie waar de betrokken lidstaat afwijkt van de gemeenschappelijke basisnormen als bedoeld in artikel 1 van Verordening (EU) nr. 1254/2009, wordt beschouwd als ruimbagage die aankomt uit een derde land, tenzij bevestigd is dat die ruimbagage volgens dit hoofdstuk aan een beveiligingsonderzoek is onderworpen.

▼B

5.1. BEVEILIGINGSONDERZOEK VAN RUIMBAGAGE

5.1.1. De volgende methoden worden, individueel of in combinatie met elkaar, gebruikt om ruimbagage te onderzoeken:

a) doorzoeken met de hand, of

b) röntgenapparatuur, of

c) explosievendetectiesystemen (EDS), of

d) apparatuur voor de detectie van explosievensporen (ETD), of

e) explosievenspeurhonden.

Als de screener niet kan bepalen of de ruimbagage al dan niet verboden voorwerpen bevat, wordt ze geweigerd of opnieuw aan een beveiligingsonderzoek onderworpen tot de screener tevreden is over het resultaat.

5.1.2. Een onderzoek met de hand bestaat uit een grondige handmatige controle van de bagage, inclusief alle inhoud ervan, teneinde redelijkerwijs te garanderen dat ze geen verboden voorwerpen bevat.

5.1.3. Wanneer gebruik wordt gemaakt van röntgen- of EDS-apparatuur wordt elk voorwerp waarvan de dichtheid de screener verhindert om de inhoud van de bagage te analyseren, op een andere wijze aan een beveiligingsonderzoek onderworpen.

5.1.4. Beveiligingsonderzoeken met behulp van apparatuur voor detectie van explosievensporen (ETD) bestaan uit een analyse van monsters van zowel de binnen- als de buitenkant van de bagage en van de inhoud. De inhoud mag ook met de hand worden onderzocht.

5.1.5. De bevoegde autoriteit kan categorieën opstellen van ruimbagage die, om objectieve redenen, worden onderworpen aan bijzondere onderzoeksprocedures of die van een beveiligingsonderzoek worden vrijgesteld. De Commissie wordt in kennis gesteld van deze categorieën.

5.1.6. Beveiligingsonderzoeken van ruimbagage zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

5.1.7. Personen die een beveiligingsonderzoek van ruimbagage uitvoeren door middel van röntgenapparatuur of apparatuur voor de detectie van explosieven mogen normaal gezien niet meer dan 20 minuten na elkaar beelden bekijken. Na elke periode dient de persoon in kwestie minstens 10 minuten geen beelden te bekijken. Deze eis is slechts van toepassing wanneer een continue stroom van beelden moet worden bekeken.

Er dient een supervisor verantwoordelijk te zijn voor de personen die beveiligingsonderzoeken van ruimbagage uitvoeren, teneinde de optimale samenstelling van het team, de kwaliteit van het werk en de opleiding, ondersteuning en beoordeling te garanderen.

5.2. BESCHERMING VAN RUIMBAGAGE

5.2.1. Passagiers krijgen geen toegang tot ruimbagage die aan een beveiligingsonderzoek is onderworpen, tenzij het hun eigen bagage betreft en ze onder toezicht staan, teneinde te garanderen dat:

a) geen van de in aanhangsel 5-B vermelde verboden voorwerpen aan de ruimbagage worden toegevoegd, of

b) geen van de in aanhangsel 4-C vermelde verboden voorwerpen uit de ruimbagage worden gehaald en in de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones of aan boord van een luchtvaartuig worden gebracht.

▼B

5.2.2. Ruimbagage die niet beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden wordt opnieuw aan een beveiligingsonderzoek onderworpen.

5.2.3. De bescherming van ruimbagage is eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

5.3. CONTROLE OP DE CONNECTIE TUSSEN BAGAGE EN PASSAGIERS

5.3.1. **Identificatie van ruimbagage**

5.3.1.1. Tijdens de instapprocedure ziet een luchtvaartmaatschappij erop toe dat een passagier een geldige instapkaart of een gelijkwaardig document voorlegt dat overeenstemt met de ingecheckte ruimbagage.

5.3.1.2. Een luchtvaartmaatschappij zorgt voor een procedure voor het identificeren van ruimbagage van passagiers die niet aan boord van het luchtvaartuig zijn gegaan of die vóór het vertrek het luchtvaartuig hebben verlaten.

5.3.1.3. Als de passagier niet aan boord van het luchtvaartuig is, wordt de ruimbagage die overeenstemt met zijn instapkaart of gelijkwaardig document als onbegeleid beschouwd.

5.3.1.4. Een luchtvaartmaatschappij ziet erop toe dat duidelijk kan worden vastgesteld dat voor elk stuk onbegeleide ruimbagage toestemming voor vervoer door de lucht is gegeven.

5.3.2. **Factoren buiten controle van de passagier**

5.3.2.1. De reden waarom de bagage als onbegeleid wordt beschouwd, wordt geregistreerd vóór de bagage in een luchtvaartuig wordt geladen, tenzij de in punt 5.3.3 bedoelde beveiligingscontroles worden toegepast.

5.3.2.2. Aanvullende gedetailleerde bepalingen met betrekking tot factoren buiten controle van de passagier zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

5.3.3. **Passende beveiligingscontroles voor onbegeleide ruimbagage**

5.3.3.1. Onbegeleide ruimbagage die niet onder punt 5.3.2 valt, wordt aan een beveiligingsonderzoek onderworpen aan de hand van een van de in punt 5.1.1 vastgestelde methoden en, indien van toepassing, door de aanvullende vereisten van Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie toe te passen.

5.3.3.2. Ruimbagage die als onbegeleide bagage wordt beschouwd ten gevolge van andere dan de in punt 5.3.2.2 vermelde factoren wordt uit het luchtvaartuig verwijderd en opnieuw aan een beveiligingsonderzoek onderworpen alvorens ze weer wordt ingeladen.

5.3.3.3. Aanvullende gedetailleerde bepalingen met betrekking tot passende beveiligingscontroles voor onbegeleide ruimbagage zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

5.4. VERBODEN VOORWERPEN

5.4.1. Passagiers mogen de in aanhangsel 5-B vermelde voorwerpen niet meenemen in hun ruimbagage.

5.4.2. Vrijstelling van punt 5.4.1 kan worden verleend voor zover:

a) de nationale regels van de bevoegde autoriteit toestaan dat het voorwerp wordt meegenomen, en

b) de toepasselijke veiligheidsregels worden nageleefd.

▼M15

Een luchtvaartmaatschappij ziet erop toe dat het vervoer van vuurwapens in ruimbagage alleen wordt toegestaan nadat een daartoe gemachtigde en gekwalificeerde persoon heeft vastgesteld dat zij niet geladen zijn. De vuurwapens worden opgeslagen op een plaats die tijdens de vlucht voor niemand toegankelijk is.

▼M2

5.4.3. De luchtvaartmaatschappij zorgt ervoor dat passagiers op enig moment vóór het voltooien van de check-in informatie krijgen over de in aanhangsel 5-B vermelde verboden voorwerpen.

▼M7

AANHANGSEL 5-A

RUIMBAGAGE

DERDE LANDEN EN ANDERE LANDEN EN TERRITORIA WAAROP, OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 355 VAN HET VERDRAG BETREFFENDE DE WERKING VAN DE EUROPESE UNIE, TITEL VI VAN DEEL DRIE VAN DAT VERDRAG NIET VAN TOEPASSING IS EN WAARVAN DE BEVEILIGINGSNORMEN ALS GELIJKWAARDIG AAN DE GEMEENSCHAPPELIJKE BASISNORMEN INZAKE BEVEILIGING VAN DE BURGERLUCHTVAART WORDEN ERKEND

Met betrekking tot ruimbagage wordt erkend dat de volgende derde landen en andere landen en territoria waarop, overeenkomstig artikel 355 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, titel VI van deel drie van dat Verdrag niet van toepassing is, beveiligingsnormen toepassen die gelijkwaardig zijn aan de gemeenschappelijke basisnormen inzake beveiliging van de burgerluchtvaart:

Canada

Faeröer, met betrekking tot de luchthaven van Vagar

Groenland, met betrekking tot de luchthaven van Kangerlussuaq

Guernsey

Man

Jersey

Montenegro

▼M13

Republiek Servië, met betrekking tot de luchthaven Belgrado Nikola Tesla

▼M7

Republiek Singapore, met betrekking tot de luchthaven van Changi

Israël, met betrekking tot de internationale luchthaven Ben Gurion

Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland

Verenigde Staten van Amerika

De Commissie moet de bevoegde autoriteiten van de lidstaten onverwijld in kennis stellen wanneer zij over informatie beschikt dat de door het derde land of ander land of territorium gehanteerde normen voor de beveiliging die een belangrijk effect hebben op het algehele niveau van de luchtvaartbeveiliging in de EU, niet langer gelijkwaardig zijn aan de gemeenschappelijke basisnormen van de Unie.

De Commissie moet de bevoegde autoriteiten van de lidstaten onverwijld in kennis stellen wanneer zij over informatie beschikt inzake maatregelen, met inbegrip van compenserende maatregelen, waaruit blijkt dat de gelijkwaardigheid van de betrokken, door het derde land of ander land of territorium toegepaste beveiligingsnormen is hersteld.

▼B

AANHANGSEL 5-B

RUIMBAGAGE

LIJST VAN VERBODEN VOORWERPEN

Passagiers mogen de volgende artikelen niet meenemen in hun ruimbagage:

explosieven en brandgevaarlijke stoffen en apparaten — explosieven en brandgevaarlijke stoffen en apparaten waarmee ernstig letsel kan worden toegebracht of waarmee de veiligheid van het luchtvaartuig in gevaar kan worden gebracht, zoals:

— munitie,

— slagpijpjes,

— ontstekers en lonten,

▼B

— mijnen, granaten en andere militaire explosieven,

— vuurwerk en ander pyrotechnisch materiaal,

— rookblikken en -patronen,

— dynamiet, buskruit en kneedspringstoffen.

6. **VRACHT EN POST**

6.0. ALGEMENE BEPALINGEN

6.0.1. De autoriteit, luchthavenexploitant, luchtvaartmaatschappij of entiteit, zoals gedefinieerd in dit hoofdstuk, zorgt voor de toepassing van de in dit hoofdstuk uiteengezette maatregelen.

6.0.2. Samengestelde explosieve en brandgevaarlijke apparaten die niet overeenkomstig de toepasselijke veiligheidsregels worden vervoerd, worden beschouwd als verboden voorwerpen in vracht- en postzendingen.

6.0.3. Verwijzingen naar derde landen in dit hoofdstuk en in voorkomend geval in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie hebben ook betrekking op andere landen en gebieden waarop, overeenkomstig artikel 355 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, titel VI van deel drie van dat Verdrag niet van toepassing is.

▼M12

6.0.4. Voor de toepassing van deze bijlage wordt onder “vroegtijdige uitwisseling van informatie over ladingen (Pre-Loading Advance Cargo Information, PLACI)” het proces verstaan van een eerste risicoanalyse, met het oog op de beveiliging van de luchtvaart, van goederen die door de lucht in het douanegebied van de Unie [1] worden binnengebracht.

▼B

6.1. BEVEILIGINGSCONTROLES — ALGEMENE BEPALINGEN

6.1.1. Alle vracht en post wordt door een erkende agent aan een beveiligingsonderzoek onderworpen alvorens in een luchtvaartuig te worden geladen, tenzij:

a) een erkende agent de zending aan de vereiste beveiligingscontroles heeft onderworpen en de zending vanaf het ogenblik van die controles tot het ogenblik van inladen beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden, of

b) een bekende afzender de zending aan de vereiste beveiligingscontroles heeft onderworpen en de zending vanaf het ogenblik van die controles tot het ogenblik van inladen beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden, of

▼M15

_____

▼B

d) de zending van beveiligingsonderzoeken is vrijgesteld en tegen manipulatie door onbevoegden is beschermd vanaf het ogenblik dat ze identificeerbare luchtvracht of identificeerbare luchtpost werd tot het ogenblik van inladen.

6.1.2. Als er redenen zijn om aan te nemen dat een zending die aan beveiligingscontroles is onderworpen, tekenen van manipulatie vertoont of niet beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden vanaf het ogenblik dat die controles zijn uitgevoerd, wordt ze door een erkende agent aan een beveiligingsonderzoek onderworpen alvorens in een luchtvaartuig te worden geladen. Zendingen die tekenen van ernstige manipulatie vertonen of die om andere redenen verdacht zijn, worden behandeld als hoogrisicovracht of -post overeenkomstig punt 6.7.

[1] Omdat IJsland geen deel uitmaakt van het douanegebied van de Unie, wordt IJsland voor de toepassing van punt 6.8.7 van deze bijlage als een derde land beschouwd.

▼**M5**

_____

▼**M15**

6.1.3. Een erkende agent die een zending afwijst omdat ze een hoog risico inhoudt, ziet erop toe dat de zending en de begeleidende documentatie worden gemarkeerd als hoogrisicovracht en -post alvorens de zending wordt teruggegeven aan de vertegenwoordiger van de entiteit die de zending afgeeft. Die zending mag niet in een luchtvaartuig worden geladen, tenzij zij door een andere erkende agent wordt behandeld overeenkomstig punt 6.7.

▼**M12**

6.1.4. Toegang tot de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones voor vracht en post mag pas worden verleend nadat is vastgesteld tot welke van de volgende categorieën de entiteit die de zending van landzijde vervoert, behoort:

a) erkende agent;

b) bekende afzender;

c) een overeenkomstig punt 6.6.1.1, c), aangewezen vervoerder die zendingen vervoert waarop eerder beveiligingscontroles zijn toegepast;

d) geen van de onder a), b) en c) bedoelde entiteiten.

6.1.5. Als punt 6.1.4, c), van toepassing is, wordt een kopie van de ondertekende verklaring in aanhangsel 6-E ter beschikking gesteld van de erkende agent, de luchtvaartmaatschappij of de luchthavenexploitant die toegang verleent tot de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, tenzij een van de volgende situaties van toepassing is:

a) de vervoerder is zelf een erkende agent;

b) het vervoer wordt verricht namens de ontvangende erkende agent of luchtvaartmaatschappij in de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones.

De overlegging door de vervoerder van een kopie van de ondertekende verklaring in aanhangsel 6-E kan worden vervangen door een gelijkwaardig mechanisme van voorafgaande kennisgeving aan het toegangspunt, dat wordt gewaarborgd door de bekende afzender of de erkende agent namens wie het vervoer wordt verricht of door de ontvangende erkende agent of luchtvaartmaatschappij in de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones.

6.1.6. Vracht- of postzendingen waarop nog geen beveiligingscontroles zijn toegepast, kunnen tot de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones worden toegelaten, op voorwaarde dat zij worden onderworpen aan de toepassing van een van de volgende opties:

a) een beveiligingsonderzoek vóór binnenkomst, overeenkomstig punt 6.2 en onder de verantwoordelijkheid van de ontvangende erkende agent of luchtvaartmaatschappij;

b) begeleiding naar de bedrijfsruimten van de erkende agent of de luchtvaartmaatschappij in de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, onder hun verantwoordelijkheid.

Bij levering worden dergelijke zendingen beschermd tegen manipulatie door onbevoegden totdat zij aan een beveiligingsonderzoek zijn onderworpen.

Het personeel dat dergelijke zendingen begeleidt of beschermt tegen manipulatie door onbevoegden, moet overeenkomstig punt 11.1.1 zijn aangeworven en ten minste overeenkomstig punt 11.2.3.9 zijn opgeleid.

▼B

6.2. BEVEILIGINGSONDERZOEK

6.2.1. **Beveiligingsonderzoek**

6.2.1.1. Wanneer vracht of post aan een beveiligingsonderzoek wordt onderworpen:

a) dienen de middelen of de methoden te worden gebruikt die het mogelijk maken met de grootste waarschijnlijkheid verboden voorwerpen te detecteren, rekening houdende met de aard van de zending, en

b) dienen de gebruikte middelen of methoden te voldoen aan een norm die voldoende hoog is om redelijkerwijs te garanderen dat geen verboden voorwerpen in de zending zijn verborgen.

6.2.1.2. Wanneer de screener niet zeker is dat de zending geen verboden voorwerpen bevat, wordt de zending geweigerd of opnieuw aan een beveiligingsonderzoek onderworpen tot de screener tevreden is over het resultaat.

6.2.1.3. Beveiligingsonderzoeken van vracht en post zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

6.2.1.4. Personen die een beveiligingsonderzoek van vracht uitvoeren door middel van röntgenapparatuur of apparatuur voor de detectie van explosieven mogen normaal gezien niet meer dan 20 minuten na elkaar beelden bekijken. Na elke periode dient de persoon in kwestie minstens 10 minuten geen beelden te bekijken. Deze eis is alleen van toepassing wanneer een continue stroom van beelden moet worden bekeken.

6.2.1.5. Vracht en post worden onderzocht met minstens een van de onderstaande methoden, in overeenstemming met aanhangsel 6-J:

a) een handmatig onderzoek;

b) röntgenapparatuur;

c) EDS-apparatuur;

d) explosievenspeurhonden (EDD);

e) ETD-apparatuur;

f) visuele controle;

▼M16

g) metaaldetectieapparatuur (MDE);

h) EVD-apparatuur.

▼M2

_____

▼B

6.2.1.6. Voor zover de bevoegde autoriteit daarmee instemt en de Commissie daarvan in kennis wordt gesteld, mogen andere passende beveiligingscontroles worden toegepast als het wegens de aard van de zending niet mogelijk is een van de andere in punt 6.2.1.5 gespecificeerde middelen of methoden toe te passen.

6.2.2. **Vrijstelling van het beveiligingsonderzoek**

Bepalingen met betrekking tot vrijstelling van het beveiligingsonderzoek zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

▼B

6.3. ERKENDE AGENTEN

6.3.1. **Goedkeuring van erkende agenten**

6.3.1.1. Erkende agenten worden goedgekeurd door de bevoegde autoriteit.

De goedkeuring als erkende agent is locatiegebonden.

Een entiteit die de in punt 6.3.2 vermelde beveiligingscontroles toepast, wordt goedgekeurd als erkende agent. Dit omvat tevens leveranciers van logistieke diensten die als derde partij verantwoordelijk zijn voor geïntegreerde opslag- en vervoersdiensten, alsook luchtvaartmaatschappijen en afhandelaars.

Een erkende agent mag:

a) al de in punt 6.3.2 bedoelde beveiligingscontroles uitbesteden aan een ander erkende agent;

b) al de in punt 6.3.2 bedoelde beveiligingscontroles uitbesteden aan een andere entiteit, wanneer de controles op de locatie van de erkende agent of op een luchthaven worden uitgevoerd, en onder het beveiligingsprogramma van de erkende agent of de luchthaven vallen;

c) al de in punt 6.3.2 bedoelde beveiligingscontroles uitbesteden aan een andere entiteit, wanneer de controles elders dan op de locatie van de erkende agent of op een luchthaven worden uitgevoerd, en de entiteit door de bevoegde autoriteit is gecertificeerd, goedgekeurd of op een lijst geplaatst met het oog op het verlenen van deze diensten;

d) de bescherming en het vervoer van zendingen uitbesteden aan een vervoersonderneming die aan de vereisten van punt 6.6 voldoet.

6.3.1.2. Voor de goedkeuring van erkende agenten geldt de volgende procedure:

a) de aanvrager vraagt de goedkeuring van de bevoegde autoriteit van de lidstaat waarin de in de aanvraag opgenomen locaties zich bevinden.

De aanvrager moet een beveiligingsprogramma indienen bij de desbetreffende bevoegde autoriteit. In het programma worden de methoden en procedures beschreven die de agent moet volgen om aan de vereisten van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan te voldoen. In het programma is ook beschreven hoe de agent toezicht zal houden op de naleving van deze methoden en procedures. Een beveiligingsprogramma van een luchtvaartmaatschappij waarin de methoden en procedures zijn beschreven die door de luchtvaartmaatschappij moeten worden gevolgd om aan de vereisten van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan te voldoen, wordt geacht te voldoen aan de vereisten voor een beveiligingsprogramma van een erkende agent.

De aanvrager moet ook de in aanhangsel 6-A opgenomen „Verbintenisverklaring — Erkende agent” indienen. Deze verbintenisverklaring moet worden ondertekend door de wettelijke vertegenwoordiger van de aanvrager of door de persoon die verantwoordelijk is voor de beveiliging.

▼M15

De ondertekende verklaring vermeldt duidelijk de plaats van de locatie of locaties waar ze naar verwijst, en wordt bijgehouden door de betrokken bevoegde autoriteit;

▼M12

b) de bevoegde autoriteit of een onafhankelijke EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur die namens die autoriteit optreedt, onderzoekt het beveiligingsprogramma alvorens een controle ter plaatse van de gespecificeerde locaties uit te voeren, teneinde na te gaan of de aanvrager voldoet aan de vereisten van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan.

Behalve voor de in punt 6.2 vastgestelde eisen voor beveiligingsonderzoeken, wordt een onderzoek van de locatie van de aanvrager door de desbetreffende douaneautoriteit overeenkomstig artikel 29 van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2447 van de Commissie [1] als een controle ter plaatse beschouwd als het niet vroeger plaatsvond dan drie jaar vóór de datum waarop de aanvrager heeft verzocht om goedkeuring als erkende agent. Het AEO-certificaat en de desbetreffende beoordeling van de douaneautoriteiten worden door de aanvrager ter beschikking gesteld voor verdere inspectie.

▼B

c) Als de bevoegde autoriteit tevreden is met de onder de punten a) en b) verstrekte informatie, zorgt zij ervoor dat de nodige gegevens van de agent uiterlijk de volgende werkdag in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen worden ingevoerd. Bij de invoer van de gegevens in de gegevensbank geeft de bevoegde autoriteit elke goedgekeurde locatie een unieke alfanumerieke identificatiecode in het standaardformaat.

Als de bevoegde autoriteit niet tevreden is met de onder a) en b) verstrekte informatie deelt zij de redenen hiervoor onmiddellijk mee aan de entiteit die de goedkeuring als erkende agent heeft aangevraagd;

d) een erkende agent wordt pas als goedgekeurd beschouwd wanneer zijn gegevens zijn opgenomen in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen.

6.3.1.3. Een erkende agent duidt per locatie minstens een persoon aan die verantwoordelijk is voor de tenuitvoerlegging van het ingediende beveiligingsprogramma. Deze persoon moet met succes een achtergrondonderzoek overeenkomstig punt 11.1 hebben doorlopen.

6.3.1.4. Een erkende agent moet geregeld, en uiterlijk om de vijf jaar opnieuw worden goedgekeurd. Dit omvat een controle ter plaatse om na te gaan of hij nog steeds voldoet aan de eisen van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan.

Een inspectie in de bedrijfsruimten van de erkende agent door de bevoegde autoriteit, overeenkomstig haar nationaal kwaliteitscontroleprogramma, kan als een controle ter plaatse worden beschouwd voor zover ze betrekking heeft op alle eisen waaraan moet worden voldaan met het oog op de goedkeuring.

▼M12

Met uitzondering van de in punt 6.2 vastgestelde eisen voor beveiligingsonderzoeken wordt een onderzoek van de locatie van de erkende agent dat door de desbetreffende douaneautoriteit wordt uitgevoerd overeenkomstig artikel 29 van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2447, beschouwd als een controle ter plaatse.

6.3.1.5. Als de bevoegde autoriteit er niet meer van overtuigd is dat de erkende agent voldoet aan de eisen van Verordening (EG) nr. 300/2008, trekt zij de status van erkende agent voor de gespecificeerde locatie(s) in.

[1] Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2447 van de Commissie van 24 november 2015 houdende nadere uitvoeringsvoorschriften voor enkele bepalingen van Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van het douanewetboek van de Unie (PB L 343 van 29.12.2015, blz. 558).

▼M12

Onmiddellijk na de intrekking, en in elk geval binnen 24 uur, zorgt de bevoegde autoriteit ervoor dat de verandering van status van de erkende agent wordt ingevoerd in de “EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen”.

Als de erkende agent niet langer houder is van een AEO-certificaat als bedoeld in artikel 38, lid 2, onder b), van Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en de Raad [1] en artikel 33 van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2447, of als zijn AEO-vergunning is opgeschort wegens niet-naleving van artikel 39, punt e), van Verordening (EU) nr. 952/2013 en artikel 28 van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2447, neemt de bevoegde autoriteit passende maatregelen om zich ervan te vergewissen dat de erkende agent voldoet aan de eisen van Verordening (EG) nr. 300/2008.

De erkende agent stelt de bevoegde autoriteit in kennis van alle wijzigingen die verband houden met zijn AEO-certificaat als bedoeld in artikel 38, lid 2, onder b), van Verordening (EU) nr. 952/2013 en artikel 33 van Verordening (EU) 2015/2447.

▼B

6.3.1.6. Onverminderd het recht van elke lidstaat om strengere maatregelen toe te passen overeenkomstig artikel 6 van Verordening (EG) nr. 300/2008, wordt een overeenkomstig punt 6.3 van deze bijlage goedgekeurde erkende agent in alle lidstaten erkend.

6.3.1.7. De eisen van punt 6.3.1, behalve punt 6.3.1.2, onder d), zijn niet van toepassing wanneer de bevoegde autoriteit zelf een aanvraag tot goedkeuring als erkende agent indient.

▼M12

6.3.1.8. De bevoegde autoriteit verstrekt de douaneautoriteit alle informatie met betrekking tot de status van een erkende agent die relevant kan zijn voor die houder van een AEO-certificaat, als bedoeld in punt b) of c) van artikel 38, lid 2, van Verordening (EU) nr. 952/2013 en artikel 33 van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2447. Die omvat de informatie in verband met nieuwe goedkeuringen van erkende agenten, intrekking van de status van erkende agent, verlenging van de geldigheid en inspecties, verificatieschema’s en resultaten van die beoordelingen.

De voorwaarden voor die uitwisseling van informatie worden vastgesteld tussen de bevoegde autoriteit en de nationale douaneautoriteiten.

▼B

6.3.2. **Door erkende agenten toe te passen beveiligingscontroles**

▼M15

6.3.2.1. Wanneer een erkende agent een zending aanvaardt, gaat hij na of de entiteit van wie hij de zending ontvangt een erkende agent of een bekende afzender of geen van beide is.

▼M2

6.3.2.2. De erkende agent of de luchtvaartmaatschappij vraagt de persoon die de zending afgeeft om een identiteitskaart, paspoort, rijbewijs of ander document met zijn/haar foto voor te leggen, dat is afgegeven of wordt erkend door de nationale autoriteit. De kaart of het document wordt gebruikt om de identiteit vast te stellen van de persoon die de zendingen afgeeft.

▼B

6.3.2.3. De erkende agent zorgt ervoor dat zendingen waarop niet eerder alle vereiste beveiligingscontroles zijn toegepast:

▼M15

a) worden gescreend overeenkomstig punt 6.2 of 6.7, al naargelang van toepassing, of

[1] Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en van de Raad van 9 oktober 2013 tot vaststelling van het douanewetboek van de Unie (PB L 269 van 10.10.2013, blz. 1).

▼B

b) voor opslag worden aanvaard onder de exclusieve bevoegdheid van de erkende agent, niet kunnen worden geïdentificeerd als zendingen voor vervoer aan boord van een luchtvaartuig vóór selectie, en autonoom worden geselecteerd zonder tussenkomst van de afzender of een andere persoon of entiteit dan die welke voor dat doel zijn aangewezen en opgeleid door de erkende agent.

Punt b) mag alleen worden toegepast als het voor de afzender onvoorspelbaar is of de zending via de lucht zal worden vervoerd.

▼M2

6.3.2.4. Nadat de in de punten 6.3.2.1 tot en met 6.3.2.3 van deze verordening en in punt 6.3 van de bijlage bij Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie vermelde beveiligingscontroles zijn uitgevoerd, ziet de erkende agent erop toe dat vracht en post worden beschermd overeenkomstig punt 6.6.

▼B

6.3.2.5. Nadat de beveiligingscontroles waarnaar wordt verwezen in de punten 6.3.2.1 tot en met 6.3.2.4 zijn uitgevoerd, ziet de erkende agent erop toe dat alle zendingen die aan een luchtvaartmaatschappij of een andere erkende agent worden aangeboden, vergezeld gaan van passende documenten, ofwel in de vorm van een luchtvrachtbrief ofwel in de vorm van een afzonderlijke verklaring, hetzij schriftelijk, hetzij in elektronisch formaat.

6.3.2.6. De bevoegde autoriteit moet de in punt 6.3.2.5 vermelde documenten op elk ogenblik kunnen inspecteren tot de zending aan boord van een luchtvaartuig wordt geladen en daarna gedurende 24 uur of de duur van de vlucht, indien deze langer dan 24 uur duurt; de documenten moeten de volgende informatie bevatten:

a) de van de passende autoriteit ontvangen unieke alfanumerieke identificatiecode van de erkende agent;

b) een unieke identificatiecode van de zending, zoals het nummer van de house-luchtvrachtbrief of de master-luchtvrachtbrief;

c) de inhoud van de zending, behalve voor zendingen die zijn vermeld in punt 6.2.1, onder d) en e), van Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie;

▼M15

d) de beveiligingsstatus van de zending, met vermelding van een van de volgende:

— “SPX”: veilig voor passagiers-, vracht- en postluchtvaartuigen;

— “SHR” veilig voor passagiers-, vracht- en postluchtvaartuigen, overeenkomstig de eisen met betrekking tot grote risico’s;

▼M2

e) de reden waarom de beveiligingsstatus is afgegeven, met vermelding van:

i) „KC”: ontvangen van bekende afzender, of

▼M15

_____

▼M2

iii) „RA”: geselecteerd door een erkend agent, of

▼M16

iv) de gebruikte middelen of methoden voor het beveiligingsonderzoek:

— doorzoeking met de hand (PHS);

— röntgenapparatuur (XRY);

— EDS-apparatuur (EDS);

— explosievenspeurhonden (EDD);

— ETD-apparatuur (ETD);

▼M16

— visuele controle (VCK);

— metaaldetectieapparatuur (CMD);

— EVD-apparatuur (EVD);

— elke andere methode (AOM) overeenkomstig punt 6.2.1.6, waarbij de gebruikte methode dient te worden gespecificeerd, of

▼M2

v) de redenen waarom de zending is vrijgesteld van het beveiligingsonderzoek;

▼B

f) de naam van de persoon die de beveiligingsstatus heeft afgegeven, of een gelijkwaardige identificatie, en de datum en het tijdstip van afgifte;

▼M12

g) de van de bevoegde autoriteit ontvangen unieke identificatiecode van een erkende agent die de door een andere erkende agent aan een zending gegeven beveiligingsstatus heeft geaccepteerd, ook tijdens transfers.

▼B

Een erkende agent die zendingen aanbiedt aan een andere erkende agent of aan een luchtvaartmaatschappij mag ook besluiten alleen de bij de punten a) tot en met e) en g) vereiste informatie te verstrekken en de bij punt f) vereiste informatie bij te houden gedurende de vlucht of voor 24 uur, als dat langer is.

▼M12

Transfervracht of -post waarvoor de luchtvaartmaatschappij, of de erkende agent die namens haar optreedt, niet in de begeleidende documentatie kan bevestigen dat de krachtens dit punt of punt 6.3.2.7, naargelang het geval, vereiste informatie zal worden gecontroleerd alvorens aan boord van een luchtvaartuig te worden geladen voor de volgende vlucht.

▼B

6.3.2.7. In het geval van consolidaties wordt geacht te zijn voldaan aan de eisen van de punten 6.3.2.5 en 6.3.2.6 wanneer:

a) de erkende agent die de consolidatie uitvoert de krachtens punt 6.3.2.6, onder a) tot en met g), vereiste informatie voor elke individuele zending bijhoudt gedurende 24 uur of voor de duur van de vlucht(en), als deze langer duurt (duren), en

b) de documenten bij de consolidatie de alfanumerieke code bevatten van de erkende agent die de consolidatie heeft uitgevoerd, alsook een unieke identificatiecode van de consolidatie en de veiligheidsstatus ervan.

Het bepaalde onder a) is niet van toepassing op consolidaties die altijd aan een beveiligingsonderzoek worden onderworpen of die zijn vrijgesteld van een beveiligingsonderzoek overeenkomstig punt 6.2.1, onder d) en e), van Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 als de erkende agent een unieke identificatiecode toekent aan de consolidatie, de beveiligingsstatus vermeldt en een reden opgeeft waarom deze beveiligingsstatus is toegekend.

6.3.2.8. Wanneer de erkende agent zendingen aanvaardt die niet aan alle vereiste beveiligingscontroles zijn onderworpen, mag hij ook er ook voor kiezen de in punt 6.3.2 vermelde beveiligingscontroles niet uit te voeren, maar de zendingen over te dragen aan een andere erkende agent om deze controles te laten uitvoeren.

▼B

6.3.2.9. ►M15 Een erkende agent ziet erop toe dat alle personeelsleden in dienst worden genomen overeenkomstig de eisen van hoofdstuk 11 en op passende wijze worden opgeleid overeenkomstig de relevante functieomschrijvingen. Met het oog op opleiding wordt personeel dat zonder toezicht toegang heeft tot identificeerbare luchtvracht of identificeerbare luchtpost waarop de vereiste beveiligingscontroles zijn toegepast, beschouwd als personeel dat beveiligingscontroles uitvoert. De bekwaamheden van eerder overeenkomstig punt 11.2.7 opgeleide personen worden uiterlijk op 1 januari 2023 geüpgraded tot die welke vermeld zijn in punt 11.2.3.9. ◄

Met betrekking tot beveiligingscontroles die door een erkende agent moeten worden uitgevoerd, zijn ook aanvullende bepalingen vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

6.4. BEKENDE AFZENDERS

6.4.1. **Goedkeuring van bekende afzenders**

6.4.1.1. Bekende afzenders moeten worden goedgekeurd door de bevoegde autoriteit.

De goedkeuring als bekende afzender geldt voor een bepaalde locatie.

6.4.1.2. Voor de goedkeuring van bekende afzenders geldt de volgende procedure:

▼M2

a) de aanvrager vraagt de goedkeuring van de bevoegde autoriteit van de lidstaat waarin zijn locatie zich bevindt.

De aanvrager moet een beveiligingsprogramma indienen bij de desbetreffende bevoegde autoriteit. In het programma worden de methoden en procedures beschreven die de afzender moet volgen om aan de vereisten van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan te voldoen. In het programma is ook beschreven hoe de afzender toezicht zal houden op de naleving van deze methoden en procedures.

De in aanhangsel 6-B opgenomen „Richtsnoeren voor bekende afzenders” en de in aanhangsel 6-C opgenomen „Valideringscontrolelijst voor bekende afzenders” worden aan de aanvrager verstrekt;

b) de bevoegde autoriteit of een onafhankelijke EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur die namens deze autoriteit optreedt, onderzoekt het beveiligingsprogramma en voert een controle ter plaatse van de gespecificeerde locaties uit teneinde na te gaan of de aanvrager voldoet aan de vereisten van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan.

Om na te gaan of de aanvrager voldoet aan deze vereisten, maakt de bevoegde autoriteit of de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur die namens deze autoriteit optreedt, gebruik van de in aanhangsel 6-C opgenomen „Valideringscontrolelijst voor bekende afzenders”. Deze controlelijst bevat een verbintenisverklaring die moet worden ondertekend door de wettelijke vertegenwoordiger van de aanvrager of door de persoon die verantwoordelijk is voor de beveiliging van de desbetreffende locatie.

De informatie op de ingevulde controlelijst wordt als vertrouwelijk behandeld.

▼M2

De ondertekende verbintenisverklaring wordt door de bevoegde autoriteit of de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur bewaard en ter beschikking van de betrokken bevoegde autoriteit gesteld;

▼M12

c) een onderzoek van de locatie van de aanvrager door de desbetreffende douaneautoriteit overeenkomstig artikel 29 van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2447 wordt als een controle ter plaatse beschouwd als dat onderzoek niet eerder plaatsvond dan drie jaar vóór de datum waarop de aanvrager heeft verzocht om goedkeuring als bekende afzender. In die gevallen vult de aanvrager de informatie in die gevraagd wordt in deel 1 van de in aanhangsel 6-C opgenomen "Valideringscontrolelijst voor bekende afzenders" en stuurt die naar de bevoegde autoriteit, samen met de verbintenisverklaring, die moet worden ondertekend door de wettelijke vertegenwoordiger van de aanvrager of door de persoon die verantwoordelijk is voor de beveiliging van de locatie.

Het AEO-certificaat en de desbetreffende beoordeling van de douaneautoriteiten worden door de aanvrager ter beschikking gesteld voor verdere inspectie.

De ondertekende verklaring wordt door de betrokken bevoegde autoriteit of de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur bewaard en op verzoek ter beschikking van de bevoegde autoriteit gesteld;

▼B

d) als de bevoegde autoriteit tevreden is met de onder de punten a) en b) of, indien van toepassing, a) en c) verstrekte informatie, zorgt zij ervoor dat de nodige gegevens van de afzender uiterlijk de volgende werkdag in de „EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen" worden ingevoerd. Bij de invoer van de gegevens in de gegevensbank geeft de bevoegde autoriteit elke goedgekeurde locatie een unieke alfanumerieke identificatiecode in het standaardformaat.

Als de bevoegde autoriteit niet tevreden is met de onder a) en b) of, indien van toepassing, a) en c) verstrekte informatie deelt zij de redenen hiervoor onmiddellijk mee aan de entiteit die de goedkeuring als bekende afzender heeft aangevraagd;

e) een bekende afzender wordt pas als goedgekeurd beschouwd wanneer zijn gegevens zijn opgenomen in de „EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen".

6.4.1.3. Een bekende afzender duidt per locatie minstens één persoon aan die verantwoordelijk is voor de toepassing van en het toezicht op de beveiligingscontroles op die locatie. Deze persoon moet met succes een achtergrondonderzoek hebben doorstaan overeenkomstig punt 11.1.

6.4.1.4. Een bekende afzender moet geregeld, en uiterlijk om de vijf jaar, opnieuw worden goedgekeurd. Dit omvat een controle ter plaatse om na te gaan of de bekende afzender nog steeds voldoet aan de eisen van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan.

Een inspectie in de bedrijfsruimten van de bekende afzender door de bevoegde autoriteit, overeenkomstig haar nationaal kwaliteitscontroleprogramma, kan als een controle ter plaatse worden beschouwd voor zover ze betrekking heeft op alle in de controlelijst van aanhangsel 6-C vermelde domeinen.

▼M12

Een onderzoek van de locatie van de bekende afzender, uitgevoerd door de desbetreffende douaneautoriteit overeenkomstig artikel 29 van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2447, wordt beschouwd als een controle ter plaatse.

▼M12

6.4.1.5. Als de bevoegde autoriteit er niet meer van overtuigd is dat de bekende afzender voldoet aan de eisen van Verordening (EG) nr. 300/2008, trekt zij de status van bekende afzender voor de gespecificeerde locatie(s) in.

Onmiddellijk na de intrekking, en in elk geval binnen 24 uur, zorgt de bevoegde autoriteit ervoor dat de verandering van status van de bekende afzender wordt ingevoerd in de "EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen".

Als de bekende afzender niet langer houder is van een AEO-certificaat als bedoeld in artikel 38, lid 2, onder b), van Verordening (EU) nr. 952/2013 en artikel 33 van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2447, of als zijn AEO-certificaat is opgeschort wegens niet-naleving van artikel 39, punt e), van Verordening (EU) nr. 952/2013 en artikel 28 van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2447, neemt de bevoegde autoriteit passende maatregelen om zich ervan te vergewissen dat de bekende afzender voldoet aan de eisen van Verordening (EG) nr. 300/2008.

De bekende afzender stelt de bevoegde autoriteit in kennis van alle wijzigingen die verband houden met zijn AEO-certificaat als bedoeld in artikel 38, lid 2, onder b), van Verordening (EU) nr. 952/2013 en artikel 33 van Verordening (EU) 2015/2447.

▼B

6.4.1.6. Onverminderd het recht van elke lidstaat om strengere maatregelen toe te passen overeenkomstig artikel 6 van Verordening (EG) nr. 300/2008, wordt een overeenkomstig punt 6.4 van deze bijlage goedgekeurde bekende afzender in alle lidstaten erkend.

▼M2

_____

▼M12

6.4.1.7. De bevoegde autoriteit verstrekt de douaneautoriteit alle informatie met betrekking tot de status van een bekende afzender die relevant kan zijn voor de houder van een AEO-certificaat als bedoeld in artikel 38, lid 2, onder b), van Verordening (EU) nr. 952/2013 en artikel 33 van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2447. Die omvat de informatie in verband met nieuwe goedkeuringen van bekende afzenders, intrekking van de status van bekende afzender, verlenging van de geldigheid en inspecties, verificatieschema's en resultaten van die beoordelingen.

De voorwaarden voor die uitwisseling van informatie worden vastgesteld tussen de bevoegde autoriteit en de nationale douaneautoriteiten.

▼B

6.4.2. **Door bekende afzenders toe te passen beveiligingscontroles**

6.4.2.1. Een bekende afzender ziet erop toe dat:

a) het beveiligingsniveau op de locatie of in de bedrijfsruimten voldoende is om identificeerbare luchtvracht en identificeerbare luchtpost te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden, en

▼M15

b) alle personeelsleden die beveiligingscontroles uitvoeren en alle personeelsleden die zonder toezicht toegang hebben tot identificeerbare luchtvracht of identificeerbare luchtpost waarop de vereiste beveiligingscontroles zijn toegepast, worden in dienst genomen overeenkomstig de eisen van hoofdstuk 11 en krijgen een beveiligingsopleiding overeenkomstig punt 11.2.3.9. De bekwaamheden van eerder overeenkomstig punt 11.2.7 opgeleide personen worden uiterlijk op 1 januari 2023 geüpgraded tot die welke vermeld zijn in punt 11.2.3.9, en

▼B

c) identificeerbare luchtvracht en identificeerbare luchtpost tijdens de productie, verpakking, opslag, verzending en/of het vervoer, voor zover van toepassing, worden beschermd tegen manipulatie door onbevoegden of sabotage.

Indien deze beveiligingscontroles, om welke reden dan ook, niet zijn toegepast op een zending, of indien de bekende afzender de zending niet voor eigen rekening verstuurt, deelt de bekende afzender dit duidelijk mee aan de erkende agent, zodat punt 6.3.2.3 kan worden toegepast.

6.4.2.2. De bekende afzender gaat ermee akkoord dat zendingen waarop de passende beveiligingscontroles niet zijn toegepast, overeenkomstig punt 6.2.1 aan een beveiligingsonderzoek worden onderworpen.

▼M15

6.5. ERKENDE VERVOERDERS

De verordening voorziet niet in bepalingen op dit gebied.

▼B

6.6. BESCHERMING VAN VRACHT EN POST

6.6.1. **Bescherming van vracht en post tijdens het vervoer**

▼M15

6.6.1.1. Teneinde te garanderen dat zendingen die de vereiste beveiligingscontroles hebben ondergaan, tijdens het vervoer beschermd worden tegen manipulatie door onbevoegden, moet aan alle onderstaande eisen zijn voldaan:

a) de zendingen moeten worden verpakt of verzegeld door de erkende agent of bekende afzender, zodat pogingen tot manipulatie door onbevoegden duidelijk zichtbaar zijn; als dit niet mogelijk is, worden alternatieve beschermingsmaatregelen genomen die de integriteit van de zending garanderen;

b) de vrachtruimte van het voertuig waarmee de zendingen worden vervoerd, moet gesloten of verzegeld zijn, of huifvoertuigen moeten beveiligd zijn met TIR-koorden, zodat manipulatie door onbevoegden zichtbaar is, of het laadoppervlak van flatbedvoertuigen moet onder toezicht staan;

c) de vervoerder die de vervoersovereenkomst heeft gesloten met de erkende agent of bekende afzender, moet instemmen met de in aanhangsel 6-E opgenomen vervoerdersverklaring, tenzij de vervoerder zelf is goedgekeurd als erkende agent.

De ondertekende verbintenisverklaring wordt bewaard door de erkende agent of bekende afzender namens wie het vervoer wordt uitgevoerd. Op verzoek wordt een kopie van de ondertekende verbintenisverklaring ter beschikking gesteld van de erkende agent of de luchtvaartmaatschappij die de zending ontvangt of van de betrokken bevoegde autoriteit.

Bij wijze van alternatief voor punt c) van de eerste alinea moet de vervoerder aan de erkende agent of bekende afzender voor wie hij het vervoer verzorgt, het bewijs leveren dat hij gecertificeerd of goedgekeurd is door een bevoegde autoriteit.

Deze bewijzen moeten voldoen aan de eisen van aanhangsel 6-E en kopieën ervan worden bewaard door de erkende agent of bekende afzender. Op verzoek wordt ook een kopie ter beschikking gesteld van de erkende agent of de luchtvaartmaatschappij die de zending ontvangt of aan een andere bevoegde autoriteit.

▼B

6.6.1.2. Punt 6.6.1.1, onder b) en c), is niet van toepassing tijdens vervoer aan de luchtzijde.

▼M12

6.6.1.3. De vervoerder garandeert dat het personeel dat luchtvracht en -post waarop beveiligingscontroles zijn toegepast, ophaalt, vervoert, opslaat en aflevert ten minste:

a) een controle ondergaat van de persoonlijke integriteit, bestaande uit de verificatie van de identiteit en het curriculum vitae en/of verstrekte referenties;

b) overeenkomstig punt 11.2.7 een algemene beveiligingsbewustmakingsopleiding volgt.

6.6.1.4. Het personeel van de vervoerder dat zonder toezicht toegang krijgt tot vracht en post bij de uitvoering van een van de in punt 6.6.1.3 bedoelde taken of bij de uitvoering van de in dit hoofdstuk beschreven beveiligingscontroles:

a) heeft met succes een achtergrondcontrole doorstaan;

b) volgt overeenkomstig punt 11.2.3.9 een beveiligingsopleiding.

6.6.1.5. Als een vervoerder een beroep doet op de diensten van een andere onderneming om een of meer van de in punt 6.6.1.3 genoemde taken uit te voeren, moet die andere onderneming aan de volgende voorwaarden voldoen:

a) een vervoerdersovereenkomst met de vervoerder ondertekenen;

b) zich onthouden van verdere onderaanneming;

c) de bepalingen van de punten 6.6.1.3 en 6.6.1.4, voor zover van toepassing, ten uitvoer leggen.

De vervoerder die de onderaanneming verricht, blijft volledig verantwoordelijk voor het volledige vervoer namens de agent of afzender.

▼B

6.6.2. **►M2 Bescherming van vracht en post tijdens handling, opslag en inladen in een luchtvaartuig ◄**

6.6.2.1. Zendingen van vracht of post die zich in een kritiek deel bevinden, worden beschouwd als zijnde beschermd tegen manipulatie door onbevoegden.

▼M2

6.6.2.2. Zendingen van vracht en post die zich in een ander dan een kritiek deel van een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone bevinden, worden beschermd tegen manipulatie door onbevoegden tot ze worden overgedragen aan een andere erkende agent of luchtvaartmaatschappij. Zendingen van vracht en post worden ondergebracht in de delen van de bedrijfsruimten van de erkende agent waartoe de toegang gecontroleerd wordt, of worden, als ze zich buiten deze delen bevinden:

a) fysiek beschermd, teneinde te voorkomen dat er voorwerpen aan worden toegevoegd, of

b) niet onbewaakt gelaten en de toegang ertoe wordt beperkt tot personen die betrokken zijn bij de bescherming en bij het inladen van de vracht en post in een luchtvaartuig.

▼B

6.7. HOOGRISICOVRACHT EN -POST

Bepalingen met betrekking tot hoogrisicovracht en -post zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

6.8. BEVEILIGINGSPROCEDURES VOOR VRACHT EN POST DIE VANUIT DERDE LANDEN NAAR DE UNIE WORDEN VERVOERD

▼B

6.8.1. **Aanwijzing van luchtvaartmaatschappijen**

6.8.1.1. Elke luchtvaartmaatschappij die vracht of post vervoert vanuit een luchthaven in een derde land dat niet is opgenomen in de lijst in aanhangsel 6-Fi of 6-Fii, voor transfer, transit of lossing in elke luchthaven die onder het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 300/2008 valt, wordt als een „luchtvaartmaatschappij die vracht of post vanuit een luchthaven in een derde land naar de Unie vervoert" (ACC3) aangewezen door een van de volgende autoriteiten, voor zover van toepassing:

a) door de bevoegde autoriteit van de lidstaat die het Air Operator Certificate van de luchtvaartmaatschappij heeft afgegeven;

b) door de bevoegde autoriteit van de lidstaat die vermeld is in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 748/2009 van de Commissie ([1]), voor luchtvaartmaatschappijen die geen houder zijn van een door een lidstaat afgegeven Air Operator Certificate;

c) door de bevoegde autoriteit van de lidstaat waar de luchtvaartmaatschappij haar belangrijkste vestiging heeft in de Unie, of door een andere bevoegde autoriteit van de Unie, in overeenstemming met die autoriteit, voor luchtvaartmaatschappijen die geen houder zijn van een door een lidstaat afgegeven Air Operator Certificate en niet in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 748/2009 zijn vermeld.

6.8.1.2. De aanwijzing van een luchtvaartmaatschappij als ACC3 voor vracht- en postactiviteiten van een luchthaven waarvoor ACC3-aanwijzing is vereist (hierna „de relevante vrachtactiviteiten" genoemd) gebeurt op basis van:

a) de benoeming van een persoon die namens de luchtvaartmaatschappij verantwoordelijk is voor de tenuitvoerlegging van de bepalingen inzake beveiliging van vracht en post met betrekking tot de relevante vrachtactiviteiten, en

b) een verslag van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering waarin wordt bevestigd dat beveiligingsmaatregelen ten uitvoer worden gelegd.

6.8.1.3. De bevoegde autoriteit kent de aangewezen ACC3 een unieke alfanumerieke identificatiecode toe in het standaardformaat, ter identificatie van de luchtvaartmaatschappij en de luchthaven uit het derde land waarvoor de luchtvaartmaatschappij is aangewezen om vracht of post naar de Unie te vervoeren.

6.8.1.4. De aanwijzing is geldig vanaf de datum waarop de bevoegde autoriteit de gegevens van de ACC3 in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen heeft opgeslagen en blijft geldig voor een maximumperiode van vijf jaar.

6.8.1.5. Een ACC3 die is opgenomen in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen wordt in alle lidstaten erkend voor alle vervoersactiviteiten van de luchthaven in het derde land naar de Unie.

▼M7

6.8.1.6. Na de kennisgeving door het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland van zijn voornemen om zich uit de Europese Unie terug te trekken overeenkomstig artikel 50 van het Verdrag betreffende de Europese Unie, gelden voor de door deze lidstaat afgegeven ACC3-aanwijzingen de volgende bepalingen:

a) de verantwoordelijkheid voor de huidige aanwijzingen wordt overgedragen aan de bevoegde autoriteit van de lidstaat die is opgenomen in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 748/2009 van de Commissie, als gewijzigd met het oog op de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk uit de Unie;

([1]) Verordening (EG) nr. 748/2009 van de Commissie van 5 augustus 2009 betreffende de lijst van vliegtuigexploitanten die op of na 1 januari 2006 een in bijlage I bij Richtlijn 2003/87/EG genoemde luchtvaartactiviteit hebben uitgeoefend, met specificatie van de administrerende lidstaat van elke vliegtuigexploitant (PB L 219 van 22.8.2009, blz. 1).

▼M7

b) de verantwoordelijkheid voor ACC3-aanwijzingen van luchtvaartmaatschappijen die niet zijn opgenomen in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 748/2009, als gewijzigd, wordt overgedragen aan de bevoegde autoriteit als vastgesteld in punt 6.8.1.1, onder c);

c) de bevoegde autoriteit van de lidstaat, als beschreven onder a) en b), kan met haar tegenpartij in een andere lidstaat overeenkomen dat de laatstgenoemde de verantwoordelijkheid aanvaardt voor de ACC3-aanwijzing van een bepaalde luchtvaartmaatschappij. De betrokken lidstaten stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis;

d) de Commissie zal de bevoegde autoriteit van het Verenigd Koninkrijk in kennis stellen van de lidstaten die de verantwoordelijkheid voor de ACC3-aanwijzingen overnemen;

e) de bevoegde autoriteit van het Verenigd Koninkrijk zal de bevoegde autoriteit van de ontvangende lidstaat een kopie bezorgen van de nodige documentatie op basis waarvan zij de onder a) vermelde luchtvaartmaatschappijen heeft aangewezen als ACC3. Die documentatie bevat ten minste het volledige valideringsverslag, het beveiligingsprogramma en, indien van toepassing, het stappenplan dat met de betrokken luchtvaartmaatschappij is overeengekomen;

f) als aan de onder e) genoemde verplichtingen is voldaan, wordt de verantwoordelijkheid voor de ACC3-aanwijzingen overgedragen op de dag van de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk uit de Europese Unie;

g) ACC3-aanwijzingen van luchtvaartmaatschappijen die uitsluitend in het Verenigd Koninkrijk actief zijn, worden stopgezet;

h) de overgedragen ACC3-aanwijzingen blijven geldig tot zij vervallen en de ontvangende lidstaat de in deze verordening beschreven verantwoordelijkheden en verplichtingen overneemt;

i) de Commissie zal de administratieve overgang vergemakkelijken, met inbegrip van de vermelding van de ACC3-gegevens in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen.

▼M11

6.8.1.7. ►M12 Tijdens de periode van 1 april 2020 tot en met 30 juni 2021 mag de bevoegde autoriteit afwijken van het in punt 6.8.2 vastgestelde proces en tijdelijk een luchtvaartmaatschappij aanwijzen als ACC3, in het geval een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering niet kon plaatsvinden om objectieve redenen die verband houden met de door de COVID-19-pandemie veroorzaakte crisis en die buiten de verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappij vallen. Die aanwijzing vindt plaats onder de volgende voorwaarden: ◄

a) de luchtvaartmaatschappij is houder van een actieve ACC3-status op de desbetreffende locatie in een derde land, of is houder geweest van een ACC3-status, voor zover die niet is verstreken vóór 1 februari 2020;

b) de luchtvaartmaatschappij vraagt de nieuwe status aan bij de bevoegde autoriteit die in punt 6.8.1.1 is geïdentificeerd of die verantwoordelijk is voor de aanwijzing die op het punt staat te verstrijken, en bevestigt dat de naleving van de eisen van punt 6.8.2 wordt verhinderd of vertraagd om objectieve redenen die buiten haar verantwoordelijkheid vallen;

c) de luchtvaartmaatschappij dient haar beveiligingsprogramma in, dat relevant en volledig moet zijn met betrekking tot alle in aanhangsel 6-G vermelde punten, of bevestigt dat het huidige programma nog steeds actueel is;

d) de luchtvaartmaatschappij dient een ondertekende verklaring in waarin zij bevestigt dat zij zich ertoe verbindt de beveiligingseisen waarvoor zij de huidige of verstreken ACC3-status had gekregen, volledig en doeltreffend te blijven toepassen;

▼M11

e) de aanwijzing van een luchtvaartmaatschappij als ACC3 uit hoofde van dit punt wordt verleend voor een periode van hoogstens zes maanden vanaf de datum waarop de huidige status verstrijkt of de vorige status is verstreken, al naargelang van toepassing;

f) de aanvraag, het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij en de verbintenisverklaring worden schriftelijk of in elektronische vorm ingediend.

6.8.1.8. Indien van toepassing kan de bevoegde autoriteit met de desbetreffende luchtvaartmaatschappij overeenkomen de in punt 6.8.2.2, lid 2, onder d), bedoelde jaarlijkse luchtvaartbeveiligingsvalideringen van de EU uit te stellen en toe te voegen aan het aantal luchthavens dat tijdens het volgende jaar van het stappenplan van de luchtvaartmaatschappij zal worden gevalideerd.

6.8.1.9. Binnen de in punt 6.8.1.7 vermelde periode van de tijdelijke aanwijzing voert de bevoegde autoriteit op de luchthaven(s) van de lidstaat waar vluchten afkomstig van de ACC3-locatie aankomen, minstens drie activiteiten in het kader van het toezicht op de naleving uit met betrekking tot de door de ACC3 uitgevoerde beveiligingscontroles en de RA3- en KC3-delen van zijn toeleveringsketen. Wanneer de ACC3 geen rechtstreekse vluchten uitvoert naar de aanwijzende lidstaat, wordt de uitvoering van de activiteiten in het kader van het toezicht op de naleving gecoördineerd met een andere lidstaat waar de ACC3 naartoe vliegt.

▼B

6.8.2. **EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering voor ACC3**

6.8.2.1. De EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering voor de relevante vrachtactiviteiten van een luchtvaartmaatschappij bestaat uit:

a) een onderzoek van het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij, waarbij wordt nagegaan of het relevant en volledig is voor wat alle in aanhangsel 6-G uiteengezette punten betreft, en

b) een verificatie van de tenuitvoerlegging van luchtvaartbeveiligingsmaatregelen met betrekking tot de relevante vrachtactiviteiten door gebruik te maken van de controlelijst in aanhangsel 6-C3.

6.8.2.2. De verificatie van de tenuitvoerlegging in het kader van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gebeurt ter plaatse, ofwel:

1. op de luchthaven van waaruit de luchtvaartmaatschappij de relevante vrachtactiviteiten uitvoert vóór ACC3-aanwijzing kan worden toegekend aan die luchthaven.

   Als vervolgens tijdens de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering wordt vastgesteld dat een of meer van de in de controlelijst in aanhangsel 6-C3 vermelde doelstellingen niet ten uitvoer zijn gelegd, wijst de bevoegde autoriteit de luchtvaartmaatschappij niet aan als ACC3 voor de relevante vrachtactiviteiten indien niet is aangetoond dat de luchtvaartmaatschappij maatregelen heeft genomen om de vastgestelde tekortkoming te verhelpen.

2. ofwel op een representatief aantal luchthavens met relevante vrachtactiviteiten van een luchtvaartmaatschappij vóór ACC3-aanwijzing wordt toegekend aan alle luchthavens met relevante vrachtactiviteiten van die luchtvaartmaatschappij. De volgende voorwaarden zijn van toepassing:

   a) deze optie wordt aangevraagd door een luchtvaartmaatschappij die diverse relevante luchtvrachtactiviteiten exploiteert, en

   b) de bevoegde autoriteit is nagegaan of de luchtvaartmaatschappij een intern programma dat de kwaliteit van de beveiliging waarborgt onderhoudt dat gelijkwaardig is aan EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering, en

▼B

c) het representatieve aantal minstens 3 of 5 % bedraagt, waarbij het hoogste aantal van toepassing is, en alle luchthavens die zich bevinden in een risicogebied, en

d) de bevoegde autoriteit heeft ingestemd met een stappenplan dat EU-luchtvaartbeveiligingsvalideringen garandeert voor elk jaar van de aanwijzing op aanvullende luchthavens waarvoor ACC3-aanwijzing wordt toegekend of tot alle luchthavens zijn gevalideerd. Het aantal van die valideringen moet elk jaar minstens gelijk zijn aan het onder c) vereiste aantal. In het stappenplan worden de redenen voor de keuze van aanvullende luchthavens vermeld, en

e) alle ACC3-aanwijzingen eindigen op dezelfde dag, en

f) als in het kader van een van de in het stappenplan overeengekomen EU-luchtvaartbeveiligingsvalideringen wordt vastgesteld dat een of meer van de in de controlelijst in aanhangsel 6-C3 vermelde doelstellingen niet ten uitvoer zijn gelegd, eist de bevoegde autoriteit die de aanwijzing verleent bewijzen van de tenuitvoerlegging van maatregelen om de op die luchthaven vastgestelde tekortkoming te verhelpen en vraagt zij, afhankelijk van de ernst van de tekortkoming:

— een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering van alle luchthavens waarvoor ACC3-aanwijzing is vereist, overeenkomstig punt 6.8.2.2.1, binnen een door de bevoegde autoriteit vastgestelde termijn, of

— het dubbele van het onder d) vastgestelde aantal EU-luchtvaartbeveiligingsvalideringen voor elk van de resterende jaren van de ACC3-aanwijzingen.

▼M2

6.8.2.3. De bevoegde autoriteit mag het EU-luchtvaartbeveiligingsvalideringsverslag van een entiteit uit een derde land of van een andere ACC3 aanvaarden voor de aanwijzing als ACC3 in gevallen waarin die entiteit of die ACC3 namens de verzoekende ACC3 alle vrachtactiviteiten uitvoert, inclusief het inladen in het ruim van het luchtvaartuig, en als het EU-luchtvaartbeveiligingsvalideringsverslag betrekking heeft op al deze activiteiten.

6.8.2.4. De EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering wordt geregistreerd in een valideringsverslag dat minstens bestaat uit de verbintenisverklaring in aanhangsel 6-H1, de controlelijst in aanhangsel 6-C3 en de verklaring van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur in aanhangsel 11-A. De EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur dient het valideringsverslag in bij de bevoegde autoriteit en bezorgt een kopie aan de gevalideerde luchtvaartmaatschappij.

———————

▼B

6.8.3. **Beveiligingscontroles voor vracht en post die aankomen uit een derde land**

▼M2

6.8.3.1. De ACC3 ziet erop toe dat alle vracht en post die aankomen voor transfer, transit of lossing in een EU-luchthaven aan een beveiligingsonderzoek worden onderworpen, tenzij:

▼M2

a) een erkende agent die in het kader van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering is gevalideerd (RA3) de zending aan de vereiste beveiligingscontroles heeft onderworpen en de zending vanaf het ogenblik van die beveiligingscontroles tot het ogenblik van inladen beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden, of

b) een bekende afzender die in het kader van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering is gevalideerd (KC3) de zending aan de vereiste beveiligingscontroles heeft onderworpen en de zending vanaf het ogenblik van die beveiligingscontroles tot het ogenblik van inladen beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden, of

▼M15

_____

▼M2

d) de zending van beveiligingsonderzoeken is vrijgesteld overeenkomstig punt 6.1.1, onder d), en tegen manipulatie door onbevoegden is beschermd vanaf het ogenblik dat ze identificeerbare luchtvracht of identificeerbare luchtpost werden tot het ogenblik van inladen.

▼M15

_____

▼B

6.8.3.2. Vracht en post die naar de Unie worden vervoerd, worden aan een beveiligingsonderzoek onderworpen met een van de in punt 6.2.1 vermelde middelen of methoden, volgens een norm die volstaat om redelijkerwijs te garanderen dat er geen verboden voorwerpen in zijn verborgen.

6.8.3.3. De ACC3 garandeert met betrekking tot

a) transfer- of transitvracht of -post, dat beveiligingsonderzoeken overeenkomstig punt 6.8.3.2 of beveiligingscontroles zelf of door een in het kader van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde entiteit zijn uitgevoerd op de plaats van herkomst of elders in de toeleveringsketen en dat deze zendingen beschermd zijn tegen manipulatie door onbevoegden vanaf het ogenblik dat de beveiligingscontroles zijn uitgevoerd tot de zendingen worden ingeladen, en

b) hoogrisicovracht of -post, dat beveiligingsonderzoeken overeenkomstig punt 6.7 door haarzelf of door een in het kader van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde entiteit zijn uitgevoerd op de plaats van herkomst of elders in de toeleveringsketen en dat deze zendingen als SHR zijn gemerkt en beschermd zijn tegen manipulatie door onbevoegden vanaf het ogenblik dat de beveiligingscontroles zijn uitgevoerd tot de zendingen worden ingeladen.

▼M2

6.8.3.4. Wanneer de ACC3, RA3, of KC3 zendingen die hij aan de vereiste beveiligingscontroles heeft onderworpen, aanbiedt aan een andere ACC3 of RA3, vermeldt hij in de begeleidende documenten de unieke alfanumerieke identificatiecode die hij heeft ontvangen van de aanwijzende bevoegde autoriteit.

6.8.3.5. Wanneer een ACC3 of RA3 zendingen ontvangt, gaat hij, op een van de onderstaande wijzen, na of de luchtvaartmaatschappij of entiteit waarvan hij de zendingen ontvangt een andere ACC3, AC3 of KC3 is:

a) door na te gaan of de unieke alfanumerieke identificatiecode van de entiteit die de zendingen afgeeft, is vermeld op de begeleidende documenten, en

b) door na te gaan of de luchtvaartmaatschappij of de entiteit die de zendingen afgeeft, in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen vermeld staat als actief voor de desbetreffende luchthaven of locatie, al naargelang van toepassing.

▼M2

Als de identificatiecode niet vermeld is op de begeleidende documenten of als de luchtvaartmaatschappij of entiteit die de zending afgeeft niet als actief vermeld staat in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen, wordt ervan uitgegaan dat nog geen beveiligingscontroles zijn toegepast en worden de zendingen door de ACC3 of een andere in het kader van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde RA3 aan een beveiligingsonderzoek onderworpen alvorens in het luchtvaartuig te worden geladen.

▼M12

6.8.3.6. Nadat de beveiligingscontroles waarnaar wordt verwezen in de punten 6.8.3.1 tot en met 6.8.3.5 zijn uitgevoerd, ziet de ACC3 of de in het kader van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde erkende agent (RA3) die verantwoordelijk is voor de uitvoering van de beveiligingscontroles, erop toe dat de begeleidende documenten, hetzij een luchtvrachtbrief, hetzij gelijkwaardige postdocumenten, hetzij een afzonderlijke elektronische of schriftelijke verklaring, minstens het volgende bevatten:

a) de unieke alfanumerieke identificatiecode van de ACC3;

b) de beveiligingsstatus van de zending, als bedoeld in punt 6.3.2.6, d), die is afgegeven door de ACC3 of een in het kader van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde erkende agent (RA3), waar nodig;

c) de unieke identificatiecode van de zending, zoals het nummer van de house-luchtvrachtbrief of de master-luchtvrachtbrief, voor zover van toepassing;

d) de inhoud van de zending, of een indicatie van consolidatie, voor zover van toepassing;

e) de redenen voor de afgifte van de beveiligingsstatus, met inbegrip van de voor het beveiligingsonderzoek gebruikte middelen of methoden of de redenen waarom de zending is vrijgesteld van een beveiligingsonderzoek, waarbij gebruik wordt gemaakt van de normen die zijn vastgesteld in de Consignment Security Declaration van de ICAO.

In het geval van consolidaties bewaart de ACC3 of de in het kader van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde erkende agent (RA3) die de consolidatie heeft uitgevoerd, voor elke individuele zending de in de punten a) tot en met e) van de eerste alinea beschreven informatie, ten minste tot de geschatte tijd van aankomst van de zendingen in de eerste luchthaven in de Europese Unie of gedurende 24 uur, afhankelijk van welke periode het langste is.

6.8.3.7 Elke luchtvaartmaatschappij die aankomt uit een in aanhangsel 6-F vermeld derde land, verzekert dat aan de toepasselijke punten als vastgelegd in punt 6.8.3.6 is voldaan voor vracht en post die aan boord worden vervoerd. De begeleidende documenten met betrekking tot dergelijke zendingen moeten ten minste voldoen aan de Consignment Security Declaration van de ICAO of aan een alternatieve regeling waarbij de vereiste informatie op gelijkwaardige wijze wordt verstrekt.

▼M5

6.8.3.8. Transit- of transferzendingen die aankomen uit een derde land dat is opgenomen in aanhangsel 6-I en waarvan de begeleidende documenten niet in overeenstemming zijn met punt 6.8.3.6, worden vóór de volgende vlucht behandeld in overeenstemming met hoofdstuk 6.7.

▼M12

6.8.3.9. Transit- of transferzendingen die aankomen uit een derde land dat niet is opgenomen in punt 6.8.3.8 en waarvan de begeleidende documenten niet in overeenstemming zijn met punt 6.8.3.6, worden vóór de volgende vlucht behandeld in overeenstemming met hoofdstuk 6.2.

▼M15

6.8.3.10. Met betrekking tot beveiligingscontroles van vracht en post die aankomen uit een derde land, zijn ook aanvullende bepalingen vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005.

▼M2

6.8.4. **Aanwijzing van erkende agenten en bekende afzenders**

6.8.4.1. Entiteiten uit derde landen die deel uitmaken van de toeleveringsketen van een luchtvaartmaatschappij die de status van ACC3 heeft of voornemens

▼M2

zijn daar deel van uit te maken, kunnen worden aangewezen als „erkend agent uit een derde land” (RA3) of „bekende afzender uit een derde land” (KC3).

6.8.4.2. De entiteit moet het verzoek om aanwijzing indienen bij:

a) de bevoegde autoriteit van de lidstaat die verantwoordelijk is voor de ACC3-aanwijzing van een luchtvaartmaatschappij op de luchthaven in het derde land waar de aanvrager vracht behandelt die bestemd is voor de EU, of

b) als er geen als ACC3 aangewezen luchtvaartmaatschappij is in dat land, de bevoegde autoriteit van de lidstaat die verantwoordelijk is voor de goedkeuring van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur die de validering uitvoert of heeft uitgevoerd.

De bevoegde autoriteit die het verzoekt ontvangt, begint met het aanwijzingsproces of bereikt overeenstemming over zijn aanwijzing met de bevoegde autoriteit van een andere lidstaat, rekening houdende met politieke samenwerking en samenwerking op luchtvaartgebied, of beide.

6.8.4.3. Vóór de aanwijzing wordt bevestigd of de luchtvaartmaatschappij in aanmerking komt voor de status van RA3 of KC3, overeenkomstig punt 6.8.4.1.

6.8.4.4. De aanwijzing van een entiteit als RA3 of KC3 voor vracht- en postactiviteiten („relevante vrachtactiviteiten”) gebeurt op basis van:

a) de benoeming van een persoon die namens de entiteit verantwoordelijk is voor de tenuitvoerlegging van de bepalingen inzake beveiliging van vracht en post met betrekking tot de relevante vrachtactiviteiten, en

b) een verslag van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering waarin wordt bevestigd dat beveiligingsmaatregelen ten uitvoer worden gelegd.

6.8.4.5. De bevoegde autoriteit kent de aangewezen RA3 of KC3 een unieke alfanumerieke identificatiecode toe in het standaardformaat, ter identificatie van de entiteit en het derde land waarvoor zij is aangewezen om beveiligingsvoorschriften toe te passen op vracht of post die bestemd zijn voor de Unie.

6.8.4.6. De aanwijzing is geldig vanaf de datum waarop de bevoegde autoriteit de gegevens van de entiteit in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen heeft opgeslagen en blijft geldig voor een maximumperiode van drie jaar.

6.8.4.7. Een entiteit die als RA3 of KC3 is opgenomen in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen wordt in alle lidstaten erkend voor vervoer van vracht of post van de luchthaven in het derde land naar de Unie door een ACC3.

6.8.4.8. Aanwijzingen als RA3 of KC3 die vóór 1 juni 2017 zijn afgegeven, verlopen vijf jaar na de aanwijzing of op 31 maart 2020, als dat eerder is.

6.8.4.9. Op verzoek van de bevoegde autoriteit die hen heeft goedgekeurd, verstrekken EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateurs de bijzonderheden van deel 1 van de controlelijst in aanhangsel 6-C2 of aanhangsel 6-C4, al naargelang van toepassing, voor elke entiteit die zij hebben aangewezen, teneinde een geconsolideerde lijst op te stellen van entiteiten die zijn aangewezen als EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateurs.

▼M7

6.8.4.10. Na de kennisgeving door het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland van zijn voornemen om zich uit de Europese Unie terug te trekken overeenkomstig artikel 50 van het Verdrag betreffende de Europese Unie, gelden voor de door deze lidstaat afgegeven RA3- en KC3-aanwijzingen de volgende bepalingen:

▼M7

a) de verantwoordelijkheid voor de RA3- of KC3-aanwijzing van een entiteit die bestaat uit een filiaal of dochteronderneming van een luchtvaartmaatschappij of een luchtvaartmaatschappij zelf, wordt overgedragen aan de bevoegde autoriteit van de lidstaat die is vermeld in punt 6.8.1.1 van deze verordening;

b) de verantwoordelijkheid voor de RA3- of KC3-aanwijzing van een entiteit die niet rechtstreeks aan een luchtvaartmaatschappij is gekoppeld, wordt overgedragen aan de bevoegde autoriteit van de lidstaat die volgens punt 6.8.1.1 verantwoordelijk is voor de nationale of belangrijkste luchtvaartmaatschappij van het derde land waar de RA3 of KC3 actief is;

c) de verantwoordelijkheid voor de RA3- of KC3-aanwijzing van een entiteit die niet onder a) of b) valt, wordt overgedragen aan de bevoegde autoriteit van de lidstaat die volgens punt 6.8.1.1 verantwoordelijk is voor een van de luchtvaartmaatschappijen uit de Unie die werkzaam zijn op de luchthaven waar de RA3 of KC3 actief is, of de luchthaven die zich het dichtste bij de locatie van die entiteit bevindt;

d) de bevoegde autoriteit van de lidstaat, als beschreven onder a) tot en met c), kan met haar tegenpartij in een andere lidstaat overeenkomen dat de laatstgenoemde de verantwoordelijkheid aanvaardt voor de RA3- of KC3-aanwijzing van een bepaalde entiteit of luchtvaartmaatschappij. De betrokken lidstaten stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis;

e) de Commissie zal de bevoegde autoriteit van het Verenigd Koninkrijk in kennis stellen van de lidstaten die de verantwoordelijkheid voor de RA3- en KC3-aanwijzingen overnemen;

f) de bevoegde autoriteit van het Verenigd Koninkrijk zal de bevoegde autoriteit van de ontvangende lidstaat een kopie bezorgen van de nodige documentatie op basis waarvan zij een entiteit of luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen als RA3 of KC3. Die documentatie bevat ten minste het volledige valideringsverslag en het beveiligingsprogramma van de betrokken entiteit of luchtvaartmaatschappij;

g) als aan de onder f) genoemde verplichtingen is voldaan, wordt de verantwoordelijkheid voor de RA3- en KC3-aanwijzingen overgedragen op de dag van de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk uit de Europese Unie;

h) de overgedragen RA3- en KC3-aanwijzingen blijven geldig tot zij vervallen en de ontvangende lidstaat de in deze verordening beschreven verantwoordelijkheden en verplichtingen overneemt;

i) de Commissie zal de administratieve overgang vergemakkelijken, met inbegrip van de vermelding van de RA3- en KC3-gegevens in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen.

▼M11

6.8.4.11. ►M12 Tijdens de periode van 1 april 2020 tot en met 30 juni 2021 mag de bevoegde autoriteit afwijken van het in punt 6.8.5 vastgestelde proces en tijdelijk een entiteit uit een derde land aanwijzen als RA3 of KC3, in het geval een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering niet kon plaatsvinden om objectieve redenen die verband houden met de door de COVID-19-pandemie veroorzaakte crisis en die buiten de verantwoordelijkheid van de entiteit vallen. Die aanwijzing vindt plaats onder de volgende voorwaarden: ◄

▼M11

a) de entiteit is houder van een actieve RA3- of KC3-status of is houder geweest van een RA3- of KC3-status, voor zover die status niet is verstreken vóór 1 februari 2020;

b) de entiteit vraagt de nieuwe status aan bij de bevoegde autoriteit die op dat ogenblik verantwoordelijk is voor de aanwijzing die op het punt staat te verstrijken of is verstreken, en bevestigt dat de naleving van de eisen van punt 6.8.5 wordt verhinderd of vertraagd om objectieve redenen die buiten haar verantwoordelijkheid vallen;

c) de entiteit dient haar beveiligingsprogramma in, dat relevant en volledig moet zijn met betrekking tot de uitgevoerde activiteiten, of bevestigt dat het huidige programma nog steeds actueel is;

d) de entiteit dient een ondertekende verklaring in waarin zij bevestigt dat zij zich ertoe verbindt de beveiligingseisen waarvoor zij de huidige of verstreken RA3- of KC3-status had gekregen, volledig en doeltreffend te blijven toepassen;

e) de aanwijzing van een entiteit als RA3 of KC3 uit hoofde van dit punt wordt verleend voor een periode van hoogstens zes maanden vanaf de datum waarop de huidige status verstrijkt of de vorige status is verstreken, al naargelang van toepassing;

f) de aanvraag, het beveiligingsprogramma van de entiteit en de verbintenisverklaring worden schriftelijk of in elektronische vorm ingediend.

6.8.4.12. De in punt 6.8.4.8 vermelde entiteiten waarvan de RA3- of KC3-status in de periode van 1 februari 2020 tot en met 31 maart 2020 is verstreken en die om de in punt 6.8.4.11 vermelde redenen het in punt 6.8.5 vastgestelde proces van EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering niet konden doorlopen en derhalve niet konden worden aangewezen door een bevoegde autoriteit, zoals bepaald in punt 6.8.4, mogen onder de volgende voorwaarden een tijdelijke aanwijzing aanvragen bij de Commissie:

a) de entiteit vraagt de RA3- of KC3-status aan bij de Commissie en bevestigt dat de naleving van de eisen van punt 6.8.5 wordt verhinderd of vertraagd om objectieve redenen die buiten haar verantwoordelijkheid vallen;

b) de entiteit dient een ondertekende verklaring in waarin zij bevestigt dat zij zich ertoe verbindt de beveiligingseisen waarvoor zij de verstreken RA3- of KC3-status had gekregen, volledig en doeltreffend te blijven toepassen, en dat haar beveiligingsprogramma nog steeds actueel is;

c) de aanvraag en de verbintenisverklaring worden schriftelijk of in elektronische vorm ingediend;

▼M12

d) de aanwijzing wordt verleend voor een periode van ten hoogste zes maanden en kan worden verlengd binnen de in punt 6.8.4.11 vastgestelde afwijkingsperiode.

▼M2

6.8.5. **Validering van erkende agenten en bekende afzenders**

6.8.5.1. Om als EU-luchtvaartbeveiligingsgevalideerde erkende agent of bekende afzender te worden aangewezen, worden entiteiten uit derde landen gevalideerd volgens een van de twee onderstaande opties:

▼M2

a) in het beveiligingsprogramma van de ACC3 worden de details uiteengezet van de beveiligingscontroles die namens de ACC3 worden toegepast door entiteiten uit derde landen waarvan hij rechtstreeks vracht of post aanvaardt voor vervoer naar de Unie. Tijdens de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering van de ACC3 worden de beveiligingscontroles die deze entiteiten toepassen, gevalideerd, of

b) de entiteiten uit derde landen laten hoogstens om de drie jaar een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering van de relevante vrachtbehandelingsactiviteiten uitvoeren. De EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering bestaat uit:

   i) een onderzoek van het beveiligingsprogramma van de entiteit, waarbij wordt nagegaan of het relevant en volledig is voor de uitgevoerde activiteiten, en

   ii) een verificatie ter plaatse van de tenuitvoerlegging van luchtvaartbeveiligingsmaatregelen met betrekking tot de relevante vrachtactiviteiten.

Voor erkende agenten van derde landen bestaat het valideringsverslag uit de in aanhangsel 6-H2 vermelde verbintenisverklaring en de in aanhangsel 6-C2 vermelde controlelijst; voor bekende afzenders uit derde landen bestaat het uit de in aanhangsel 6-H3 vermelde verbintenisverklaring en de in aanhangsel 6-C4 vermelde controlelijst. Het valideringsverslag omvat ook een verklaring van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur, zoals uiteengezet in aanhangsel 11-A.

6.8.5.2. Zodra de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering overeenkomstig punt 6.8.5.1, onder b), is voltooid, dient de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur het valideringsverslag in bij de bevoegde autoriteit en verstrekt hij een kopie ervan aan de gevalideerde entiteit.

6.8.5.3. Een activiteit in het kader van het toezicht op de naleving, die wordt uitgevoerd door de bevoegde autoriteit van een lidstaat of door de Commissie, kan worden beschouwd als een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering voor zover die activiteit betrekking heeft op alle gebieden die zijn gespecificeerd in de controlelijst van aanhangsel 6-C2 of 6-C4, al naargelang van het geval.

6.8.5.4. De ACC3 moet een gegevensbank bijhouden met minstens de onderstaande informatie voor elke overeenkomstig punt 6.8.5.1 aan een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering onderworpen erkende agent of bekende afzender waarvan hij rechtstreeks vracht of post voor vervoer naar de Unie aanvaardt:

a) de bedrijfsgegevens, inclusief het bonafide bedrijfsadres, en

b) de aard van de bedrijfsactiviteiten, met uitzondering van gevoelige bedrijfsinformatie, en

c) de contactgegevens, inclusief die van de persoon of personen die verantwoordelijk zijn voor de beveiliging, en

d) het registratienummer van het bedrijf, indien van toepassing, en

e) het valideringsverslag, indien beschikbaar, en

f) de unieke alfanumerieke identificatiecode die is toegekend in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen.

▼M15

———————

▼M2

De gegevensbank dient ter beschikking te staan voor inspectie van de ACC3.

Ook andere krachtens een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde entiteiten mogen een dergelijke gegevensbank bijhouden.

▼M12

———————

▼M2

6.8.6. **Niet-naleving en stopzetting van de aanwijzing als ACC3, RA3 en KC3**

6.8.6.1. *Niet-naleving*

▼**M12**

1. Als de Commissie of een bevoegde autoriteit een ernstige tekortkoming met betrekking tot de activiteiten van een ACC3, een RA3 of een KC3 vaststelt die naar verwachting ernstige gevolgen zal hebben voor het algemene niveau van de luchtvaartbeveiliging in de Unie, of daar schriftelijke informatie over ontvangt, zal zij:

   a) de betrokken luchtvaartmaatschappij of entiteit onmiddellijk in kennis stellen en vragen toelichting te verstrekken en passende maatregelen te nemen met betrekking tot de ernstige tekortkoming;

   b) de andere lidstaten en de Commissie onmiddellijk in kennis stellen.

   De in de eerste alinea bedoelde ernstige tekortkoming kan worden vastgesteld tijdens een van de volgende activiteiten:

   1) tijdens activiteiten in het kader van het toezicht op de naleving;

   2) tijdens het documentonderzoek, met inbegrip van het verslag van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering van andere exploitanten die deel uitmaken van de toeleveringsketen van de ACC3, RA3 of KC3;

   3) na ontvangst van feitelijke schriftelijke informatie van andere autoriteiten en/of exploitanten over de activiteiten van de betrokken ACC3, RA3 of KC3, in de vorm van schriftelijk bewijsmateriaal dat duidelijk wijst op inbreuken op de beveiliging.

▼**M2**

2. Als de ACC3, de RA3 of de KC3 de ernstige tekortkoming niet binnen een bepaalde termijn heeft verholpen, of als de ACC3, de RA3 of de KC3 niet reageert op het in punt 6.8.6.1, onder a), vermelde verzoek, dan zal de autoriteit of de Commissie:

   a) de status van ACC3, RA3 of KC3 van de exploitant of entiteit in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen deactiveren, of

   b) de bevoegde autoriteit die verantwoordelijk is voor de aanwijzing verzoeken om de status van ACC3, RA3 of KC3 van de exploitant of entiteit in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen te deactiveren.

   In de in lid 1 vermelde situatie stelt de autoriteit of de Commissie de andere lidstaten en de Commissie onmiddellijk in kennis.

3. Een luchtvaartmaatschappij of entiteit waarvan de status als respectievelijk ACC3, RA3 of KC3 is gedeactiveerd overeenkomstig punt 6.8.6.1.2, wordt niet gereactiveerd of opgenomen in de EU-gegevensbank inzake de beveiliging van de toeleveringsketen tot een nieuwe aanwijzing overeenkomstig punt 6.8.1 of 6.8.4 heeft plaatsgevonden.

4. Als een luchtvaartmaatschappij of entiteit niet langer houder is van de ACC3-, RA3- of KC3-status, nemende bevoegde autoriteiten passende maatregelen om na te gaan of de andere ACC3's, RA3's en KC3's onder hun bevoegdheid, die actief zijn in de toeleveringsketen van de luchtvaartmaatschappij of entiteit die de status heeft verloren, nog steeds voldoen aan de eisen van Verordening (EG) nr. 300/2008.

6.8.6.2. *Schrapping*

1. De bevoegde autoriteit die de ACC3, de RA3 of de KC3 heeft aangewezen, is verantwoordelijk voor het schrappen van de gegevens uit de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen:

   a) op verzoek van de luchtvaartmaatschappij of in overleg met de luchtvaartmaatschappij of de entiteit, of

   b) als de ACC3, de RA3 of de KC3 geen relevante vrachtactiviteiten uitvoert en niet reageert op een verzoek om toelichting of op een andere wijze de beoordeling van de risico's voor de luchtvaart belemmert.

▼M2

2. Als een luchtvaartmaatschappij of entiteit niet langer houder is van de ACC3-, RA3- of KC3-status, nemende bevoegde autoriteiten passende maatregelen om na te gaan of de andere ACC3's, RA3's en KC3's onder hun bevoegdheid, die actief zijn in de toeleveringsketen van de luchtvaartmaatschappij of entiteit die uit de gegevensbank is geschrapt, nog steeds voldoen aan de eisen van Verordening (EG) nr. 300/2008.

▼M12

6.8.7. **Vroegtijdige uitwisseling van informatie over ladingen (Pre-Loading Advance Cargo Information (PLACI))**

6.8.7.1. Krachtens artikel 186 van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2447 wordt de PLACI verricht vóór vertrek uit een derde land, nadat de douaneautoriteit van eerste binnenkomst de minimale gegevensset van de summiere aangifte bij binnenbrengen heeft ontvangen als bedoeld in artikel 106, lid 2 en lid 2 bis, van Gedelegeerde Verordening (EU) 2015/2446 van de Commissie ([1]).

6.8.7.2. Als het douanekantoor van eerste binnenkomst gedurende de PLACI redelijke gronden heeft om aan te nemen dat een zending die door de lucht het douanegebied van de Unie binnenkomt een ernstige bedreiging voor de burgerluchtvaart zou kunnen vormen, wordt die zending behandeld als hoogrisicovracht of -post (HRCM) in overeenstemming met punt 6.7. ►M16 Een luchtvaartmaatschappij laadt dergelijke zendingen niet voor vervoer naar de Unie, tenzij de vereiste maatregelen als bedoeld in de punten 6.8.7.3 en 6.8.7.4, naargelang het geval, op bevredigende wijze zijn toegepast. ◄

6.8.7.3. De luchtvaartmaatschappij, exploitant, entiteit of persoon in een ander derde land dan IJsland dat niet in aanhangsel 6-F is opgenomen, moet na ontvangst van een kennisgeving van het douanekantoor van eerste binnenkomst dat een zending overeenkomstig punt 6.8.7.2 als hoogrisicovracht of -post (HRCM) moet worden behandeld:

a) met betrekking tot de specifieke zending de in de punten 6.7.3 en 6.7.4 van de bijlage bij Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 vermelde beveiligingscontroles uitvoeren, in het geval van een ACC3 of RA3 die voor de uitvoering van dergelijke beveiligingscontroles is goedgekeurd;

b) waarborgen dat een ACC3 of RA3 die is goedgekeurd voor de uitvoering van dergelijke beveiligingscontroles, voldoet aan de bepalingen van punt a). Als de zending voor de toepassing van de beveiligingscontroles zal worden aanbesteed of is aanbesteed bij een andere exploitant, entiteit of autoriteit, wordt informatie verstrekt aan het douanekantoor van eerste binnenkomst. Die andere exploitant, entiteit of autoriteit zorgt voor de uitvoering van de in punt a) bedoelde beveiligingscontroles en bevestigt aan de luchtvaartmaatschappij, exploitant, entiteit of persoon van wie de zending is ontvangen, de uitvoering van dergelijke beveiligingscontroles en bezorgt de resultaten ervan;

c) aan het douanekantoor van eerste binnenkomst de uitvoering van de in punt a) bedoelde veiligheidscontroles bevestigen en de resultaten daarvan bezorgen.

De punten a) en b) van de eerste alinea zijn niet van toepassing als de gevraagde beveiligingscontroles eerder zijn uitgevoerd. Als er echter pas na de uitvoering van de vorige beveiligingscontroles specifieke dreigingsinformatie beschikbaar is gekomen, kan de luchtvaartmaatschappij, de exploitant, de entiteit of de persoon worden verzocht de beveiligingscontroles te herhalen met behulp van specifieke middelen en methoden, en een bevestiging te verstrekken als bedoeld in punt c) van de eerste alinea. De luchtvaartmaatschappij, exploitant, entiteit of persoon kan op de hoogte worden gebracht van alle elementen en informatie die nodig zijn om daadwerkelijk aan de beveiligingsdoelstelling te voldoen.

([1]) Gedelegeerde Verordening (EU) 2015/2446 van de Commissie van 28 juli 2015 tot aanvulling van Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en de Raad met nadere regels betreffende een aantal bepalingen van het douanewetboek van de Unie (PB L 343 van 29.12.2015, blz. 1).

▼**M12**

6.8.7.4. De luchtvaartmaatschappij, exploitant, entiteit of persoon in een ander derde land dan IJsland dat niet in aanhangsel 6-F is opgenomen, moet na ontvangst van een kennisgeving van het douanekantoor van eerste binnenkomst dat een zending overeenkomstig punt 6.8.7.2 als hoogrisicovracht of -post (HRCM) moet worden behandeld:

a) met betrekking tot de specifieke zending ten minste de beveiligingscontroles uitvoeren die zijn vastgesteld bij ICAO-bijlage 17 voor hoogrisicovracht of -post ([1]);

b) waarborgen dat een exploitant, entiteit of autoriteit die door de desbetreffende bevoegde autoriteit in het derde land is erkend, voldoet aan de vereisten van punt a) voor de uitvoering van dergelijke beveiligingscontroles. Als de zending voor de toepassing van de beveiligingscontroles zal worden aanbesteed of is aanbesteed bij een andere exploitant, entiteit of autoriteit, wordt informatie verstrekt aan het douanekantoor van eerste binnenkomst. Die andere exploitant, entiteit of autoriteit zorgt voor de uitvoering van de in punt a) bedoelde beveiligingscontroles en bevestigt aan de luchtvaartmaatschappij, exploitant, entiteit of persoon van wie de zending is ontvangen, de uitvoering van dergelijke beveiligingscontroles en bezorgt de resultaten ervan;

c) aan het douanekantoor van eerste binnenkomst de uitvoering van de in punt a) bedoelde veiligheidscontroles bevestigen en de resultaten daarvan bezorgen.

De punten a) en b) van de eerste alinea zijn niet van toepassing als de gevraagde beveiligingscontroles eerder zijn uitgevoerd. Als er echter pas na de uitvoering van de vorige beveiligingscontroles specifieke dreigingsinformatie beschikbaar is gekomen, kan de luchtvaartmaatschappij, de exploitant, de entiteit of de persoon worden verzocht de beveiligingscontroles te herhalen met behulp van specifieke middelen en methoden, en een bevestiging te verstrekken als bedoeld in punt c) van de eerste alinea. De luchtvaartmaatschappij, exploitant, entiteit of persoon kan op de hoogte worden gebracht van alle elementen en informatie die nodig zijn om daadwerkelijk aan de beveiligingsdoelstelling te voldoen.

6.8.7.5. Als het douanekantoor van eerste binnenkomst in de loop van de PLACI redelijke gronden heeft om aan te nemen dat een zending die door de lucht het douanegebied van de Unie binnenkomt een ernstige bedreiging voor de burgerluchtvaart vormt en als gevolg daarvan een “niet laden”-kennisgeving doet, wordt die zending niet in het luchtvaartuig geladen of wordt ze uitgeladen, naargelang het geval.

6.8.7.6. De luchtvaartmaatschappij, exploitant, entiteit of persoon in een ander derde land die van het douanekantoor van eerste binnenkomst een kennisgeving ontvangt dat een zending overeenkomstig punt 6.8.7.5 niet in een luchtvaartuig mag worden geladen:

a) waarborgt dat de zending in haar/zijn bezit niet in een luchtvaartuig wordt geladen of onmiddellijk wordt uitgeladen als de zending zich reeds aan boord van het luchtvaartuig bevindt;

b) bevestigt aan het douanekantoor van eerste binnenkomst in het douanegebied van de Unie dat zij/hij aan het verzoek heeft voldaan;

c) werkt samen met de betrokken autoriteiten van de lidstaat van het douanekantoor van eerste binnenkomst;

d) informeert de bevoegde autoriteit voor de beveiliging van de burgerluchtvaart in het land waar de luchtvaartmaatschappij, exploitant, entiteit of persoon die de kennisgeving ontvangt, is gevestigd en in het derde land waar de zending zich op dat moment bevindt, indien dat een ander land is.

6.8.7.7. Als de zending reeds in het bezit is van een andere luchtvaartmaatschappij, exploitant of entiteit in de toeleveringsketen, deelt de luchtvaartmaatschappij, exploitant, entiteit of persoon die de in punt 6.8.7.5 bedoelde “niet laden”-kennisgeving heeft ontvangen, die andere luchtvaartmaatschappij, exploitant, entiteit of persoon onmiddellijk mee dat zij/hij:

([1]) Luchtvaartmaatschappijen, exploitanten en entiteiten in IJsland passen de punten 6.7.3 en 6.7.4 van de bijlage bij Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 toe.

▼**M12**

a) waarborgt dat de bepalingen van punt 6.8.7.6, punten a), c) en d), worden nageleefd;

b) bevestigt dat punt 6.8.7.6, b), van toepassing is op de luchtvaartmaatschappij, exploitant, entiteit of persoon die de in punt 6.8.7.5 bedoelde kennisgeving heeft ontvangen.

6.8.7.8. Als het luchtvaartuig reeds is opgestegen met aan boord een zending waarvoor het douanekantoor van eerste binnenkomst overeenkomstig punt 6.8.7.5 een "niet laden"-kennisgeving heeft gedaan, stelt de luchtvaartmaatschappij, exploitant, entiteit of persoon die de kennisgeving heeft ontvangen onmiddellijk de volgende instanties daarvan in kennis:

a) de betrokken autoriteiten van de in punt 6.8.7.6, onder c), bedoelde lidstaat teneinde informatie te verstrekken aan en contact te leggen met de betrokken autoriteiten van de eerste lidstaat van de Unie die wordt overgevlogen;

b) de bevoegde autoriteit voor de beveiliging van de burgerluchtvaart van het derde land waar de luchtvaartmaatschappij, exploitant, entiteit of persoon die de kennisgeving heeft ontvangen, is gevestigd en van het derde land waar de vlucht is vertrokken, indien dat een ander land is.

6.8.7.9. Naar aanleiding van de kennisgeving van het douanekantoor van eerste binnenkomst dat een kennisgeving heeft gedaan als bedoeld in punt 6.8.7.5, voert de bevoegde autoriteit van dezelfde lidstaat de nodige veiligheidsnoodprotocollen uit of zorgt zij voor de uitvoering daarvan of werkt zij mee aan eventuele verdere acties, met inbegrip van de coördinatie met de autoriteiten van het derde land van vertrek en, indien van toepassing, in het land of de landen van doorvoer en/of overbrenging, overeenkomstig het nationale programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart van de lidstaat en de internationale normen en aanbevolen praktijken ter regulering van crisisbeheersing en reacties op wederrechtelijke daden.

6.8.7.10. De luchtvaartmaatschappij, exploitant, entiteit of persoon in een derde land die een kennisgeving ontvangt van de douaneautoriteit van een derde land die een systeem voor vroegtijdige uitwisseling van informatie over ladingen toepast overeenkomstig de beginselen van het Safe Framework of Standards van de Werelddouaneorganisatie, waarborgt dat de voorschriften van de punten 6.8.7.3, 6.8.7.4, 6.8.7.6, 6.8.7.7 en 6.8.7.8 worden toegepast.

Dit punt is alleen van toepassing op zendingen van vracht of post die aan een van de onderstaande criteria voldoen:

a) zij worden vervoerd voor transit of transfer op een luchthaven in de Unie voordat zij hun eindbestemming bereiken op een luchthaven in het derde land van de kennisgevende douaneautoriteit;

b) zij worden vervoerd voor transit of transfer op een luchthaven in de Unie voordat er opnieuw een transit of transfer plaatsvindt op een luchthaven in het derde land van de kennisgevende douaneautoriteit.

Voor de toepassing van de voorschriften van punt 6.8.7.6, c), en punt 6.8.7.8, a), informeert de luchtvaartmaatschappij, exploitant, entiteit of persoon die de kennisgeving in een derde land ontvangt, onmiddellijk de betrokken autoriteiten van de lidstaat van eerste landing in de Unie.

Als het luchtvaartuig reeds is opgestegen, wordt de informatie verstrekt aan de betrokken autoriteiten van de eerste lidstaat van de Unie die wordt overgevlogen, die zorgt voor de uitvoering van de in punt 6.8.7.9 bedoelde acties, in overleg met de betrokken autoriteiten van de lidstaat van eerste landing in de Unie.

De betrokken autoriteiten van zowel de eerste lidstaat van de Unie die wordt overgevlogen als van de lidstaat van eerste landing in de Unie, stellen de respectieve douaneautoriteit daarvan in kennis.

▼B

AANHANGSEL 6-A

VERBINTENISVERKLARING — ERKENDE AGENT

Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad ([1]) tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en de uitvoeringsbepalingen daarvan,

verklaar ik dat

— voor zover ik weet, de informatie in het beveiligingsprogramma van de onderneming correct en nauwkeurig is,

— de in dit beveiligingprogramma uiteengezette praktijken en procedures blijvend zullen worden toegepast op alle locaties waarop het programma betrekking heeft;

— dit beveiligingsprogramma zal worden bijgestuurd en aangepast om te voldoen aan alle relevante toekomstige wijzigingen van de Uniewetgeving, tenzij [naam van de onderneming] [naam van de bevoegde autoriteit] ervan in kennis stelt dat hij niet langer handel wenst te drijven als erkende agent;

— [naam van de onderneming] [naam van de bevoegde autoriteit] schriftelijk in kennis stelt van:

▼M15

a) kleine geplande wijzigingen van zijn beveiligingsprogramma, zoals de naam van de onderneming, het adres van de onderneming, de persoon die verantwoordelijk is voor beveiligings- of contactgegevens, wijzigingen van de persoon die toegang nodig heeft tot de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen, en dit binnen uiterlijk zeven werkdagen vóór de geplande wijziging, en

▼B

b) geplande grote wijzigingen, zoals nieuwe onderzoeksprocedures, grote bouwwerken die een invloed kunnen hebben op de naleving van de relevante Uniewetgeving of wijzigingen van de locatie/het adres, en dit minstens 15 werkdagen vóór het begin van de geplande wijziging.

— [naam van de onderneming] volledig zal meewerken met alle inspecties, voor zover vereist, en toegang zal verlenen tot alle door de inspecteurs gevraagde documenten, teneinde de overeenstemming met de relevante Uniewetgeving te garanderen;

— [naam van de onderneming] [naam van de bevoegde autoriteit] in kennis zal stellen van ernstige inbreuken op de beveiliging en van verdachte omstandigheden die relevant zijn voor de beveiliging van luchtvracht/luchtpost, met name pogingen om verboden voorwerpen in zendingen te verbergen;

— [naam van de onderneming] ervoor zorgt dat alle relevante personeelsleden een passende opleiding krijgen overeenkomstig hoofdstuk 11 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 en zich bewust zijn van hun beveiligingsverantwoordelijkheden in het kader van het beveiligingsprogramma van de onderneming, en

— [naam van de onderneming] [naam van de bevoegde autoriteit] schriftelijk op de hoogte brengt wanneer deze:

a) niet langer handel drijft;

b) niet langer activiteiten met betrekking tot luchtvracht/luchtpost uitvoert, of

c) niet langer kan voldoen aan de eisen van de relevante Uniewetgeving.

([1]) Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002 (PB L 97 van 9.4.2008, blz. 72).

▼B

Ik aanvaard de volledige verantwoordelijkheid voor deze verklaring.

Naam:

Functie in het bedrijf:

Datum:

Handtekening:

AANHANGSEL 6-B

RICHTSNOEREN VOOR BEKENDE AFZENDERS

Aan de hand van deze richtsnoeren kunt u uw bestaande beveiligingsregelingen toetsen aan de eisen voor bekende afzenders die zijn vastgesteld in Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad ([1]) en de uitvoeringsbesluiten daarvan. Hierdoor kunt u zich ervan vergewissen of u aan de eisen voldoet alvorens een officieel validatiebezoek ter plaatse te organiseren.

Het is belangrijk dat de validateur tijdens het validatiebezoek met de juiste mensen kan praten (bv. de persoon die verantwoordelijk is voor de beveiliging en de persoon die verantwoordelijk is voor de indienstname van personeel). Er wordt een EU-controlelijst gebruikt om de beoordeling van de validateur te registreren. De controlelijst is niet openbaar en mag alleen door de validateur worden gebruikt. De informatie op de ingevulde controlelijst wordt als vertrouwelijk behandeld.

De EU-controlelijst bevat twee types vragen: 1) vragen die, wanneer ze negatief worden beantwoord, automatisch tot gevolg hebben dat u niet als bekende afzender kan worden aanvaard, en 2) vragen die worden gebruikt om een algemeen beeld van uw beveiligingsvoorzieningen te schetsen, zodat de validateur een algemene conclusie kan opstellen. Vragen die automatisch tot gevolg hebben dat u niet als bekende afzender kan worden aanvaard, hebben betrekking op de hierna vetgedrukt vermelde eisen. Indien u niet aan dergelijke **vetgedrukte** eisen voldoet, wordt u in kennis gesteld van de redenen daarvoor en krijgt u advies over aanpassingen die u kan aanbrengen om wel aan de eisen te voldoen.

Indien u houder bent van een AEO-certificaat dat vermeld is in artikel 14 bis, lid 1, onder b) of c), van Verordening (EEG) nr. 2454/93 ([2]) van de Commissie (de zogenaamde AEOF- en AEOS-certificaten) en de locatie waarvoor u de status van bekende afzender aanvraagt ten vroegste drie jaar vóór de datum waarop de status van bekende afzender is aangevraagd met succes is onderzocht door douaneautoriteiten, moet u deel 1, dat betrekking heeft op de organisatie en verantwoordelijkheden, en de in Aanhangsel 6-C opgenomen verbintenisverklaring van de „Valideringscontrolelijst voor bekende afzenders” invullen en laten ondertekenen door een wettelijke vertegenwoordiger van uw bedrijf.

Inleiding

De vracht moet afkomstig zijn van de te inspecteren locatie van uw bedrijf. Dit betekent dat de productie van de goederen en de „pick and pack”-activiteiten, waarbij de goederen niet identificeerbaar zijn als luchtvracht tot ze worden geselecteerd om een bestelling uit te voeren, ter plaatse moeten gebeuren. (Zie ook opmerking.)

U moet **vaststellen op welk punt een vracht-/postzending identificeerbaar wordt als luchtvracht/luchtpost** en aantonen dat u de nodige maatregelen heeft genomen om ze te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden. Hiertoe moet u ook bijzonderheden over de productie, verpakking, opslag en/of verzending verstrekken.

([1]) Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002 (PB L 97 van 9.4.2008, blz. 72).

([2]) Verordening (EEG) nr. 2454/93 van de Commissie van 2 juli 1993 houdende vaststelling van enkele bepalingen ter uitvoering van Verordening (EEG) nr. 2913/92 van de Raad tot vaststelling van het communautair douanewetboek (PB L 253 van 11.10.1993, blz. 1).

▼B

Organisatie en verantwoordelijkheden

U moet nadere informatie verstrekken over uw organisatie (naam, btw-nummer of nummer van de kamer van koophandel of handelsregisternummer, indien van toepassing, nummer van het AEO-certificaat en datum van het laatste onderzoek van deze locatie door de douaneautoriteiten, indien van toepassing), het adres van de locatie die moet worden gevalideerd en het hoofdadres van de organisatie (indien verschillend van de te valideren locatie). Vermeld ook de datum van het vorige valideringsbezoek en de laatste unieke alfanumerieke identificatiecode (indien van toepassing), alsook de aard van de bedrijfsactiviteiten, het aantal werknemers in de locatie, de naam en functie van de persoon die verantwoordelijk is voor de beveiliging van luchtvracht/luchtpost en de contactgegevens.

Procedure voor indienstname van personeel

U wordt gevraagd bijzonderheden te verstrekken over uw procedure voor de indienstname van alle personeelsleden (permanent personeel, tijdelijk personeel, uitzendkrachten, chauffeurs) die toegang hebben tot identificeerbare luchtvracht/luchtpost. De procedure voor indienstname moet bestaan uit een **aan de indienstname voorafgaande controle of een achtergrondonderzoek** overeenkomstig punt 11.1 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998. Het valideringsbezoek ter plaatse omvat een gesprek met de persoon die verantwoordelijk is voor de indienstname van personeel. Hij/zij moet bewijzen voorleggen (bv. blanco formulieren) om de procedures van het bedrijf te staven. Deze procedure voor indienstname is van toepassing op personeel dat in dienst is genomen na 29 april 2010.

Procedure voor het verstrekken van beveiligingsopleiding aan het personeel

U moet aantonen dat **alle personeelsleden** (permanent personeel, tijdelijk personeel, uitzendkrachten, chauffeurs) **die toegang hebben tot luchtvracht/luchtpost een passende beveiligingsbewustmakingsopleiding hebben genoten**. Deze opleiding moet worden verstrekt overeenkomstig punt 11.2.7 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998. Van alle individuele opleidingen moet een dossier worden bijgehouden. **Bovendien moet u aantonen dat alle relevante personeelsleden die beveiligingscontroles uitvoeren een opleiding of periodieke opleiding hebben genoten overeenkomstig hoofdstuk 11 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998**.

Fysieke beveiliging

U moet aantonen dat uw locatie beveiligd is (bv. met omheiningen of afsluitingen) en dat u over relevante procedures voor toegangscontrole beschikt. Voor zover van toepassing moet u bijzonderheden verstrekken over eventuele alarmen/of CCTV-systemen. **Het is van essentieel belang dat de toegang tot de zone waar de luchtvracht/luchtpost wordt verwerkt of opgeslagen, wordt gecontroleerd.** Alle deuren, ramen en andere toegangspunten tot luchtvracht/luchtpost moeten beveiligd zijn of aan toegangscontrole onderworpen zijn.

Productie (voor zover van toepassing)

U moet aantonen dat de toegang tot het productiegedeelte gecontroleerd wordt en dat het productieproces onder toezicht staat. Als het product tijdens de productie kan worden geïdentificeerd als luchtvracht/luchtpost, moet u aantonen **dat maatregelen zijn genomen om de luchtvracht/luchtpost in dit stadium te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden**.

Verpakking (voor zover van toepassing)

U moet aantonen dat de toegang tot het verpakkingsgedeelte gecontroleerd wordt en dat het verpakkingsproces onder toezicht staat. Als het product tijdens de verpakking kan worden geïdentificeerd als luchtvracht/luchtpost, moet u aantonen **dat maatregelen zijn genomen om de luchtvracht/luchtpost in dit stadium te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden**.

▼B

U moet bijzonderheden verstrekken over uw verpakkingsproces en aantonen dat alle afgewerkte vracht wordt gecontroleerd alvorens te worden verpakt.

U moet de afgewerkte buitenste verpakking beschrijven en aantonen dat deze stevig is. U moet ook aantonen hoe de afgewerkte buitenste verpakking manipulatieaantonend is gemaakt, bijvoorbeeld door gebruik te maken van genummerde zegels, veiligheidsplakband, speciale stempels of kartonnen dozen die met plakband zijn vastgemaakt. U moet ook aantonen dat u deze manipulatieaantonende middelen onder veilige omstandigheden bewaart wanneer ze niet worden gebruikt, en dat u de verdeling ervan controleert.

Opslag (voor zover van toepassing)

U moet aantonen dat de toegang tot het opslaggedeelte wordt gecontroleerd. Als het product tijdens de opslag kan worden geïdentificeerd als luchtvracht/luchtpost, moet u aantonen **dat maatregelen zijn genomen om de luchtvracht/luchtpost in dit stadium te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden**.

Ten slotte **moet u aantonen dat de afgewerkte en verpakte luchtvracht/luchtpost wordt gecontroleerd alvorens te worden verzonden**.

Verzending (voor zover van toepassing)

U moet aantonen dat de toegang tot het verzendingsgedeelte wordt gecontroleerd. Als het product tijdens de verzending kan worden geïdentificeerd als luchtvracht/luchtpost, moet u aantonen **dat maatregelen zijn genomen om de luchtvracht/luchtpost in dit stadium te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden**.

Vervoer

U moet bijzonderheden verstrekken over de wijze waarop de vracht/post naar de erkende agent wordt vervoerd.

Indien u gebruikmaakt van eigen vervoer, moet u aantonen dat uw chauffeurs een opleiding van het vereiste niveau hebben genoten. **Indien uw bedrijf een beroep doet op een subcontractant, moet u garanderen dat a) de luchtvracht/luchtpost door u verzegeld of verpakt is, teneinde te garanderen dat eventuele manipulatie door onbevoegden duidelijk zichtbaar is, en b) de in aanhangsel 6-E van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 opgenomen vervoerdersverklaring door de vervoerder is ondertekend.**

Als u verantwoordelijk bent voor het vervoer van luchtvracht/luchtpost moet u aantonen dat de vervoersmiddelen **beveiligbaar zijn**, ofwel door het gebruik van zegels, indien mogelijk, of op een andere wijze. Wanneer gebruik wordt gemaakt van genummerde zegels moet u aantonen dat de toegang tot de zegels wordt gecontroleerd en dat de nummers worden geregistreerd; wanneer andere methoden worden gebruikt, moet u aantonen hoe de vracht/post manipulatieaantonend is gemaakt en/of veilig wordt bewaard. Bovendien moet u aantonen dat u maatregelen heeft genomen om de identiteit te controleren van de bestuurders van de voertuigen die uw luchtvracht/luchtpost ophalen. U moet ook aantonen dat u ervoor zorgt dat de vracht/post beveiligd is als hij uw bedrijfsruimten verlaat. **U moet aantonen dat luchtvracht/luchtpost tijdens het vervoer beschermd wordt tegen manipulatie door onbevoegden.**

Als een erkende agent het vervoer voor het ophalen van de luchtvracht/luchtpost in uw bedrijfsruimten heeft geregeld, hoeft u geen bewijsstukken over te leggen met betrekking tot de opleiding van de chauffeurs, noch een kopie van de expediteursverklaring.

Verantwoordelijkheden van de afzender

U moet verklaren dat u aanvaardt dat de inspecteurs van de bevoegde autoriteit onaangekondigde inspecties mogen uitvoeren om toezicht te houden op deze normen.

▼B

U moet ook verklaren dat u [naam van de bevoegde autoriteit] onverwijld, en uiterlijk binnen tien werkdagen, relevante bijzonderheden zal verstrekken als:

a) de algemene verantwoordelijkheid voor de beveiliging is toegewezen aan iemand anders dan de genoemde persoon

b) er andere wijzigingen met betrekking tot uw bedrijfsruimten of procedures hebben plaatsgevonden die aanzienlijke gevolgen voor de beveiliging kunnen hebben

c) uw bedrijf ophoudt handel te drijven, geen luchtvracht/luchtpost meer behandelt of niet meer kan voldoen aan de eisen van de relevante EU-wetgeving.

Ten slotte moet u verklaren dat u de beveiligingsnormen zal handhaven tot het volgende valideringsbezoek ter plaatse en/of de volgende inspectie.

Vervolgens moet u de volledige verantwoordelijkheid voor de verklaring aanvaarden en het valideringsdocument ondertekenen.

OPMERKINGEN

Explosieve en brandgevaarlijke apparaten

Geassembleerde explosieve en brandgevaarlijke apparaten mogen worden vervoerd in zendingen luchtvracht wanneer alle veiligheidsregels volledig zijn gevolgd.

Zendingen uit andere bronnen

Een bekende afzender mag zendingen die hij niet voor eigen rekening vervoert, doorgeven aan een erkende agent, voor zover:

a) ze worden gescheiden van de zendingen die hij voor eigen rekening vervoert, en

b) de herkomst duidelijk is aangegeven op de zending of op de begeleidende documentatie.

Dergelijke zendingen moeten allemaal aan een beveiligingsonderzoek worden onderworpen alvorens ze in een luchtvaartuig worden geladen.

AANHANGSEL 6-C

VALIDERINGSCONTROLELIJST VOOR BEKENDE AFZENDERS

Aanwijzingen voor het invullen:

Hou bij het invullen van dit formulier rekening met het volgende:

— Punten die gevolgd worden door (*) hebben betrekking op verplichte gegevens en MOETEN worden ingevuld.

— Als het antwoord op een **vetgedrukte** vraag **NEEN** is, **MOET** de validering **NEGATIEF** zijn. Dit geldt niet als de vragen niet van toepassing zijn.

— De algemene beoordeling kan alleen **POSITIEF** zijn als de afzender de verbintenisverklaring op de laatste bladzijde heeft ondertekend.

— De originele verbintenisverklaring moet worden bijgehouden of ter beschikking worden gesteld van de bevoegde autoriteit tot de validering verstrijkt. Een kopie van de validering moet ook aan de afzender worden afgegeven.

▼B

DEEL 1

Organisatie en verantwoordelijkheden

1.1. Datum van de validering (*)	
dd/mm/jjjj	
1.2. Datum van de vorige validering en unieke identificatiecode, indien van toepassing	
dd/mm/jjjj	
UNI	
1.3. Naam van de te valideren organisatie (*)	
Naam Btw-nummer/nummer van de kamer van koophandel/handelsregisternummer (indien van toepassing)	
1.4. Informatie over het AEOF- of AEOS-certificaat, indien van toepassing	
Nummer van het AEO-certificaat	
De datum waarop de douaneautoriteiten deze locatie voor het laatst hebben onderzocht	
1.5. Adres van de te valideren locatie (*)	
Nummer/Eenheid/Gebouw	
Straat	
Plaats	
Postcode	
Land	
1.6. Hoofdadres van de organisatie (indien verschillend van dat van de te valideren locatie, voor zover het zich in hetzelfde land bevindt)	
Nummer/Eenheid/Gebouw	
Straat	
Plaats	
Postcode	
Land	
1.7. Aard van de activiteit(en) — types behandelde vracht	

▼B

1.8. Is de aanvrager verantwoordelijk voor:	
a) Productie b) Verpakking c) Opslag d) Verzending e) Overige (toelichten)	
1.9. Aantal werknemers in de locatie (bij benadering)	
1.10. Naam en functie van de persoon die verantwoordelijk is voor de beveiliging van de luchtvracht/luchtpost (*)	
Naam	
Functie	
1.11. Telefoonnummer	
Tel. nr.	
1.12. E-mail:adres (*)	
E-mail	

DEEL 2

Identificeerbare luchtvracht/luchtpost

Doel: Vaststellen op welk punt (of welke plaats) vracht/post identificeerbaar wordt als luchtvracht/luchtpost.

2.1. Door inspectie van de productie, verpakking, opslag, selectie, verzending en andere relevante aspecten nagaan waar en hoe een zending luchtvracht/luchtpost als zodanig identificeerbaar wordt.
Beschrijf:

NB: **Gedetailleerde informatie over de bescherming van identificeerbare luchtvracht/luchtpost tegen manipulatie door onbevoegden of sabotage moet worden verstrekt in de delen 5 tot en met 8.**

DEEL 3

Indienstname en opleiding van personeel

Doel: Garanderen dat alle personeelsleden (permanent personeel, tijdelijk personeel, uitzendkrachten, chauffeurs) die toegang hebben tot identificeerbare luchtvracht/luchtpost, een passende aan de indienstname voorafgaande controle en/of achtergrondcontrole hebben ondergaan en zijn opgeleid overeenkomstig punt 11.2.7 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998. Bovendien moet u aantonen dat alle relevante personeelsleden die beveiligingscontroles van leveringen uitvoeren, zijn opgeleid overeenkomstig hoofdstuk 11 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998.

Of vragen 3.1 en 3.2 al dan niet **vetgedrukt** *zijn (hetgeen betekent dat NEEN antwoorden een negatieve beoordeling tot gevolg heeft), hangt af van de toepasselijke nationale regels van het land waarin de locatie zich bevindt. Een van deze*

▼B

twee vragen moet echter **vetgedrukt** *zijn, waarbij ook moet worden toegestaan dat een aan de indienstname voorafgaande controle niet vereist is wanneer een achtergrondcontrole is uitgevoerd. De persoon die verantwoordelijk is voor de tenuitvoerlegging van de beveiligingscontroles moet altijd een achtergrondonderzoek hebben ondergaan*.

3.1. Bestaat er voor alle personeelsleden die toegang hebben tot identificeerbare luchtvracht/luchtpost een procedure voor indienstname die een aan de indienstname voorafgaande controle omvat overeenkomstig punt 11.1.4 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998? Dit is van toepassing op personeel dat in dienst is genomen na 29 april 2010.	
JA of NEEN	
Indien JA, welk type	
3.2. **Omvat deze procedure voor indienstname ook een achtergrondcontrole, inclusief een controle van het strafregister overeenkomstig punt 11.1.3 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998?** Dit is van toepassing op personeel dat in dienst is genomen na 29 april 2010.	
JA of NEEN	
Indien JA, welk type	
3.3. **Omvat de aanstellingsprocedure voor de genoemde persoon die verantwoordelijk is voor de tenuitvoerlegging van de beveiligingscontroles in de locatie en het toezicht daarop de eis dat deze persoon een achtergrondcontrole, inclusief een controle van het strafregister overeenkomstig punt 11.1.3 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998, moet ondergaan?**	
JA of NEEN	
Zo JA, geef een beschrijving.	

▼M15

3.4. **Krijgen personeelsleden die zonder toezicht toegang hebben tot identificeerbare luchtvracht/luchtpost en personeelsleden die beveiligingscontroles uitvoeren een beveiligingsopleiding overeenkomstig punt 11.2.3.9 alvorens zonder toezicht toegang tot de identificeerbare luchtvracht/luchtpost te krijgen?**	

▼B

JA of NEEN	
Zo JA, geef een beschrijving.	
3.5. **Krijgen (de bovenvermelde) personeelsleden een opfriscursus overeenkomstig de frequentie die voor deze opleiding is vastgesteld?**	
JA of NEEN	
3.6. **Beoordeling — Volstaan de maatregelen om te garanderen dat alle personeelsleden die toegang hebben tot identificeerbare luchtvracht/luchtpost en personeelsleden die beveiligingsonderzoeken uitvoeren op correcte wijze in dienst zijn genomen en opgeleid overeenkomstig hoofdstuk 11 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998?**	
JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.	

▼B

DEEL 4

Fysieke beveiliging

Doel: Vaststellen of het niveau van (fysieke) beveiliging in de bedrijfsruimten van de locatie voldoende is om identificeerbare luchtvracht/luchtpost te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden.

4.1. Is de locatie beschermd door een fysieke omheining of afsluiting?	
JA of NEEN	
4.2. Wordt op alle toegangspunten tot de locatie toegangscontrole toegepast?	
JA of NEEN	
4.3. Zo JA, zijn de toegangspunten…?	
bemand	
met de hand bediend	
automatisch	
elektronisch	
Andere (specificeren)	
4.4. Is het gebouw stevig gebouwd?	
JA of NEEN	
4.5. Beschikt het gebouw over een effectief alarmsysteem?	
JA of NEEN	
4.6. Beschikt het gebouw over een effectief CCTV-systeem?	
JA of NEEN	
4.7. Zo ja, worden de beeld van het CCTV-systeem opgenomen?	
JA of NEEN	
4.8. Zijn alle deuren, ramen en andere toegangspunten tot luchtvracht/luchtpost beveiligd of aan toegangscontrole onderworpen?	
JA of NEEN	
4.9. Indien neen, vermeld waarom	
4.10. **Beoordeling: Volstaan de door de organisatie genomen maatregelen om te voorkomen dat onbevoegden zich toegang verschaffen tot de delen van de locatie en de bedrijfsruimten waar identificeerbare luchtvracht/luchtpost wordt verwerkt of opgeslagen?**	
JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.	

▼B

DEEL 5

Productie

Doel: Identificeerbare luchtvracht/luchtpost beschermen tegen manipulatie door onbevoegden.

Beantwoord deze vragen als het product als luchtvracht/luchtpost kan worden geïdentificeerd tijdens het productieproces.

5.1. Wordt de toegang tot het productiegedeelte gecontroleerd?	
JA of NEEN	
5.2. Zo JA, hoe?	
5.3. Staat het productieproces onder toezicht?	
JA of NEEN	
5.4. Zo JA, hoe?	
5.5. Worden controles toegepast om manipulatie tijdens de productiefase te voorkomen?	
JA of NEEN	
Zo JA, geef een beschrijving.	
5.6. **Beoordeling: Volstaan de door de organisatie genomen maatregelen om identificeerbare luchtvracht/luchtpost tijdens de productie te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden?**	
JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.	

DEEL 6

Verpakking

Doel: Identificeerbare luchtvracht/luchtpost beschermen tegen manipulatie door onbevoegden.

Beantwoord deze vragen als het product als luchtvracht/luchtpost kan worden geïdentificeerd tijdens het verpakkingsproces.

6.1. Staat het verpakkingsproces onder toezicht?
JA of NEEN
6.2. Zo JA, hoe?
6.3. Geef een beschrijving van de afgewerkte buitenste verpakking:
a) Is de afgewerkte buitenste verpakking stevig?
JA of NEEN Beschrijf:

▼B

b) Is de afgewerkte buitenste verpakking manipulatieaantonend?	
JA of NEEN	
Beschrijf:	
6.4. a) Wordt gebruikgemaakt van genummerde zegels, veiligheidsplakband of met plakband vastgemaakte kartonnen dozen om de luchtvracht/luchtpost manipulatieaantonend te maken?	
JA of NEEN	
Zo JA:	
6.4. b) Worden de zegels, veiligheidsplakband of speciale stempels veilig bewaard wanneer ze niet worden gebruikt?	
JA of NEEN	
Beschrijf:	
6.4. c) Wordt de afgifte van genummerde zegels, veiligheidsplakband en/of stempels gecontroleerd?	
JA of NEEN	
Beschrijf:	
6.5. Als het antwoord op 6.4 a) JA is, hoe wordt dit dan gecontroleerd?	
6.6. **Beoordeling: Volstaan de verpakkingsprocedures om identificeerbare luchtvracht/luchtpost te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden?**	
JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.	

DEEL 7

Opslag

Doel: Identificeerbare luchtvracht/luchtpost beschermen tegen manipulatie door onbevoegden.

Beantwoord deze vragen als het product als luchtvracht/luchtpost kan worden geïdentificeerd tijdens de opslag.

7.1. Wordt de afgewerkte en verpakte luchtvracht/luchtpost veilig opgeslagen en gecontroleerd op manipulatie?	
JA of NEEN	
7.2. **Beoordeling: Volstaan de opslagprocedures om identificeerbare luchtvracht/luchtpost te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden?**	
JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.	

▼B

DEEL 8

Verzending

Doel: Identificeerbare luchtvracht/luchtpost beschermen tegen manipulatie door onbevoegden.

Beantwoord deze vragen als het product als luchtvracht/luchtpost kan worden geïdentificeerd tijdens het verzendingsproces.

8.1. Wordt de toegang tot het verzendingsgedeelte gecontroleerd?	
JA of NEEN	
8.2. Zo JA, hoe?	
8.3. Wie heeft toegang tot het verzendingsgedeelte?	
Werknemers?	
JA of NEEN	
Chauffeurs?	
JA of NEEN	
Bezoekers?	
JA of NEEN	
Contractanten?	
JA of NEEN	
8.4. **Beoordeling: Volstaat de bescherming om de luchtvracht/luchtpost te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden in het verzendingsgedeelte?**	
JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.	

DEEL 8A

Zendingen uit andere bronnen

Doel: Procedures voor de verwerking van onbeveiligde zendingen vaststellen.

Beantwoord deze vragen alleen als van andere bedrijven zendingen voor vervoer door de lucht worden aanvaard.

8A.1. **Aanvaardt het bedrijf vrachtzendingen voor vervoer door de lucht van andere bedrijven?**	
JA of NEEN	
8A.2. Zo JA, hoe worden deze dan gescheiden gehouden van de eigen vracht van het bedrijf en hoe wordt ervoor gezorgd dat de erkende agent/expediteur ze kan herkennen?	

▼B

DEEL 9

Vervoer

Doel: Identificeerbare luchtvracht/luchtpost beschermen tegen manipulatie door onbevoegden.

9.1. Hoe wordt de luchtvracht/luchtpost overgebracht naar de erkende agent?	
a) Door of namens de erkende agent?	
JA of NEEN	
b) Met eigen vervoer van de afzender?	
JA of NEEN	
c) Doet de afzender een beroep op een contractant?	
JA of NEEN	
9.2. **Als de afzender een beroep doet op een contractant:** — **wordt de luchtvracht/luchtpost dan verzegeld of verpakt voor het vervoer, teneinde te garanderen dat eventuele manipulatie door onbevoegden duidelijk zichtbaar is? en** — **heeft de expediteur de expediteursverklaring ondertekend?**	
JA of NEEN	
Beantwoord de volgende vragen alleen als de punten 9.1 b) of 9.1 c) van toepassing zijn 9.3. Kan het goederencompartiment van het voor het vervoer gebruikte voertuig worden beveiligd?	
JA of NEEN	
Zo JA, geef dan aan hoe.	
9.4. a) Als het goederencompartiment van het voor het vervoer gebruikte voertuig kan worden beveiligd, worden dan genummerde zegels gebruikt?	
JA of NEEN	
b) Wanneer genummerde zegels worden gebruikt, wordt de toegang tot de zegels dan gecontroleerd en worden de nummers bij de afgifte geregistreerd?	
JA of NEEN	
Zo JA, geef dan aan hoe.	
9.5. Als het goederencompartiment van het voor het vervoer gebruikte voertuig niet kan worden beveiligd, is de luchtvracht/luchtpost dan manipulatieaantonend?	
JA of NEEN	

▼B

9.6. Zo JA, beschrijf dan hoe de luchtvracht/luchtpost manipulatieaantonend is gemaakt.	
9.7. Indien NEEN, hoe wordt de luchtvracht/luchtpost dan beveiligd?	
9.8. **Beoordeling: volstaan de maatregelen om luchtvracht/luchtpost tijdens het vervoer te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden?**	
JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.	

VERBINTENISVERKLARING

Ik verklaar dat:

— **Ik aanvaard dat de inspecteurs van de bevoegde autoriteit onaangekondigde inspecties mogen uitvoeren om toezicht te houden op deze normen. Als de inspecteur ernstige beveiligingsproblemen vaststelt, kan dit leiden tot de intrekking van mijn status als bekende afzender;**

— **Ik verstrek [naam van de bevoegde autoriteit] onverwijld, en uiterlijk binnen tien werkdagen, relevante bijzonderheden als:**

  — **de algemene verantwoordelijkheid voor de beveiliging is toegewezen aan iemand anders dan de in punt 1.10 genoemde persoon;**

  — **er andere wijzigingen in bedrijfsruimten of procedures hebben plaatsgevonden die aanzienlijke gevolgen voor de beveiliging kunnen hebben, en**

  — **het bedrijf ophoudt handel te drijven, geen luchtvracht/luchtpost meer behandelt of niet meer kan voldoen aan de eisen van de relevante Uniewetgeving.**

— **Ik zal de beveiligingsnormen instandhouden tot het volgende valideringsbezoek ter plaatse en/of de volgende inspectie.**

— **Ik aanvaard de volledige verantwoordelijkheid voor deze verklaring.**

Handtekening	
Functie in het bedrijf	

Beoordeling (en kennisgeving)

Positief/Negatief	
<u>Als de eindbeoordeling negatief is</u>, vermeld dan de gebieden waarop de afzender niet beantwoordt aan de vereiste beveiligingsnorm of een specifieke tekortkoming vertoont. Geef ook advies over de aanpassingen die nodig zijn om de vereiste norm te halen en een positieve beoordeling te krijgen.	
Handtekening	
(Naam van de validateur)	

▼M2

AANHANGSEL 6-C2

VALIDERINGSCONTROLELIJST VOOR KRACHTENS EEN EU-LUCHTVAARTBEVEILIGINGSVALIDERING GEVALIDEERDE ERKENDE AGENTEN IN DERDE LANDEN

Entiteiten in derde landen hebben de keuze om onderdeel te worden van de veilige toeleveringsketen van een ACC3 (een luchtvaartmaatschappij die vracht of post vanuit een luchthaven in een derde land naar de Unie vervoert) door een aanvraag in te dienen voor aanwijzing als een krachtens een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde erkende agent in een derde land (RA3). Een RA3 is een in een derde land gevestigde entiteit die vrachtdiensten verricht en die als zodanig is gevalideerd en goedgekeurd op basis van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering.

Een RA3 moet ervoor zorgen dat de beveiligingscontroles, in voorkomend geval met inbegrip van beveiligingsonderzoeken, op zendingen met bestemming de Unie zijn toegepast en dat de zendingen beschermd worden tegen manipulatie door onbevoegden vanaf het ogenblik dat de beveiligingscontroles zijn verricht en totdat de zendingen in een luchtvaartuig worden geladen of op een andere wijze worden overhandigd aan een ACC3 of een andere RA3.

De noodzakelijke voorwaarden voor het vervoeren van luchtvracht of luchtpost in de Unie ([1]) of in IJsland, Noorwegen en Zwitserland zijn vastgesteld bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998.

De controlelijst is het instrument dat een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur gebruikt om het beveiligingsniveau te beoordelen dat wordt toegepast op luchtvracht of -post ([2]) die voor de EU/EER is bestemd door of onder de verantwoordelijkheid van een entiteit die aanwijzing als een RA3 aanvraagt. De controlelijst mag alleen worden gebruikt in de in punt 6.8.5.1, onder b), van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 vastgestelde gevallen. In de gevallen vastgesteld in punt 6.8.5.1, onder a), van genoemde bijlage gebruikt de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur de controlelijst voor ACC3's.

Binnen een maand na de verificatie ter plaatse wordt een valideringsverslag verstrekt aan de aanwijzende bevoegde autoriteit en de gevalideerde entiteit. Het valideringsverslag bevat minstens de volgende integrerende delen:

— de volledige controlelijst, ondertekend door een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur en, voor zover van toepassing, van commentaar voorzien door de gevalideerde entiteit, en

— de verbintenisverklaring (aanhangsel 6-H2 bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998), ondertekend door de gevalideerde entiteit, en

— een onafhankelijkheidsverklaring (aanhangsel 11-A bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998) met betrekking tot de gevalideerde entiteit, ondertekend door de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur.

De bladzijdenummering, de datum van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering en de parafering van elke bladzijde door de validateur en de gevalideerde entiteit bewijzen de integriteit van het valideringsverslag.

De RA3 mag het verslag gebruiken in zijn zakelijke relaties met ACC3's en, voor zover van toepassing, RA3's.

([1]) De lidstaten van de Europese Unie: België, Bulgarije, Cyprus, Denemarken, Duitsland, Estland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Hongarije, Ierland, Italië, Kroatië, Letland, Litouwen, Luxemburg, Malta, Nederland, Oostenrijk, Polen, Portugal, Roemenië, Slovenië, Slowakije, Spanje, Tsjechië, het Verenigd Koninkrijk en Zweden.

([2]) In deze valideringscontrolelijst is luchtvracht of luchtpost of luchtvaartuig met bestemming EU of EER gelijk aan luchtvracht of luchtpost of luchtvaartuig met bestemming de Unie, IJsland, Noorwegen en Zwitserland.

▼M2

Het valideringsverslag wordt standaard in het Engels opgesteld.

Deel 5 — Beveiligingsonderzoeken — en deel 6 — Hoogrisicovracht of -post (HCRM) — worden getoetst aan de eisen van de hoofdstukken 6.7 en 6.8 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998. De basisnormen voor de delen die niet kunnen worden beoordeeld op basis van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 zijn de normen en aanbevolen praktijken (SARPs) van bijlage 17 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart en de richtsnoeren in de luchtvaartbeveiligingshandleiding van de ICAO (Doc 8973-Restricted).

Aanwijzingen voor het invullen:

— Alle toepasselijke en relevante delen van de controlelijst moeten worden ingevuld, in overeenstemming met het bedrijfsmodel en de activiteiten van de gevalideerde entiteit. Indien geen informatie beschikbaar is, moet dit worden toegelicht.

— Na elk deel concludeert de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur of en in welke mate de doelstellingen van dat deel zijn gehaald.

DEEL 1

Identificatie van de gevalideerde entiteit en de validateur

1.1. Datum(s) van de validering	
Gebruik een exacte datumvermelding, zoals vanaf 1.10.2012 tot 2.10.2012	
dd/mm/jjjj	
1.2. Datum van de vorige validering, indien van toepassing	
dd/mm/jjjj	
Vorig RA3-registratienummer, indien beschikbaar	
AEO-certificaat of C-TPAT-status of andere certificeringen, indien beschikbaar	
1.3. Informatie over de luchtvaartbeveiligingsvalidateur	
Naam	
Bedrijf/Organisatie/Autoriteit	
Unieke alfanumerieke identificatiecode (UAI)	
E-mailadres	
Telefoonnummer — inclusief internationale codes	

▼**M2**

1.4. Naam van de entiteit	
Naam	
Ondernemingsnummer (bv. het identificatienummer in het handelsregister, indien van toepassing)	
Nummer/Eenheid/Gebouw	
Straat	
Plaats	
Postcode	
Staat (voor zover relevant)	
Land	
Postbusadres indien van toepassing	
1.5. Hoofdadres van de organisatie (indien dit verschilt van het adres van de te valideren locatie)	
Nummer/Eenheid/Gebouw	
Straat	
Plaats	
Postcode	
Staat (voor zover relevant)	
Land	
Postbusadres indien van toepassing	
1.6. Aard van de activiteiten — Er kan meer dan één soort activiteiten van toepassing zijn	
a) uitsluitend luchtvracht b) luchtvervoer en andere vervoerswijzen c) expediteur met bedrijfsruimten voor vracht d) expediteur zonder bedrijfsruimten voor vracht e) afhandelaar f) overige	
1.7. Wat doet de aanvrager?	
a) hij ontvangt vracht van een andere uit een derde land afkomstige erkende agent	

▼M2

b) hij ontvangt vracht van uit een derde land afkomstige bekende afzenders	
c) hij ontvangt vracht van uit een derde land afkomstige vaste afzenders	
d) hij ontvangt vrijgestelde vracht	
e) hij onderwerpt vracht aan beveiligingsonderzoeken	
f) hij slaat vracht op	
g) overige (toelichten)	
1.8. Aantal werknemers in de locatie (bij benadering)	
Aantal	
1.9. Naam en functie van de persoon die verantwoordelijk is voor de beveiliging van de luchtvracht of luchtpost uit een derde land	
Naam	
Functie	
E-mailadres	
Telefoonnummer — inclusief internationale codes	

DEEL 2

Organisatie en verantwoordelijkheden van de krachtens een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde erkende agent in een derde land

Doelstelling: alleen luchtvracht of -post die aan beveiligingscontroles is onderworpen, wordt naar de EU of EER vervoerd. Vracht en post die door een RA3 zijn afgeleverd aan een ACC3 of aan een andere RA3 mogen alleen als veilige vracht of post worden aanvaard als die beveiligingscontroles door de RA3 zijn verricht. In de volgende delen van de controlelijst wordt nadere informatie verstrekt over deze beveiligingscontroles.

De RA3 beschikt over procedures om te garanderen dat passende beveiligingscontroles worden toegepast op alle luchtvracht en luchtpost met bestemming EU of EER en dat beveiligde vracht of post beschermd is totdat deze wordt overgedragen aan een ACC3 of een andere RA3. De beveiligingscontroles bestaan uit een van de volgende onderzoeken/controles:

a) fysieke beveiligingsonderzoeken, die dienen te voldoen aan een norm die voldoende hoog is om redelijkerwijs te garanderen dat geen verboden voorwerpen in de zending zijn verborgen;

b) andere beveiligingscontroles, die deel uitmaken van een proces ter beveiliging van de toeleveringsketen dat redelijkerwijs garandeert dat geen verboden voorwerpen in de zending zijn verborgen, en die worden toegepast door een andere RA3 of een door de RA3 aangewezen bekende afzender uit een derde land (KC3) of vaste afzender uit een derde land (AC3).

Referentie: punt 6.8.3 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998.

▼**M2**

2.1. Heeft de entiteit een beveiligingsprogramma vastgesteld?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, ga direct naar punt 2.5.	
2.2. Beveiligingsprogramma van de entiteit	
Datum — gebruik exact datumformaat dd/mm/jjjj	
Versie	
Is het beveiligingsprogramma ingediend en/of goedgekeurd door de desbetreffende bevoegde autoriteit van het land van de entiteit? Zo JA, beschrijf de procedure.	
2.3. Heeft het beveiligingsprogramma voldoende betrekking op de elementen die vermeld zijn in de delen 9 tot en met 9 van de controlelijst?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, waarom niet?	
2.4. Is het beveiligingsprogramma bewijskrachtig, robuust en volledig?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.	
2.5. Heeft de entiteit een procedure opgesteld om te garanderen dat luchtvracht of luchtpost aan passende beveiligingscontroles wordt onderworpen alvorens te worden overgedragen aan een ACC3 of een andere RA3?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf de procedure	
2.6. Beschikt de entiteit over een beheersysteem (bv. instrumenten, instructies) dat ervoor zorgt dat de vereiste beveiligingscontroles worden verricht?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf het beheersysteem en leg uit of het door de desbetreffende autoriteit of een andere entiteit is goedgekeurd, gecontroleerd of verschaft.	
Zo NEEN, leg uit hoe de entiteit garandeert dat de beveiligingscontroles op de vereiste wijze worden uitgevoerd.	

▼M2

2.7. Conclusies en algemene opmerkingen betreffende de betrouwbaarheid, bewijskracht en robuustheid van het proces.	
Opmerkingen van de entiteit	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur	

DEEL 3

Indienstname en opleiding van personeel

Doelstelling: Teneinde ervoor te zorgen dat de vereiste beveiligingscontroles worden verricht, stelt de RA3 verantwoordelijk en bevoegd personeel aan om te werken op het gebied van de beveiliging van luchtvracht of -post. Personeelsleden met toegang tot beveiligde luchtvracht beschikken over alle vaardigheden die vereist zijn om hun taken uit te voeren en worden op passende wijze opgeleid.

Daartoe beschikt de RA3 over een procedure om te garanderen dat alle personeelsleden (zoals permanent personeel, tijdelijk personeel, uitzendkrachten, chauffeurs) met rechtstreekse en onbegeleide toegang tot luchtvracht of luchtpost waarop beveiligingscontroles worden of zijn toegepast:

a) zijn onderworpen aan initiële en periodieke aan de indienstneming voorafgaande controles of achtergrondcontroles, die ten minste beantwoorden aan de eisen van de lokale autoriteiten van de gevalideerde RA3-locaties, en

b) een initiële en periodieke beveiligingsopleiding hebben gevolgd om hen bewust te maken van hun beveiligingsverantwoordelijkheden overeenkomstig de eisen van de lokale autoriteiten van de gevalideerde RA3-locaties.

Noot:

— Een achtergrondcontrole is een controle van de identiteit en eerdere ervaring van een persoon, inclusief — indien wettelijk toegestaan — een eventueel strafblad, als onderdeel van de beoordeling van de geschiktheid van die persoon om een beveiligingscontrole uit te voeren en/of onbegeleide toegang te krijgen tot een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone (ICAO-bijlage 17, definitie).

— Bij een aan de indienstneming voorafgaande controle wordt de identiteit van een persoon vastgesteld op basis van documenten, worden de opleiding en de loopbaan van de betrokken persoon tijdens de voorbije vijf jaar onderzocht, alsmede eventuele onderbrekingen in deze opleiding en loopbaan, en wordt de persoon verzocht een verklaring te ondertekenen waarin zijn eventuele criminele antecedenten in al zijn verblijfplaatsen in ten minste de afgelopen vijf jaar in detail worden toegelicht (EU-definitie).

Referentie: punt 6.8.3.1 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998.

3.1. Bestaat er een procedure om te garanderen dat alle personeelsleden met rechtstreekse en onbegeleide toegang tot beveiligde luchtvracht/-post aan de indienstneming voorafgaande controles ondergaan om hun achtergrond en vaardigheden te onderzoeken?	
JA of NEEN	
Zo JA, vermeld dan op hoeveel voorafgaande jaren de aan de indienstname voorafgaande controle betrekking heeft en door welke entiteit ze wordt uitgevoerd.	

▼M2

3.2. Heeft deze procedure betrekking op	
☐ achtergrondcontrole? ☐ aan de indienstname voorafgaande controle? ☐ controle van criminele antecedenten? ☐ interviews ☐ andere? (geef nadere informatie) Licht deze punten toe, geef aan welke entiteit dit element uitvoert en vermeld, voor zover van toepassing, met welk tijdsbestek rekening is gehouden.	
3.3. Bestaat er een procedure om te garanderen dat de persoon die verantwoordelijk is voor de toepassing van en het toezicht op de tenuitvoerlegging van beveiligingscontroles ter plaatse is onderworpen aan een aan de indienstneming voorafgaande controle waarbij zijn achtergrond en vaardigheden zijn onderzocht?	
JA of NEEN	
Zo JA, vermeld dan op hoeveel voorafgaande jaren de aan de indienstname voorafgaande controle betrekking heeft en door welke entiteit ze wordt uitgevoerd.	
3.4. Heeft deze procedure betrekking op	
☐ achtergrondcontrole? ☐ aan de indienstname voorafgaande controle? ☐ controle van criminele antecedenten? ☐ interviews ☐ andere? (geef nadere informatie) Licht deze punten toe, geef aan welke entiteit dit element uitvoert en vermeld, voor zover van toepassing, met welk tijdsbestek rekening is gehouden.	
3.5. Krijgen personeelsleden die rechtstreekse en onbegeleide toegang hebben tot beveiligde luchtvracht of luchtpost een beveiligingsopleiding alvorens toegang tot de beveiligde luchtvracht of luchtpost te krijgen?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf dan de elementen en de duur van de opleiding	
3.6. Krijgen de personeelsleden die luchtvracht of luchtpost in ontvangst nemen, aan beveiligingsonderzoeken onderwerpen of beschermen een specifieke werkgerelateerde opleiding?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf dan de elementen en de duur van de opleiding	
3.7. Krijgen de in de punten 3.5 en 3.6 vermelde personeelsleden een periodieke opleiding?	
JA of NEEN	
Zo JA, specificeer dan de elementen en de frequentie van de periodieke opleiding	

▼**M2**

3.8. Conclusie: volstaan de maatregelen met betrekking tot de indienstname van personeel om te garanderen dat alle personeelsleden die toegang hebben tot beveiligde luchtvracht of luchtpost op correcte wijze zijn aangesteld en opgeleid, volgens een norm die voldoende hoog is om te garanderen dat ze zich bewust zijn van hun beveiligingsverantwoordelijkheden?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.	
Opmerkingen van de entiteit	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur	

DEEL 4

Aanvaardingsprocedures

Doelstelling: de RA3 kan vracht of post ontvangen van een andere RA3, een KC3, een AC3 of een onbekende afzender. De RA3 beschikt over passende aanvaardingsprocedures voor vracht en post om vast te stellen of een zending al dan niet afkomstig is van een veilige toeleveringsketen en om vervolgens vast te stellen welke beveiligingsmaatregelen erop moeten worden toegepast.

Als de RA3 zendingen in ontvangst neemt, controleert hij de status van de entiteit waarvan hij de zendingen ontvangt, waarbij hij nagaat of de unieke alfanumerieke identificatiecode (UAI) van de entiteit die de zendingen afgeeft, vermeld is op de begeleidende documenten, en bevestigt hij dat de luchtvaartmaatschappij of entiteit die de zendingen afgeeft als actief vermeld staat in de gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen voor de desbetreffende luchthaven of locatie, al naargelang van toepassing.

Als de unieke alfanumerieke identificatiecode niet vermeld is op de documenten of als de status van de luchtvaartmaatschappij of de entiteit niet actief is in de gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen, behandelt de RA3 de zendingen als zendingen die aankomen uit een onbekende bron.

Bovendien moet een RA3 moet een gegevensbank bijhouden met ten minste de onderstaande informatie voor elke overeenkomstig punt 6.8.5.1 aan een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering onderworpen erkende agent of bekende afzender waarvan hij rechtstreeks vracht of post aanvaardt die aan een ACC3 moet worden geleverd voor vervoer naar de Unie:

a) de bedrijfsgegevens, inclusief het bonafide bedrijfsadres;

b) de aard van de bedrijfsactiviteiten, met uitzondering van gevoelige bedrijfsinformatie;

c) de contactgegevens, inclusief die van de persoon of personen die verantwoordelijk zijn voor de beveiliging;

d) het registratienummer van het bedrijf, indien van toepassing;

e) het valideringsverslag, indien beschikbaar.

f) de unieke alfanumerieke identificatiecode die is toegekend in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen.

Referentie: punten 6.8.3.1, 6.8.3.5, en 6.8.5.4 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998.

Noot: een RA3 mag vracht van een AC3 uitsluitend als veilige vracht aanvaarden als deze RA3 deze afzender zelf als een AC3 heeft aangewezen, overeenkomstig punt 6.8.3.1, onder c), van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998, en als deze RA3 verantwoording aflegt voor de vracht die door deze afzender is geleverd.

▼M2

4.1. Stelt de entiteit bij de aanvaarding van een zending vast of deze afkomstig is van een andere RA3, een KC3, een AC3 of een onbekende afzender?	
JA of NEEN	
Zo JA, hoe?	
4.2. Gaat de entiteit na of de unieke alfanumerieke identificatiecode vermeld is op de documenten bij de zendingen die ontvangen zijn van een andere ACC3, RA3 of KC3, en bevestigt de entiteit dat de ACC3, RA3 of KC3 met actieve status vermeld is in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen?	
JA of NEEN	
4.3. Beschikt de entiteit over een procedure om te garanderen dat de zending wordt behandeld als een zending uit een onbekende bron in het geval de unieke alfanumerieke identificatiecode niet vermeld is op de documenten of de entiteit van wie de vracht is ontvangen geen actieve status heeft in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen?	
JA of NEEN	
4.4. Duidt de entiteit afzenders aan als AC3?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf dan de procedure en de waarborgen die de entiteit van de afzender vereist.	
4.5. Als de entiteit een zending aanvaardt, gaat zij dan na of de bestemming een luchthaven in de EU of EER is?	
JA of NEEN — leg uit	
4.6. Zo JA — past de entiteit op alle luchtvracht of -post dezelfde beveiligingscontroles toe als de bestemming een luchthaven in de EU of EER is?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf de procedure	
4.7. Als de entiteit een zending aanvaardt, gaat zij dan na of deze zending als hoogrisicovracht en -post (HRCM) (zie definitie in deel 6) moet worden beschouwd, ook voor zendingen die met andere vervoerswijzen dan luchtvervoer worden geleverd?	
JA of NEEN	
Zo JA, hoe? Beschrijf de procedure	
4.8. Als de gevalideerde entiteit een beveiligde zending aanvaardt, gaat zij dan na of deze zending beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden of sabotage?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf met welke middelen (bijvoorbeeld door het gebruik van zegels, sloten, inspectie)	

▼**M2**

4.9. Moet de persoon die de zending aflevert een officieel identificatiedocument met een foto tonen?	
JA of NEEN	
4.10. Bestaat er een proces dat zendingen identificeert waarvoor beveiligingsonderzoeken vereist zijn?	
JA of NEEN	
Zo JA, hoe?	
4.11. Conclusie: volstaan de aanvaardingsprocedures om na te gaan of luchtvracht of luchtpost bestemd voor een luchthaven in de EU of EER afkomstig is van een beveiligde toeleveringsketen of aan beveiligingsonderzoek moet worden onderworpen?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.	
Opmerkingen van de entiteit	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur	

DEEL 5

Beveiligingsonderzoek

Doelstelling: wanneer de RA3 vracht en post aanvaardt die niet afkomstig is van een beveiligde toeleveringsketen, moet de RA3 deze zendingen aan een passend beveiligingsonderzoek onderwerpen voordat ze als veilige vracht aan een ACC3 mogen worden afgeleverd. De RA3 moet over een procedure beschikken om te garanderen dat luchtvracht en -post met bestemming EU of EER voor transfer, transit of lossing op een EU-luchthaven aan een beveiligingsonderzoek wordt onderworpen volgens de middelen of methoden die in de EU-wetgeving zijn vermeld, overeenkomstig een norm die volstaat om redelijkerwijs te garanderen dat de vracht of post geen verboden voorwerpen bevat.

Als het beveiligingsonderzoek van luchtvracht of -post wordt uitgevoerd door of namens de bevoegde autoriteit in het derde land, meldt de RA3 dit en specificeert hij hoe hij erop toeziet dat een passend beveiligingsonderzoek wordt uitgevoerd.

Referentie: punt 6.8.3 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998.

▼**M2**

5.1. Worden door een andere entiteit beveiligingsonderzoeken uitgevoerd in naam van de entiteit?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf de aard van deze entiteiten en verstrek nadere informatie: — privébedrijf dat beveiligingsonderzoeken verricht — door de overheid gereguleerd bedrijf; — faciliteit of orgaan van de overheid voor het uitvoeren van beveiligingsonderzoeken; — ander Specificeer de aard van de overeenkomst/het contract tussen de gevalideerde entiteit en de entiteit die de beveiligingsonderzoeken in haar naam verricht.	
5.2. Is de entiteit in staat passende beveiligingscontroles aan te vragen in het geval het beveiligingsonderzoek wordt uitgevoerd door een van de bovenvermelde entiteiten?	
JA of NEEN	
Indien NEEN, geef nadere informatie	
5.3. Via welke instrumenten en instructies (zoals toezicht, monitoring en kwaliteitscontrole) zorgt de entiteit ervoor dat deze dienstverleners de beveiligingscontroles op de vereiste manier toepassen?	
5.4. Welke methoden voor beveiligingsonderzoeken worden gebruikt voor luchtvracht en post?	
Geef nadere informatie over de apparatuur die wordt gebruikt voor beveiligingsonderzoeken van luchtvracht en -post (zoals fabrikant, type, softwareversie, norm, serienummer) voor alle gebruikte methoden	
5.5. Is de gebruikte apparatuur of methode (zoals explosievenspeurhonden) opgenomen in de meest recente lijst van apparatuur die voldoet aan de voorschriften van de EU, de Europese Burgerluchtvaartconferentie (ECAC) of de Transportation Security Administration van de VS (TSA)?	
JA of NEEN	
Zo JA, geef dan nadere informatie	

▼**M2**

Zo NEE, geef dan nadere informatie over de goedkeuring van de apparatuur en de datum daarvan, en alle indicaties dat de apparatuur voldoet aan de EU-normen.	
5.6. Wordt de apparatuur gebruikt overeenkomstig het werkingsconcept (concept of operations, CONOPS) van de fabrikant en wordt hij regelmatig getest en onderhouden?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf de procedure	
5.7. In het geval gebruik wordt gemaakt van explosievenspeurhonden, volgen deze dan een basisopleiding en periodieke opleidingen en zijn ze onderworpen aan een kwaliteitscontroleproces dat voldoet aan een norm waarvan de eisen gelijkwaardig zijn aan die van de EU of de TSA?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf het volledige proces en de bijbehorende documenten ter ondersteuning van de beoordeling	
5.8. In het geval gebruik wordt gemaakt van explosievenspeurhonden, volgt het proces voor beveiligingsonderzoeken dan een uitrolmethodologie die gelijkwaardig is aan de normen van de EU of TSA?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf het volledige proces en de bijbehorende documenten ter ondersteuning van de beoordeling	
5.9. Wordt bij het beveiligingsonderzoek rekening gehouden met de aard van de zending?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf hoe wordt gegarandeerd dat de gekozen methode voor beveiligingsonderzoeken wordt toegepast volgens een norm die volstaat om redelijkerwijs te garanderen dat er geen verboden voorwerpen verborgen zijn in de zending.	
5.10. Bestaat er een procedure voor het oplossen van alarmen die door de apparatuur voor beveiligingsonderzoeken worden gegeven? Voor sommige apparatuur (zoals röntgenapparatuur) wordt het alarm door de operator zelf gegeven.	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf dan het proces voor het oplossen van alarmen teneinde redelijkerwijs te garanderen dat de zending geen verboden voorwerpen bevat.	

▼**M2**

Zo NEEN, beschrijf dan wat er met de zending gebeurt.	
5.11. Zijn er zendingen vrijgesteld van beveiligingsonderzoeken?	
JA of NEEN	
5.12. Zijn er vrijstellingen die niet overeenstemmen met de lijst van de Unie?	
JA of NEEN	
Zo JA, geef dan nadere informatie	
5.13. Wordt de toegang tot de zone waar de beveiligingsonderzoeken worden uitgevoerd gecontroleerd teneinde te garanderen dat alleen gemachtigd en opgeleid personeel toegang krijgt?	
JA of NEEN	
Zo JA, geef een beschrijving	
5.14. Bestaat er een vaste regeling voor kwaliteitscontrole en/of tests?	
JA of NEEN	
Zo JA, geef een beschrijving	
5.15. Conclusie: wordt luchtvracht of luchtpost aan een beveiligingsonderzoek onderworpen aan de hand van een van de in punt 6.2.1 van de bijlage bij Uitvoeringsbesluit (EU) 2015/1998 vermelde middelen of methoden, volgens een norm die volstaat om redelijkerwijs te garanderen dat er geen verboden voorwerpen in zijn verborgen?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de reden daarvoor	
Opmerkingen van de entiteit	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur	

DEEL 6

Hoogrisicovracht en -post

Doelstelling: zendingen die afkomstig zijn uit of die in transfer zijn in locaties die door de EU als hoogrisicogebieden worden beschouwd of zendingen die tekenen van ernstige manipulatie vertonen, worden als hoogrisicovracht en -post (HRCM) beschouwd. Dergelijke zendingen moeten aan een beveiligingsonderzoek worden onderworpen, overeenkomstig specifieke instructies. De RA3 moet over procedures beschikken om te garanderen dat HRCM met bestemming EU of EER wordt geïdentificeerd en aan passende controles wordt onderworpen, zoals gedefinieerd in de EU-wetgeving.

De ACC3 aan wie de RA3 luchtvracht of -post aflevert voor verder vervoer krijgt de bevoegdheid om de RA3 op de hoogte te brengen van de meest recente stand van relevante informatie betreffende de oorsprong van hoge risico's.

▼**M2**

De RA3 past dezelfde maatregelen toe op hoogrisicovracht en -post die hij van een andere luchtvaartmaatschappij of via andere vervoerswijzen ontvangt.

Referentie: punt 6.7 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998.

Noot: HRCM die is vrijgegeven voor vervoer naar de EU/EER krijgt de beveiligingsstatus „SHR": veilig voor passagiers-, vracht- en postluchtvaartuigen, overeenkomstig de eisen voor hoogrisicovracht en -post.

6.1. Weet het personeel dat verantwoordelijk is voor het uitvoeren van de beveiligingscontroles welke luchtvracht en -post als hoogrisicovracht en -post (HRCM) moet worden behandeld?	
JA of NEEN	
Zo JA, geef een beschrijving	
6.2. Beschikt de entiteit over procedures voor de identificatie van HRCM?	
JA of NEEN	
Zo JA, geef een beschrijving	
6.3. Wordt HRCM onderworpen aan procedures voor beveiligingsonderzoeken van HRCM overeenkomstig de Uniewetgeving?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, geef dan aan welke procedures worden toegepast	
6.4. Vermeldt de luchtvaartmaatschappij na het beveiligingsonderzoek de beveiligingsstatus „SHR" in de begeleidende documenten bij de zending?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf hoe de beveiligingsstatus wordt vermeld en in welk document	
6.5. Conclusie: is de procedure van de entiteit relevant en volstaat ze om te garanderen dat alle hoogrisicovracht en -post op passende wijze is behandeld alvorens te worden ingeladen?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de reden daarvoor	
Opmerkingen van de entiteit	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur	

▼M2

DEEL 7

Bescherming van beveiligde luchtvracht en -post

Doelstelling: de RA3 moet over procedures beschikken om te garanderen dat luchtvracht en/of -post met bestemming EU of EER beschermd wordt tegen manipulatie door onbevoegden en/of sabotage vanaf het punt waarop beveiligingsonderzoeken of andere beveiligingscontroles worden toegepast of vanaf het punt van aanvaarding nadat de beveiligingsonderzoeken of beveiligingscontroles zijn toegepast, tot de luchtvracht en/of -post wordt ingeladen of aan een ACC3 of een andere RA3 wordt overgedragen. Indien eerder beveiligde luchtvracht en -post achteraf niet beschermd wordt, mag deze niet als veilige luchtvracht of -post worden ingeladen of overgedragen aan een ACC3 of een andere RA3.

De luchtvracht en/of -post kan met verschillende middelen worden beschermd, bijv. fysieke (bijvoorbeeld afsluitingen, gesloten ruimten), menselijke (bijvoorbeeld patrouilles, opgeleid personeel) of technologische (bijvoorbeeld CCTV, inbraakalarm).

Beveiligde luchtvracht of -post met bestemming EU of EER moet worden gescheiden van luchtvracht of -post die niet is beveiligd.

Referentie: punt 6.8.3.1 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998.

7.1. Wordt beveiligde luchtvracht en -post beschermd namens de gevalideerde entiteit of door een andere entiteit?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf de aard van deze entiteiten en verstrek nadere informatie: — privébedrijf dat beveiligingsonderzoeken verricht — door de overheid gereguleerd bedrijf; — faciliteit of orgaan van de overheid voor het uitvoeren van beveiligingsonderzoeken; — ander	
7.2. Wordt tijdens het beveiligingsonderzoek voorzien in beveiligingscontroles en bescherming om sabotage te voorkomen?	
JA of NEEN	
Zo JA, geef een beschrijving Beschrijf welke beschermingsmaatregel(en) er genomen zijn: — fysieke (bijvoorbeeld hekwerk, afsluiting, gebouw met stevige structuur), — menselijke (bijvoorbeeld patrouilles enz.), — Technologische (bijvoorbeeld CCTV, alarmsysteem). Leg uit hoe deze zijn georganiseerd.	

▼**M2**

7.3. Is de veilige luchtvracht/luchtpost alleen toegankelijk voor bevoegde personen?	
JA of NEEN	
Zo JA, geef een beschrijving Beschrijf hoe alle toegangspunten (waaronder deuren en ramen) tot identificeerbare en beveiligde luchtvracht of luchtpost worden gecontroleerd.	
7.4. Zijn er processen om te garanderen dat luchtvracht of luchtpost met bestemming EU of EER waarop beveiligingscontroles zijn toegepast, beschermd wordt tegen manipulatie door onbevoegden vanaf het ogenblik dat de luchtvracht/post is beveiligd tot hij wordt ingeladen of wordt overgedragen aan een ACC3 of een andere RA3?	
JA of NEEN	
Indien JA, beschrijf hoe de luchtvracht/-post wordt beschermd (bijvoorbeeld fysieke, menselijke, technologische middelen.). Vermeld ook of het gebouw een vaste structuur heeft en welke materialen er gebruikt zijn, indien beschikbaar.	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.	
7.5. Conclusie: Is de bescherming van zendingen voldoende robuust om manipulatie door onbevoegden te voorkomen?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de reden daarvoor	
Opmerkingen van de entiteit	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur	

DEEL 8

Documentatie

Doelstelling: De RA3 zorgt ervoor dat de documenten bij een zending waarop de RA3 beveiligingscontroles heeft toegepast (zoals beveiligingsonderzoeken, bescherming), minstens het volgende bevatten:

a) de unieke alfanumerieke identificatiecode die is ontvangen van de aanwijzende bevoegde autoriteit, en

▼**M2**

b) de unieke identificatiecode van de zending, zoals het nummer van de house-luchtvrachtbrief of de master-luchtvrachtbrief, voor zover van toepassing, en

c) de inhoud van de zending, en

d) de beveiligingsstatus, als volgt aangegeven:

— „SPX”: veilig voor passagiers-, vracht- en postluchtvaartuigen, of

— „SCO”: veilig voor vracht- en postluchtvaartuigen, of

— „SHR” veilig voor passagiers-, vracht- en postluchtvaartuigen, overeenkomstig de eisen met betrekking tot grote risico's;

Als de beveiligingsstatus is afgegeven door de RA3, vermeldt de entiteit bovendien ook de redenen voor de afgifte, zoals de middelen of methoden die voor het beveiligingsonderzoek zijn gebruikt of de redenen waarom de zending is vrijgesteld van het beveiligingsonderzoek, waarbij gebruik wordt gemaakt van de normen die zijn vastgesteld in de Consignment Security Declaration.

De begeleidende documenten bij de zending kunnen de vorm aannemen van een luchtvrachtbrief of gelijkwaardige postdocumenten, ofwel een afzonderlijke verklaring, schriftelijk of in elektronisch formaat.

Referentie: punt 6.3.2.6, onder d), en punten 6.8.3.4, 6.8.3.5 en 6.8.3.6 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998.

8.1. Ziet de entiteit erop toe dat passende begeleidende documenten worden opgesteld, die de bij punt 6.3.2.6, onder d), en de punten 6.8.3.4, 6.8.3.5 en 6.8.3.6 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 vereiste informatie bevatten?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, leg uit	
8.2. Vermeldt de entiteit met name de status van de vracht en de wijze waarop deze status is verkregen?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, leg uit	
8.3. Conclusie: Volstaat het documenteringsproces om te garanderen dat de vracht of post vergezeld gaat van begeleidende documentatie waarin de juiste beveiligingsstatus en alle vereiste informatie is vermeld?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de reden daarvoor	
Opmerkingen van de entiteit	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur	

▼**M2**

DEEL 9

Vervoer

Doelstelling: luchtvracht en luchtpost moeten worden beschermd tegen manipulatie door onbevoegden of sabotage vanaf het ogenblik dat de luchtvracht/-post is beveiligd tot hij wordt ingeladen of tot hij overgedragen aan een ACC3 of een andere RA3. Dit omvat bescherming tijdens het vervoer naar het luchtvaartuig, de ACC3 of een andere RA3. Indien eerder beveiligde luchtvracht en luchtpost niet beschermd wordt tijdens het vervoer, mag hij niet als veilige vracht worden ingeladen of overgedragen aan een ACC3 of RA3.

Tijdens het vervoer naar een luchtvaartuig, een ACC3 of een andere RA3, is de RA3 verantwoordelijk voor de bescherming van de veilige zendingen. Dit omvat de gevallen waarin het vervoer in zijn naam wordt uitgevoerd door een andere entiteit, zoals een expediteur. Dit omvat niet de gevallen waarin de zendingen worden vervoerd onder de verantwoordelijkheid van een ACC3 of een andere RA3.

Referentie: punt 6.8.3 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998.

9.1. Hoe wordt de luchtvracht of luchtpost overgebracht naar de ACC3 of een andere RA3?	
a) Met eigen vervoer van de gevalideerde entiteit?	
JA of NEEN	
b) Met vervoer van de andere RA3 of de ACC3?	
JA of NEEN	
c) Via een contractant die door de gevalideerde entiteit wordt ingeschakeld?	
JA of NEEN	
9.2. Is de luchtvracht of luchtpost manipulatieaantonend verpakt?	
JA of NEEN	
Zo JA, hoe?	
9.3. Wordt het voertuig verzegeld of afgesloten vóór het vervoer?	
JA of NEEN	
Zo JA, hoe?	
9.4. Wanneer genummerde zegels worden gebruikt, wordt de toegang tot de zegels dan gecontroleerd en worden de nummers geregistreerd?	
JA of NEEN	
Zo JA, hoe?	
9.5. Indien van toepassing, ondertekent de betrokken vervoerder de vervoerdersverklaring?	
JA of NEEN	

▼**M2**

9.6. Is de persoon die de vracht vervoert, onderworpen aan specifieke beveiligingscontroles en heeft deze persoon een opleiding gekregen die hem bewust maakt van beveiligingskwesties voordat hij toestemming heeft gekregen om beveiligde luchtvracht of luchtpost of beide te vervoeren?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf die beveiligingscontroles (zoals aan de indienstneming voorafgaande controle, achtergrondcontrole) en opleiding (zoals opleiding ter bewustmaking van beveiligingskwesties).	
9.7. Conclusie: volstaan de maatregelen om luchtvracht of luchtpost tijdens het vervoer te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.	
Opmerkingen van de entiteit	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur	

DEEL 10

Naleving

Doelstelling: na delen 1 tot en met 9 van deze controlelijst te hebben gecontroleerd, moet de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur concluderen of zijn verificatie ter plaatse bevestigt dat de beveiligingscontroles ten uitvoer worden gelegd in overeenstemming met de doelstellingen die zijn vermeld in deze controlelijst voor luchtvracht of luchtpost met bestemming EU/EER.

Er zijn twee verschillende scenario's mogelijk. De EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur concludeert dat de entiteit:

1. erin is geslaagd de doelstellingen te verwezenlijken die in deze controlelijst zijn vermeld. Binnen een maand na de verificatie ter plaatse wordt een valideringsverslag verstrekt aan de aanwijzende bevoegde autoriteit en de gevalideerde entiteit;

2. er niet in is geslaagd de doelstellingen te verwezenlijken die in deze controlelijst zijn vermeld. In dat geval mag de entiteit geen beveiligde luchtvracht of luchtpost met bestemming EU/EER afleveren aan een ACC3 of een andere RA3. De entiteit ontvangt een kopie van de ingevulde controlelijst, met vermelding van de tekortkomingen.

10.1. Algemene conclusie: Geef aan welk geval de gevalideerde situatie het best omschrijft	
1 of 2	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur	
Opmerkingen van de entiteit	

Naam van de validateur:

Datum:

Handtekening:

▼M2

BIJLAGE

Lijst van bezochte en geïnterviewde personen en entiteiten

Met vermelding van de naam van de entiteit, de naam en de functie van de contactpersoon en de datum van het bezoek of interview.

Naam van de entiteit	Naam van de contactpersoon	Functie van de contactpersoon	Datum van het bezoek/interview

AANHANGSEL 6-C3

VALIDERINGSCONTROLELIJST VOOR ACC3

Een aanwijzing als ACC3 (*luchtvaartmaatschappij die luchtvracht of -post vanuit een luchthaven in een derde land naar de Unie vervoert*) is vereist om luchtvracht of -post naar de Europese Unie [1] (EU) of IJsland, Noorwegen en Zwitserland te mogen vervoeren en is vereist uit hoofde van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998.

In beginsel is aanwijzing als ACC3 vereist voor alle vluchten waarmee vracht of post naar luchthavens in de EU of EER [2] wordt vervoerd voor transfer, transit of lossing. De bevoegde autoriteiten van de lidstaten van de Europese Unie, IJsland, Noorwegen en Zwitserland zijn elk verantwoordelijk voor de aanwijzing van specifieke luchtvaartmaatschappijen als ACC3. De aanwijzing is gebaseerd op het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij en op een verificatie ter plaatse van de tenuitvoerlegging, overeenkomstig de doelstellingen die in deze valideringscontrolelijst zijn vermeld.

De controlelijst is het instrument dat een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur gebruikt om het beveiligingsniveau te beoordelen dat door of onder de verantwoordelijkheid van de ACC3 of door een luchtvaartmaatschappij die ACC3-aanwijzing aanvraagt, wordt toegepast op luchtvracht- of post die voor de EU of EER is bestemd.

[1] De lidstaten van de Europese Unie: België, Bulgarije, Cyprus, Denemarken, Duitsland, Estland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Hongarije, Ierland, Italië, Kroatië, Letland, Litouwen, Luxemburg, Malta, Nederland, Oostenrijk, Polen, Portugal, Roemenië, Slovenië, Slowakije, Spanje, Tsjechië, het Verenigd Koninkrijk en Zweden.

[2] In deze valideringscontrolelijst is luchtvracht of luchtpost of luchtvaartuig met bestemming EU of EER gelijk aan luchtvracht of luchtpost of luchtvaartuig met bestemming de Unie, IJsland, Noorwegen en Zwitserland.

▼M2

Binnen een maand na de verificatie ter plaatse wordt een valideringsverslag verstrekt aan de aanwijzende bevoegde autoriteit en de gevalideerde entiteit. Het valideringsverslag bevat minstens de volgende integrerende delen:

— de volledige controlelijst, ondertekend door een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur en, voor zover van toepassing, van commentaar voorzien door de gevalideerde entiteit, en

— de verbintenisverklaring (aanhangsel 6-H1 bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998), ondertekend door de gevalideerde entiteit, en

— een onafhankelijkheidsverklaring (aanhangsel 11-A bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998) met betrekking tot de gevalideerde entiteit, ondertekend door de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur.

De bladzijdenummering, de datum van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering en de parafering van elke bladzijde door de validateur en de gevalideerde entiteit bewijzen de integriteit van het valideringsverslag. Het valideringsverslag wordt standaard in het Engels opgesteld.

Deel 3 — Beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij, deel 6 — Gegevensbank, deel 7 — Beveiligingsonderzoeken en deel 8 — Hoogrisicovracht of -post (HCRM) worden getoetst aan de eisen van de hoofdstukken 6.7 en 6.8 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998. De basisnormen voor de andere delen zijn de normen en aanbevolen praktijken (SARPs) van bijlage 17 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart en de richtsnoeren in de luchtvaartbeveiligingshandleiding van de ICAO (doc 8973-vertrouwelijk).

Aanwijzingen voor het invullen:

— Alle toepasselijke en relevante delen van de controlelijst moeten worden ingevuld, in overeenstemming met het bedrijfsmodel en de activiteiten van de gevalideerde entiteit. Indien geen informatie beschikbaar is, moet dit worden toegelicht.

— Na elk deel concludeert de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur of en in welke mate de doelstellingen van dat deel zijn gehaald.

DEEL 1

Identificatie van de gevalideerde entiteit en de validateur

1.1. Datum(s) van de validering	
Gebruik een exacte datumvermelding, zoals 1.10.2012 tot 2.10.2012	
dd/mm/jjjj	
1.2. Datum van de vorige validering en unieke alfanumerieke identificatiecode (UAI) van de ACC3, indien beschikbaar	
dd/mm/jjjj	
Unieke alfanumerieke identificatiecode	

▼M2

1.3. Informatie over de luchtvaartbeveiligingsvalidateur	
Naam	
Bedrijf/Organisatie/Autoriteit	
Unieke alfanumerieke identificatiecode	
E-mailadres	
Telefoonnummer — met inbegrip van internationale kengetallen	
1.4. Naam van de te valideren luchtvaartmaatschappij	
Naam	
AOC (Air Operator Certificate) afgegeven in (naam van het land):	
IATA-code (International Air Transport Association) of ICAO-code (International Civil Aviation Organization), als er geen IATA-code bestaat voor de luchtvaartmaatschappij; Specificeer welke code van toepassing is.	
Land dat verantwoordelijk is voor de aanwijzing van de luchtvaartmaatschappij als ACC3	
1.5. Nadere informatie over de locatie van de te valideren luchthaven in een derde land of de bijbehorende vracht- of postfaciliteiten	
Naam	
IATA- of ICAO-code voor de luchthaven	
Land	
1.6. Aard van de activiteiten van de luchtvaartmaatschappij — Er kan meer dan één soort activiteiten van toepassing zijn	
a) passagiers- en vracht/postmaatschappij; b) vracht- en postmaatschappij; c) vrachtmaatschappij d) postmaatschappij e) integrator; f) chartermaatschappij.	
1.7. Naam en functie van de persoon die verantwoordelijk is voor de beveiliging van de luchtvracht of luchtpost uit een derde land	
Naam	
Functie	
E-mailadres	

▼M2

Telefoonnummer — met inbegrip van internationale kengetallen	
1.8. Adres van het hoofdkantoor van de luchtvaartmaatschappij op de bezochte luchthaven	
Nummer/Eenheid/Gebouw/Luchthaven	
Straat	
Plaats	
Postcode	
Staat (voor zover relevant)	
Land	
1.9. Adres van het hoofdkantoor van de luchtvaartmaatschappij, bijvoorbeeld het hoofdkantoor van het bedrijf	
Nummer/Eenheid/Gebouw/Luchthaven	
Straat	
Plaats	
Postcode	
Staat (voor zover relevant)	
Land	

DEEL 2

Organisatie en verantwoordelijkheden van de ACC3 op de luchthaven

Doelstelling: Alleen vracht of post die aan beveiligingscontroles is onderworpen, mag naar de EU of EER worden vervoerd. In de volgende delen van de controlelijst wordt nadere informatie verstrekt over deze beveiligingscontroles. De ACC3 mag geen vracht of post voor vervoer aan boord van een luchtvaartuig met de EU als bestemming aanvaarden tenzij een bij een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde erkende agent, een bij een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde bekende afzender of een vaste afzender die door de ACC3 zelf of door een bij een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde erkende agent is aangewezen, bevestigt dat beveiligingsonderzoeken of andere beveiligingscontroles zijn uitgevoerd en daar de verantwoordelijkheid voor neemt, of tenzij dergelijke zendingen aan beveiligingsonderzoeken worden onderworpen overeenkomstig de Uniewetgeving.

De ACC3 moet over een procedure beschikken om te garanderen dat passende beveiligingscontroles worden toegepast op alle luchtvracht en -post met bestemming EU/EER, tenzij hij volgens de wetgeving van de Unie van beveiligingsonderzoeken is vrijgesteld of de luchtvracht of -post na het beveiligingsonderzoek is beschermd tot hij in een luchtvaartuig wordt ingeladen. De beveiligingscontroles bestaan uit:

▼M2

— fysieke beveiligingsonderzoeken, die dienen te voldoen aan een norm die voldoende hoog is om redelijkerwijs te garanderen dat geen verboden voorwerpen in de zending zijn verborgen, of

— andere beveiligingscontroles die deel uitmaken van een proces ter beveiliging van de toeleveringsketen dat redelijkerwijs garandeert dat geen verboden voorwerpen in de zending zijn verborgen en die worden toegepast door krachtens een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde erkende agenten of bekende afzenders of door een vaste afzender die door de ACC3 zelf of door een krachtens een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde erkende agent is aangewezen.

Referentie: punt 6.8.3 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998

2.1. Heeft de luchtvaartmaatschappij een procedure opgesteld om te garanderen dat luchtvracht of luchtpost aan passende beveiligingscontroles wordt onderworpen alvorens in een luchtvaartuig met bestemming EU of EER te worden geladen?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf de procedure	
2.2. Worden de beveiligingscontroles uitgevoerd door de luchtvaartmaatschappij of namens de luchtvaartmaatschappij door een entiteit die onder het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij valt?	
Zo JA, geef dan nadere informatie	
Zo NEEN, welke entiteiten die niet onder het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij vallen, voeren beveiligingscontroles uit van luchtvracht of -post die door deze luchtvaartmaatschappij naar de EU of EER wordt vervoerd?	
beschrijf de aard van deze entiteiten en verstrek nadere informatie: — privéafhandelingsbedrijf; — door de overheid gereguleerd bedrijf; — faciliteit of orgaan van de overheid voor het uitvoeren van beveiligingsonderzoeken; — ander	
2.3. Via welke instrumenten en instructies (zoals toezicht, monitoring en kwaliteitscontrole) zorgt de entiteit ervoor dat de bovenvermelde dienstverleners de beveiligingscontroles op de vereiste manier toepassen?	
2.4. Is de luchtvaartmaatschappij in staat passende beveiligingscontroles te vragen in het geval het beveiligingsonderzoek wordt uitgevoerd door entiteiten die niet onder het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij vallen, zoals overheidsfaciliteiten?	
JA of NEEN	
Indien NEEN, geef nadere informatie	

▼M2

2.5. Via welke instrumenten en instructies (zoals toezicht, monitoring en kwaliteitscontrole) zorgt de entiteit ervoor dat deze dienstverleners de beveiligingscontroles op de vereiste manier toepassen?	
2.6. Is er in het land van de luchthaven waarop het valideringsbezoek plaatsvindt een programma van erkende agenten of bekende afzenders voor luchtvracht en -post vastgesteld dat aan de ICAO-normen beantwoordt?	
Zo JA, beschrijf dan de onderdelen van het programma en de wijze waarop het ten uitvoer wordt gelegd	
2.7. Conclusies en algemene opmerkingen betreffende de betrouwbaarheid, bewijskracht en robuustheid van het proces.	
Opmerkingen van de luchtvaartmaatschappij	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur	

DEEL 3

Beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij

Doelstelling: De ACC3 ziet erop toe dat zijn beveiligingsprogramma alle luchtvaartbeveiligingsmaatregelen omvat die relevant en afdoende zijn voor luchtvracht en -post die naar de Unie worden vervoerd.

Het beveiligingsprogramma en de bijbehorende documenten van de luchtvaartmaatschappij vormen de basis voor beveiligingscontroles die worden toegepast overeenkomstig de doelstellingen van deze controlelijst. Het is mogelijk dat de luchtvaartmaatschappij haar documenten vóór het bezoek ter plaatse aan de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur wenst te verstrekken om hem te helpen zich vertrouwd te maken met de bijzonderheden van de te bezoeken locaties.

Referentie: punt 6.8.2.1 van de bijlage en aanhangsel 6-G bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998.

Noot: De volgende punten van aanhangsel 6-G bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 moeten aan bod komen:

a) een beschrijving van de maatregelen met betrekking tot luchtvracht en -post;

b) procedures voor de aanvaarding;

c) regeling en criteria met betrekking tot erkende agenten;

d) regeling en criteria met betrekking tot bekende afzenders;

e) regeling en criteria met betrekking tot vaste afzenders;

f) normen voor beveiligingsonderzoeken;

g) plaats van de beveiligingsonderzoeken;

h) nadere informatie over de apparatuur voor de beveiligingsonderzoeken;

i) nadere informatie over de exploitant of dienstverlener;

j) lijst van vrijstellingen van beveiligingsonderzoeken;

k) behandeling van hoogrisicovracht en -post.

▼M2

3.1. Beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij	
Datum — gebruik exact datumformaat dd/mm/jjjj	
Versie	
Is het programma in een eerder stadium ingediend bij een bevoegde autoriteit uit de EU of EER? Zo JA, wanneer voor de aanwijzing als ACC3? Andere doeleinden?	
3.2. Heeft het beveiligingsprogramma voldoende betrekking op de punten van de bovenstaande lijst?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, waarom niet?	
3.3. Zijn de luchtvaartbeveiligingsmaatregelen die in het beveiligingsprogramma worden beschreven relevant en afdoende om luchtvracht of -post met bestemming EU of EER te beschermen volgens de vereiste normen?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, waarom niet?	
3.4. Conclusie: Is het beveiligingsprogramma bewijskrachtig, robuust en volledig?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.	
Opmerkingen van de luchtvaartmaatschappij	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur	

DEEL 4

Indienstname en opleiding van personeel

Doelstelling: De ACC3 stelt verantwoordelijk en bevoegd personeel aan om te werken op het gebied van de beveiliging van luchtvracht of -post. Personeelsleden met toegang tot beveiligde luchtvracht beschikken over alle vaardigheden die vereist zijn om hun taken uit te voeren en worden op passende wijze opgeleid.

Daartoe beschikt de ACC3 over een procedure om te garanderen dat alle personeelsleden (zoals permanent personeel, tijdelijk personeel, uitzendkrachten, chauffeurs) met rechtstreekse en onbegeleide toegang tot luchtvracht of luchtpost waarop beveiligingscontroles worden of zijn toegepast:

— zijn onderworpen aan initiële en periodieke aan de indienstname voorafgaande controles of achtergrondcontroles, die minstens beantwoorden aan de eisen van de lokale autoriteiten van de gevalideerde luchthaven, en

— een initiële en periodieke beveiligingsopleiding hebben gevolgd om hen bewust te maken van hun beveiligingsverantwoordelijkheden overeenkomstig de eisen van de lokale autoriteiten van de gevalideerde luchthaven.

▼M2

Referentie: punt 6.8.3.1 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998

Noot:

— Een achtergrondcontrole is een controle van de identiteit en eerdere ervaring van een persoon, inclusief — indien wettelijk toegestaan — een eventueel strafblad, als onderdeel van de beoordeling van de geschiktheid van die persoon om een beveiligingscontrole uit te voeren of onbegeleide toegang te krijgen tot een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone (ICAO-bijlage 17, definitie).

— Bij een aan de indienstneming voorafgaande controle wordt de identiteit van een persoon vastgesteld op basis van documenten, worden de opleiding en de loopbaan van de betrokken persoon tijdens de voorbije vijf jaar onderzocht, alsmede eventuele onderbrekingen in deze opleiding en loopbaan, en wordt de persoon verzocht een verklaring te ondertekenen waarin zijn eventuele criminele antecedenten in al zijn verblijfplaatsen in ten minste de afgelopen vijf jaar in detail worden toegelicht (EU-definitie).

4.1. Bestaat er een procedure om te garanderen dat alle personeelsleden met rechtstreekse en onbegeleide toegang tot beveiligde luchtvracht of -post aan de indienstname voorafgaande controles ondergaan om hun achtergrond en vaardigheden te onderzoeken?	
JA of NEEN	
Zo JA, vermeld dan op hoeveel voorafgaande jaren de aan de indienstname voorafgaande controle betrekking heeft en door welke entiteit ze wordt uitgevoerd.	
4.2. Heeft deze procedure betrekking op	
— achtergrondcontrole? — aan de indienstname voorafgaande controle? — controle van criminele antecedenten? — interviews — andere? (geef nadere informatie) Licht deze punten toe, geef aan welke entiteit dit element uitvoert en vermeld, voor zover van toepassing, met welk tijdsbestek rekening is gehouden.	
4.3. Bestaat er een procedure om te garanderen dat de persoon die verantwoordelijk is voor de toepassing van en het toezicht op de tenuitvoerlegging van beveiligingscontroles ter plaatse is onderworpen aan een aan de indienstneming voorafgaande controle waarbij zijn achtergrond en vaardigheden zijn onderzocht?	
JA of NEEN	
Zo JA, vermeld dan op hoeveel voorafgaande jaren de aan de indienstname voorafgaande controle betrekking heeft en door welke entiteit ze wordt uitgevoerd.	
4.4. Heeft deze procedure betrekking op	
— achtergrondcontrole? — aan de indienstname voorafgaande controle? — controle van criminele antecedenten? — interviews — andere? (geef nadere informatie) Licht deze punten toe, geef aan welke entiteit dit element uitvoert en vermeld, voor zover van toepassing, met welk tijdsbestek rekening is gehouden.	

▼M2

4.5. Krijgen personeelsleden die rechtstreekse en onbegeleide toegang hebben tot beveiligde luchtvracht of luchtpost een beveiligingsopleiding alvorens toegang tot de beveiligde luchtvracht of luchtpost te krijgen?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf dan de elementen en de duur van de opleiding	
4.6. Krijgen de personeelsleden die luchtvracht of -post in ontvangst nemen, aan beveiligingsonderzoeken onderwerpen of beschermen een specifieke werkgerelateerde opleiding?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf dan de elementen en de duur van de opleiding	
4.7. Krijgen de in de punten 4.5 en 4.6 vermelde personeelsleden een periodieke opleiding?	
JA of NEEN	
Zo JA, specificeer dan de elementen en de frequentie van de periodieke opleiding	
4.8. Conclusie: volstaan de maatregelen met betrekking tot de indienstname van personeel om te garanderen dat alle personeelsleden die toegang hebben tot beveiligde luchtvracht of luchtpost op correcte wijze zijn aangesteld en opgeleid, volgens een norm die voldoende hoog is om te garanderen dat ze zich bewust zijn van hun beveiligingsverantwoordelijkheden?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.	
Opmerkingen van de luchtvaartmaatschappij	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur	

DEEL 5

Aanvaardingsprocedures

Doelstelling: De ACC3 moet over een procedure beschikken om bij aanvaarding de beveiligingsstatus van een zending te beoordelen en na te trekken met betrekking tot eerdere controles.

De procedure moet de volgende elementen omvatten:

a) bevestiging dat de entiteit die de zending afgeeft, in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen vermeld staat als actief voor de desbetreffende luchthaven of locatie;

b) verificatie of de unieke alfanumerieke identificatiecode van de entiteit die de zending afgeeft, is vermeld op de begeleidende documenten;

▼M2

c) verificatie of de entiteit is opgenomen in de gegevensbank van de luchtvaartmaatschappij, in het geval van zendingen die zijn ontvangen van een andere vaste afzender.

Als de identificatiecode niet vermeld is op de begeleidende documenten of als de luchtvaartmaatschappij of entiteit die de zending afgeeft niet als actief vermeld staat in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen, of als de entiteit niet is opgenomen in de gegevensbank van de luchtvaartmaatschappij, in het geval van vaste afzenders, wordt ervan uitgegaan dat nog geen beveiligingscontroles zijn toegepast en worden de zendingen door de ACC3 of een andere in het kader van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde RA3 aan een beveiligingsonderzoek onderworpen alvorens in het luchtvaartuig te worden geladen;

d) verificatie of de zending is afgeleverd door een persoon die door een in het kader van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde erkende agent of bekende afzender is aangewezen, zoals vermeld in de gegevensbank, of een vaste afzender van een erkende agent of een vaste afzender die door de luchtvaartmaatschappij zelf is aangewezen;

e) de aangewezen persoon is de persoon die als taak heeft de luchtvracht of luchtpost bij de luchtvaartmaatschappij af te leveren. De persoon die de zending afgeeft bij de erkende agent of de luchtvaartmaatschappij dient een identiteitskaart, paspoort, rijbewijs of ander document voor te leggen dat zijn/haar foto bevat en is afgegeven of wordt erkend door de nationale autoriteit;

f) voor zover van toepassing, verificatie of de zending vergezeld gaat van alle vereiste beveiligingsinformatie (luchtvrachtbrief en informatie over de beveiligingsstatus, op papier of elektronisch, beschrijving van de zending en unieke identificatiecode van de zending, redenen voor de afgifte van de beveiligingsstatus, voor het beveiligingsonderzoek gebruikte middelen of methoden, redenen voor vrijstelling van het beveiligingsonderzoek) die overeenstemt met de geleverde zendingen luchtvracht en -post;

g) controleren of de zending tekenen van manipulatie vertoont, en

h) verificatie of de zending als hoogrisicovracht en -post moet worden behandeld.

Referentie: punten 6.8.3.5, 6.8.3.6, 6.8.3.7, en 6.8.5.4 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998.

5.1. Als de luchtvaartmaatschappij een zending rechtstreeks aanvaardt, gaat zij dan na of ze afkomstig is van een erkende agent, een bekende afzender of een vaste afzender die erkend is volgens de EU-luchtvrachtwetgeving en is opgenomen in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen en in de gegevensbank die door de luchtvaartmaatschappij wordt bijgehouden?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf de procedure	
5.2. Gaat de luchtvaartmaatschappij na of de unieke alfanumerieke identificatiecode vermeld is op de documenten bij de zendingen die ontvangen zijn van een andere ACC3, RA3 of KC3, en bevestigt de entiteit dat de ACC3, RA3 of KC3 met actieve status vermeld is in de gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen?	
JA of NEEN	

▼**M2**

5.3. Beschikt de entiteit over een procedure om te garanderen dat de zending wordt behandeld als een zending uit een onbekende bron in het geval de unieke alfanumerieke identificatiecode niet vermeld is op de documenten of de entiteit van wie de vracht is ontvangen geen actieve status heeft in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen?	
JA of NEEN	
5.4. Duidt de luchtvaartmaatschappij afzenders aan als AC3?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf dan de procedure en de waarborgen die de entiteit van de afzender vereist.	
5.5. Als de luchtvaartmaatschappij een zending rechtstreeks aanvaardt, gaat zij dan na of de bestemming een luchthaven in de EU of EER is?	
JA of NEEN — leg uit	
5.6. Zo JA — Past de luchtvaartmaatschappij op alle vracht of post dezelfde beveiligingscontroles toe als de bestemming een luchthaven in de EU of EER is?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf de procedure	
5.7. Als de luchtvaartmaatschappij een zending rechtstreeks aanvaardt, gaat zij dan na of de zending als hoogrisicovracht of -post (HRCM) dient te worden beschouwd, inclusief voor zendingen die met andere vervoerswijzen dan luchtvervoer worden geleverd?	
JA of NEEN	
Zo JA, hoe? Beschrijf de procedure	
5.8. Als de luchtvaartmaatschappij een beveiligde zending aanvaardt, gaat zij dan na of deze zending beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden en/of sabotage?	
JA of NEEN	

▼**M2**

Zo JA, geef een beschrijving (zoals zegels, vergrendelingen).	
5.9. Als de luchtvaartmaatschappij op deze plaats luchtvracht of -post voor transit aanvaardt (vracht of post die vertrekt met het luchtvaartuig waarmee het is aangekomen), gaat zij dan op basis van de verstrekte gegevens na of verdere beveiligingscontroles moeten worden uitgevoerd?	
JA of NEEN	
Zo JA, hoe gaat de luchtvaartmaatschappij dit na?	
Zo NEEN, welke controles worden dan toegepast om de beveiliging van vracht en post met bestemming de EU of EER te garanderen?	
5.10. Als de luchtvaartmaatschappij op deze plaats luchtvracht of -post voor transfer aanvaardt (vracht/post die vertrekt met een ander luchtvaartuig dan dat waarmee het is aangekomen), gaat de luchtvaartmaatschappij dan op basis van de verstrekte gegevens na of al dan niet aanvullende beveiligingscontroles moeten worden toegepast?	
JA of NEEN	
Zo JA, hoe gaat de luchtvaartmaatschappij dit na?	
Zo NEEN, welke controles worden dan toegepast om de beveiliging van vracht en post met bestemming de EU of EER te garanderen?	
5.11. Moet de persoon die beveiligde bekende luchtvracht aflevert aan de luchtvaartmaatschappij een officieel identificatiedocument met een foto tonen?	
JA of NEEN	
5.12. Conclusie: Volstaan de aanvaardingsprocedures om na te gaan of luchtvracht of luchtpost afkomstig is van een beveiligde toeleveringsketen of aan beveiligingsonderzoek moet worden onderworpen?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.	
Opmerkingen van de luchtvaartmaatschappij	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur	

DEEL 6

Gegevensbank

Doelstelling: Als de ACC3 niet verplicht is om luchtvracht of -post met bestemming EU/EER voor 100 % aan beveiligingsonderzoeken te onderwerpen, ziet de ACC3 erop toe dat de vracht of post afkomstig is van een krachtens een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde entiteit die door de bevoegde autoriteit van een EU-lidstaat is aangewezen als erkende agent van een derde land (RA3) of bekende afzender van een derde land (KC3), of afkomstig is van een vaste afzender (AC3) die door de ACC3 zelf of door een erkende agent van een derde land is aangewezen.

▼**M2**

Om toezicht te houden op het beveiligingsrelevante auditspoor, verifieert de ACC3 de actieve status van de RA3 en KC3 in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen, en houdt hij een gegevensbank bij waarin de volgende informatie is opgeslagen voor elke entiteit of persoon van wie hij rechtstreeks vracht of post aanvaardt:

— de status van de betrokken entiteit (erkende agent of bekende afzender),

— de bedrijfsgegevens, inclusief het bonafide bedrijfsadres,

— de aard van de bedrijfsactiviteiten, met uitzondering van gevoelige bedrijfsinformatie,

— de contactgegevens, inclusief die van de persoon of personen die verantwoordelijk zijn voor de beveiliging,

— de unieke alfanumerieke identificatiecode die is toegewezen in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen of, in het geval de entiteit een AC3 is, het registratienummer van het bedrijf.

Als de ACC3 luchtvracht of -post ontvangt van een RA3 of KC3, controleert hij in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen of de entiteit als actief vermeld staat en, in het geval van AC3's, of ze zijn opgenomen in de gegevensbank van de luchtvaartmaatschappij. Als de status van de RA3 of KC3 niet actief is of als de AC3 niet is opgenomen in de gegevensbank van de luchtvaartmaatschappij, wordt de door die entiteit geleverde luchtvracht of -post aan een beveiligingsonderzoek onderworpen alvorens te worden ingeladen.

Referentie: punt 6.8.3.5, onder a), en punt 6.8.5.4 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998.

6.1. Als de luchtvaartmaatschappij een zending rechtstreeks aanvaardt, gaat zij dan na of ze afkomstig is van een erkende agent, een bekende afzender of een vaste afzender die erkend is volgens de EU-luchtvrachtwetgeving en is opgenomen in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen en in de gegevensbank die door de luchtvaartmaatschappij wordt bijgehouden?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf de procedure	
6.2. Houdt de luchtvaartmaatschappij een gegevensbank bij met, voor zover van toepassing, de bovenvermelde gegevens van:	
— entiteiten die zijn aangewezen als erkend agent uit een derde land (RA3), — entiteiten die zijn aangewezen als bekende afzender uit een derde land (KC3), — entiteiten die door een RA3 of door de luchtvaartmaatschappij zijn aangewezen als vaste afzenders (AC3)?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf de gegevensbank	
Zo NEEN, waarom niet	

▼M2

6.3. Heeft het personeel dat luchtvracht en luchtpost in ontvangst neemt gemakkelijk toegang tot de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen en tot de gegevensbank van de luchtvaartmaatschappij?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf de procedure	
6.4. Wordt de gegevensbank regelmatig geactualiseerd, zodat het personeel dat luchtvracht en -post in ontvangst neemt over betrouwbare gegevens beschikt?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, leg uit	
6.5. Conclusie: Houdt de luchtvaartmaatschappij een gegevensbank bij die volledige transparantie garandeert met betrekking tot de relaties tussen de luchtvaartmaatschappij en de entiteiten van wie zij rechtstreeks (aan beveiligingsonderzoeken of beveiligingscontroles onderworpen) vracht of post ontvangt voor vervoer naar de EU of EER?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.	
Opmerkingen van de luchtvaartmaatschappij	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur	

DEEL 7

Beveiligingsonderzoek

Doelstelling: Als de ACC3 vracht en post aanvaardt van een entiteit die niet krachtens een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering is gevalideerd of als de ontvangen vracht niet beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden vanaf het ogenblik dat de beveiligingscontroles zijn uitgevoerd, ziet de ACC3 erop toe dat de luchtvracht of -post aan een beveiligingsonderzoek wordt onderworpen alvorens in een luchtvaartuig te worden geladen. De ACC3 moet over een procedure beschikken om te garanderen dat luchtvracht en -post met bestemming EU of EER voor transfer, transit of lossing op een EU-luchthaven aan een beveiligingsonderzoek wordt onderworpen volgens de middelen of methoden die in de Uniewetgeving zijn vermeld, overeenkomstig een norm die volstaat om redelijkerwijs te garanderen dat de vracht of post geen verboden voorwerpen bevat.

Als de ACC3 de luchtvracht of -post niet zelf aan een beveiligingsonderzoek onderwerpt, ziet hij erop toe dat een passend beveiligingsonderzoek wordt uitgevoerd overeenkomstig de eisen van de Unie. Voor zover passend, is in de procedures voor het beveiligingsonderzoek ook beschreven hoe vracht en post voor transfer en transit moet worden behandeld

▼**M2**

Als het beveiligingsonderzoek van luchtvracht of -post wordt uitgevoerd door of namens de bevoegde autoriteit in het derde land, meldt de ACC3 die deze luchtvracht of -post van de entiteit ontvangt dit in zijn beveiligingsprogramma en specificeert hij hoe hij erop toeziet dat een passend beveiligingsonderzoek wordt uitgevoerd.

Referentie: punten 6.8.3.1, 6.8.3.2, en 6.8.3.3 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998

7.1. Wordt het beveiligingsonderzoek uitgevoerd door de luchtvaartmaatschappij of namens de luchtvaartmaatschappij door een entiteit die onder het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij valt?	
Zo JA, geef nadere informatie. Indien van toepassing, verstrekt dan nadere informatie over de entiteit(en) die onder het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij vallen: — naam — specifiek adres van de locatie — AEO-status, indien van toepassing	
Zo NEEN, welke entiteiten die niet onder het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij vallen, voeren beveiligingscontroles uit van luchtvracht of -post die door deze luchtvaartmaatschappij naar de EU of EER wordt vervoerd? Beschrijf de aard van deze entiteiten en verstrek nadere informatie — privéafhandelingsbedrijf — door de overheid gereguleerd bedrijf — faciliteit of orgaan van de overheid voor het uitvoeren van beveiligingsonderzoeken — ander	
7.2. Is de entiteit in staat passende beveiligingscontroles aan te vragen in het geval het beveiligingsonderzoek wordt uitgevoerd door een van de bovenvermelde entiteiten?	
JA of NEEN	
Indien NEEN, geef nadere informatie	
7.3. Via welke instrumenten en instructies (bijvoorbeeld toezicht, monitoring en kwaliteitscontrole) zorgt de entiteit ervoor dat deze dienstverleners de beveiligingscontroles op de vereiste manier toepassen?	
7.4. Welke methoden voor beveiligingsonderzoeken worden gebruikt voor luchtvracht en -post?	
Geef nadere informatie over de apparatuur die wordt gebruikt voor beveiligingsonderzoeken van luchtvracht en -post (zoals fabrikant, type, softwareversie, norm, serienummer) voor alle gebruikte methoden	

▼**M2**

7.5. Is de gebruikte apparatuur of methode (bijvoorbeeld explosievenspeurhonden) opgenomen in de meest recente lijst van apparatuur die voldoet aan de voorschriften van de EU, de Europese Burgerluchtvaartconferentie (ECAC) of de Transportation Security Administration van de VS (TSA)?	
JA of NEEN	
Zo JA, geef dan nadere informatie	
Zo NEEN, geef dan nadere informatie over de goedkeuring van de apparatuur en de datum daarvan, en alle indicaties dat de apparatuur voldoet aan de EU-normen	
7.6. Wordt de apparatuur gebruikt overeenkomstig het werkingsconcept (concept of operations, CONOPS) van de fabrikant en wordt hij regelmatig getest en onderhouden?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf de procedure	
7.7. In het geval gebruik wordt gemaakt van explosievenspeurhonden, volgen deze dan een basisopleiding en periodieke opleidingen en zijn ze onderworpen aan een kwaliteitscontroleproces dat voldoet aan een norm waarvan de eisen gelijkwaardig zijn aan die van de EU of de TSA?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf het volledige proces en de bijbehorende documenten ter ondersteuning van de beoordeling	
7.8. In het geval gebruik wordt gemaakt van explosievenspeurhonden, volgt het proces voor beveiligingsonderzoeken dan een uitrolmethodologie die gelijkwaardig is aan de normen van de EU of TSA?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf het volledige proces en de bijbehorende documenten ter ondersteuning van de beoordeling	
7.9. Wordt bij het beveiligingsonderzoek rekening gehouden met de aard van de zending?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf hoe wordt gegarandeerd dat de gekozen methode voor beveiligingsonderzoeken wordt toegepast volgens een norm die volstaat om redelijkerwijs te garanderen dat er geen verboden voorwerpen verborgen zijn in de zending.	
7.10. Bestaat er een procedure voor het oplossen van alarmen die door de apparatuur voor beveiligingsonderzoeken worden gegeven?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf dan het proces voor het oplossen van alarmen teneinde redelijkerwijs te garanderen dat de zending geen verboden voorwerpen bevat.	

▼M2

Zo NEEN, beschrijf dan wat er met de zending gebeurt.	
7.11. Zijn er zendingen vrijgesteld van beveiligingsonderzoeken?	
JA of NEEN	
7.12. Zijn er vrijstellingen die niet overeenstemmen met de lijst van de Unie?	
JA of NEEN	
Zo JA, geef dan nadere informatie	
7.13. Wordt de toegang tot de zone waar de beveiligingsonderzoeken worden uitgevoerd gecontroleerd teneinde te garanderen dat alleen gemachtigd en opgeleid personeel toegang krijgt?	
JA of NEEN	
Zo JA, geef een beschrijving	
7.14. Bestaat er een vaste regeling voor kwaliteitscontrole of tests?	
JA of NEEN	
Zo JA, geef een beschrijving	
7.15. Conclusie: wordt luchtvracht of luchtpost aan een beveiligingsonderzoek onderworpen aan de hand van een van de in punt 6.2.1 van de bijlage bij Uitvoeringsbesluit (EU) 2015/1998 vermelde middelen of methoden, volgens een norm die volstaat om redelijkerwijs te garanderen dat er geen verboden voorwerpen in zijn verborgen?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de reden daarvoor	
Opmerkingen van de luchtvaartmaatschappij	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur	

DEEL 8

Hoogrisicovracht of -post

Doelstelling: Zendingen die afkomstig zijn uit of die in transfer zijn in plaatsen die door de EU als hoogrisicogebieden worden beschouwd of zendingen die tekenen van ernstige manipulatie vertonen, worden als hoogrisicovracht en -post (HRCM) beschouwd. Dergelijke zendingen moeten aan een beveiligingsonderzoek worden onderworpen, overeenkomstig specifieke instructies. De bevoegde autoriteit uit de EU/EER die de ACC3 heeft aangewezen, bakent de hoogrisicogebieden af en stelt de instructies voor beveiligingsonderzoeken op. De ACC3 moet over een procedure beschikken om te garanderen dat HRCM met bestemming EU of EER wordt geïdentificeerd en aan passende controles wordt onderworpen, zoals gedefinieerd in de EU-wetgeving.

▼**M2**

De ACC3 blijft in contact met de bevoegde autoriteit die verantwoordelijk is voor de luchthavens in de EU/EER waar hij vracht naar vervoert, teneinde over de laatste informatie inzake hoogrisicogebieden te kunnen beschikken.

De ACC3 past dezelfde maatregelen toe op hoogrisicovracht en -post die hij van een andere luchtvaartmaatschappij of via andere vervoerswijzen ontvangt.

Referentie: punten 6.7 en 6.8.3.6 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998

Noot: HRCM die is vrijgegeven voor vervoer naar de EU of EER krijgt de beveiligingsstatus „SHR”: veilig voor passagiers-, vracht- en postluchtvaartuigen, overeenkomstig de eisen voor hoogrisicovracht en -post.

8.1. Weet het personeel van de luchtvaartmaatschappij dat verantwoordelijk is voor het uitvoeren van de beveiligingscontroles welke luchtvracht en -post als hoogrisicovracht en -post (HRCM) moet worden behandeld?	
JA of NEEN	
Zo JA, geef een beschrijving	
8.2. Beschikt de luchtvaartmaatschappij over procedures voor de identificatie van HRCM?	
JA of NEEN	
Zo JA, geef een beschrijving	
8.3. Wordt HRCM onderworpen aan procedures voor beveiligingsonderzoeken van HRCM overeenkomstig de Uniewetgeving?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, geef dan aan welke procedures worden toegepast	
8.4. Vermeldt de luchtvaartmaatschappij na het beveiligingsonderzoek de beveiligingsstatus „SHR” in de begeleidende documenten bij de zending?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf hoe de beveiligingsstatus wordt vermeld en in welk document	
8.5. Conclusie: Is de procedure van de luchtvaartmaatschappij relevant en volstaat ze om te garanderen dat alle hoogrisicovracht en -post op passende wijze is behandeld alvorens te worden ingeladen?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de reden daarvoor	
Opmerkingen van de luchtvaartmaatschappij	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur	

▼**M2**

DEEL 9

Bescherming

Doelstelling: De ACC3 moet over processen beschikken om te garanderen dat luchtvracht of -post met bestemming EU of EER beschermd wordt tegen manipulatie door onbevoegden vanaf het punt waarop beveiligingsonderzoeken of andere beveiligingscontroles worden toegepast of vanaf het punt van aanvaarding nadat de beveiligingsonderzoeken of beveiligingscontroles zijn toegepast, tot de luchtvracht en/of -post wordt ingeladen.

De luchtvracht en/of -post kan met verschillende middelen worden beschermd, bijv. fysieke (bijvoorbeeld afsluitingen, gesloten ruimten), menselijke (bijvoorbeeld patrouilles, opgeleid personeel) of technologische (bijvoorbeeld CCTV, inbraakalarm).

Beveiligde luchtvracht of -post met bestemming EU of EER moet worden gescheiden van luchtvracht of -post die niet is beveiligd.

Referentie: punt 6.8.3 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998

9.1. Wordt beveiligde luchtvracht en -post beschermd door de luchtvaartmaatschappij of namens de luchtvaartmaatschappij door een entiteit die onder het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij valt?	
Zo JA, geef dan nadere informatie	
Zo NEEN, welke entiteiten die niet onder het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij vallen, passen beschermingsmaatregelen toe op luchtvracht of -post die door deze luchtvaartmaatschappij naar de EU of EER wordt vervoerd? beschrijf de aard van deze entiteiten en verstrek nadere informatie: — privéafhandelingsbedrijf — door de overheid gereguleerd bedrijf — faciliteit of orgaan van de overheid voor het uitvoeren van beveiligingsonderzoeken — ander	
9.2. Wordt tijdens het beveiligingsonderzoek voorzien in beveiligingscontroles en bescherming om sabotage te voorkomen?	
JA of NEEN	
Zo JA, geef een beschrijving	
9.3. Zijn er processen om te garanderen dat luchtvracht of -post met bestemming EU of EER waarop beveiligingscontroles zijn toegepast, beschermd wordt tegen manipulatie door onbevoegden vanaf het ogenblik dat de luchtvracht/-post is beveiligd tot hij wordt ingeladen?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf hoe de luchtvracht/-post wordt beschermd	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.	

▼M2

9.4. Conclusies: Is de bescherming van zendingen voldoende robuust om manipulatie door onbevoegden te voorkomen?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de reden daarvoor	
Opmerkingen van de luchtvaartmaatschappij	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur	

DEEL 10

Begeleidende documentatie

Doelstelling: De ACC3 zorgt ervoor dat de documenten bij een zending waarop de ACC3 beveiligingscontroles heeft toegepast (bijvoorbeeld beveiligingsonderzoeken, bescherming), minstens het volgende bevatten:

a) de unieke alfanumerieke identificatiecode die is ontvangen van de aanwijzende bevoegde autoriteit, en

b) de unieke identificatiecode van de zending, zoals het nummer van de houseluchtvrachtbrief of de master-luchtvrachtbrief, voor zover van toepassing, en

c) de inhoud van de zending, en

d) de beveiligingsstatus, als volgt aangegeven:

— „SPX”: veilig voor passagiers-, vracht- en postluchtvaartuigen, of

— „SCO”: veilig voor vracht- en postluchtvaartuigen, of

— „SHR” veilig voor passagiers-, vracht- en postluchtvaartuigen, overeenkomstig de eisen met betrekking tot grote risico's;

Bij gebrek aan een erkende agent uit een derde land, mag de verklaring betreffende de beveiligingsstatus worden afgegeven door de ACC3 of door de luchtvaartmaatschappij die aankomt uit een derde land dat is vrijgesteld van de ACC3-regeling.

Als de beveiligingsstatus is afgegeven door de ACC3, vermeldt de luchtvaartmaatschappij bovendien ook de redenen voor de afgifte, zoals de middelen of methoden die voor het beveiligingsonderzoek zijn gebruikt of de redenen waarom de zending is vrijgesteld van het beveiligingsonderzoek, waarbij gebruik wordt gemaakt van de normen die zijn vastgesteld in de Consignment Security Declaration.

In het geval de beveiligingsstatus en de begeleidende documenten zijn vastgesteld door een RA3 die zich stroomopwaarts bevindt of door een andere ACC3, dan gaat de ACC3 tijdens het aanvaardingsproces na of de bovenvermelde informatie is opgenomen in de begeleidende documenten.

De begeleidende documenten bij de zending kunnen de vorm aannemen van een luchtvrachtbrief of gelijkwaardige postdocumenten, ofwel een afzonderlijke verklaring, schriftelijk of in elektronisch formaat.

Referentie: punt 6.3.2.6, onder d), en punten 6.8.3.4, 6.8.3.5, 6.8.3.6 en 6.8.3.7 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998

▼**M2**

10.1. Ziet de luchtvaartmaatschappij erop toe dat passende begeleidende documenten worden opgesteld, die de bij punt 6.3.2.6, onder), en de punten 6.8.3.4, 6.8.3.5 en 6.8.3.6 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 vereiste informatie bevatten?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf de inhoud van de documenten	
Zo NEEN, leg dan uit waarom en hoe de vracht of post door de luchtvaartmaatschappij als „beveiligd" wordt behandeld bij het inladen in een luchtvaartuig	
10.2. Bevatten de documenten de unieke alfanumerieke identificatiecode van de ACC3?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, waarom niet	
10.3. Is de beveiligingsstatus van de vracht en de wijze waarop deze status is toegekend in de documenten vermeld?	
JA of NEEN	
Beschrijf hoe dit is gespecificeerd	
10.4. Conclusie: Volstaat het documenteringsproces om te garanderen dat de vracht of post vergezeld gaat van begeleidende documentatie waarin de juiste beveiligingsstatus en alle vereiste informatie is vermeld?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de reden daarvoor	
Opmerkingen van de luchtvaartmaatschappij	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur	

DEEL 11

Naleving

Doelstelling: Na de tien vorige delen van deze controlelijst te hebben gecontroleerd, concludeert de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur of zijn verificatie ter plaatse overeenstemt met de inhoud van het deel van het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij waarin de maatregelen voor luchtvracht of -post met bestemming EU of EER worden beschreven en of de doelstellingen van deze controlelijst voldoende ten uitvoer worden gelegd door de beveiligingscontroles.

De conclusies hebben betrekking op een van de volgende vier mogelijke hoofdgevallen:

▼**M2**

(1) Het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij is in overeenstemming met aanhangsel 6-G bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 en de verificatie ter plaatse bevestigt dat de doelstellingen van de controlelijst zijn nageleefd, of

(2) Het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij is in overeenstemming met aanhangsel 6-G bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998, maar de verificatie ter plaatse bevestigt niet dat de doelstellingen van de controlelijst zijn nageleefd, of

(3) Het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij is niet in overeenstemming met aanhangsel 6-G bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998, maar de verificatie ter plaatse bevestigt dat de doelstellingen van de controlelijst zijn nageleefd, of

(4) Het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij is niet in overeenstemming met aanhangsel 6-G bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998, en de verificatie ter plaatse bevestigt niet dat de doelstellingen van de controlelijst zijn nageleefd.

11.1. Algemene conclusie: Geef aan welk geval de gevalideerde situatie het best omschrijft	
1, 2, 3 of 4	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur	
Opmerkingen van de luchtvaartmaatschappij	

Naam van de validateur:

Datum:

Handtekening:

▼M2

BIJLAGE

Lijst van bezochte en geïnterviewde personen en entiteiten

Met vermelding van de naam van de entiteit, de naam en de functie van de contactpersoon en de datum van het bezoek of interview.

Naam van de entiteit	Naam van de contactpersoon	Functie van de contactpersoon	Datum van het bezoek/interview

AANHANGSEL 6-C4

VALIDERINGSCONTROLELIJST VOOR IN HET KADER VAN EEN EU-LUCHTVAARTBEVEILIGINGSVALIDERING GEVALIDEERDE BEKENDE AFZENDERS

Entiteiten in derde landen hebben de mogelijkheid om deel uit te maken van de veilige toeleveringsketen van een ACC3 (*een luchtvaartmaatschappij die vracht of post vanuit een luchthaven in een derde land naar de Unie vervoert*) door een aanvraag in te dienen voor aanwijzing als een in het kader van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde bekende afzender in een derde land (KC3). Een KC3 is een in een derde land gevestigde entiteit die vrachtdiensten verricht en die als zodanig is gevalideerd en goedgekeurd op basis van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering.

Een KC3 moet ervoor zorgen dat beveiligingscontroles zijn verricht op zendingen met bestemming de Unie [1] en dat de zendingen beschermd worden tegen manipulatie door onbevoegden vanaf het ogenblik dat die beveiligingscontroles zijn verricht totdat de zendingen worden overgedragen aan een ACC3 of een in het kader van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde erkende agent in een derde land (RA3).

De noodzakelijke voorwaarden voor het vervoeren van luchtvracht of luchtpost in de Unie (EU) of in IJsland, Noorwegen en Zwitserland zijn vastgesteld bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998.

De controlelijst is het instrument dat een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur gebruikt om het beveiligingsniveau te beoordelen dat wordt toegepast op luchtvracht of -post [2] die voor de EU/EER is bestemd door of onder de verantwoordelijkheid van een entiteit die aanwijzing als een KC3 aanvraagt. De controlelijst mag alleen worden gebruikt in de in punt 6.8.5.1, onder b), van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 vastgestelde gevallen. In de gevallen vastgesteld in punt 6.8.5.1, onder a), van genoemde bijlage gebruikt de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur de controlelijst voor ACC3's.

[1] De lidstaten van de Europese Unie: België, Bulgarije, Cyprus, Denemarken, Duitsland, Estland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Hongarije, Ierland, Italië, Kroatië, Letland, Litouwen, Luxemburg, Malta, Nederland, Oostenrijk, Polen, Portugal, Roemenië, Slovenië, Slowakije, Spanje, Tsjechië, het Verenigd Koninkrijk en Zweden.

[2] In deze valideringscontrolelijst is luchtvracht of luchtpost of luchtvaartuig met bestemming EU of EER gelijk aan luchtvracht of luchtpost of luchtvaartuig met bestemming de Unie, IJsland, Noorwegen en Zwitserland.

▼M2

Binnen één maand na de verificatie ter plaatse wordt een valideringsverslag verstrekt aan de aanwijzende bevoegde autoriteit en de gevalideerde entiteit. Het valideringsverslag bevat minstens de volgende integrerende delen:

— de volledige controlelijst, ondertekend door een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur en, voor zover van toepassing, van commentaar voorzien door de gevalideerde entiteit, en

— de verbintenisverklaring (aanhangsel 6-H3 bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998), ondertekend door de gevalideerde entiteit, en

— een onafhankelijkheidsverklaring (aanhangsel 11-A bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998) met betrekking tot de gevalideerde entiteit, ondertekend door de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur.

De bladzijdenummering, de datum van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering en de parafering van elke bladzijde door de validateur en de gevalideerde entiteit bewijzen de integriteit van het valideringsverslag.

De KC3 mag het verslag gebruiken in zijn zakelijke relaties met ACC3's en RA3's.

Het valideringsverslag wordt standaard in het Engels opgesteld.

De basisnormen voor de delen die niet kunnen worden beoordeeld op basis van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 zijn de normen en aanbevolen praktijken (SARPs) van bijlage 17 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart en de richtsnoeren in de luchtvaartbeveiligingshandleiding van de ICAO (Doc 8973-Restricted).

Aanwijzingen voor het invullen:

1) Alle toepasselijke en relevante delen van de controlelijst moeten worden ingevuld, in overeenstemming met het bedrijfsmodel en de activiteiten van de gevalideerde entiteit. Indien geen informatie beschikbaar is, moet dit worden toegelicht.

2) Na elk deel concludeert de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur of en in welke mate de doelstellingen van dat deel zijn gehaald.

DEEL 1

Organisatie en verantwoordelijkheden

1.1. Datum(s) van de validering	
Gebruik een exacte datumvermelding, zoals vanaf 1.10.2012 tot 2.10.2012	
dd/mm/jjjj	
1.2. Datum van de vorige validering, indien van toepassing	
dd/mm/jjjj	

▼**M2**

Vorig KC3-registratienummer, indien beschikbaar	
AEO-certificaat of C-TPAT-status of andere certificeringen, indien beschikbaar	
1.3. Informatie over de luchtvaartbeveiligingsvalidateur	
Naam	
Bedrijf/Organisatie/Autoriteit	
Unieke alfanumerieke identificatiecode (UAI)	
E-mailadres	
Telefoonnummer — inclusief internationale codes	
1.4. Naam van de entiteit	
Naam	
Ondernemingsnummer (bijvoorbeeld het identificatienummer in het handelsregister, indien van toepassing)	
Nummer/Eenheid/Gebouw	
Straat	
Plaats	
Postcode	
Staat (voor zover relevant)	
Land	
Postbusadres indien van toepassing	
1.5. Hoofdadres van de organisatie (indien dit verschilt van het adres van de te valideren locatie)	
Nummer/Eenheid/Gebouw	

▼**M2**

Straat	
Plaats	
Postcode	
Staat (voor zover relevant)	
Land	
Postbusadres indien van toepassing	
1.6. Aard van de activiteit(en) — types behandelde vracht	
Wat is de aard van de activiteiten — het type vracht dat in de bedrijfsruimten van de aanvrager wordt behandeld?	
1.7. Is de aanvrager verantwoordelijk voor:	
a) productie b) verpakking c) opslag d) verzending e) overige (toelichten)	
1.8. Aantal werknemers in de locatie (bij benadering)	
Aantal	
1.9. Naam en functie van de persoon die verantwoordelijk is voor de beveiliging van de luchtvracht of luchtpost uit een derde land	
Naam	
Functie	
E-mailadres	
Telefoonnummer — inclusief internationale codes	

DEEL 2

Organisatie en verantwoordelijkheden van de krachtens een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde bekende afzender

Doelstelling: alleen luchtvracht of -post die aan beveiligingscontroles is onderworpen, wordt naar de EU of EER vervoerd. Vracht en post die door een KC3 aan een ACC3 of RA3 is afgeleverd, mag alleen als veilige vracht of post worden aanvaard indien dergelijke beveiligingscontroles door de KC3 worden toegepast. In de volgende delen van de controlelijst wordt nadere informatie verstrekt over deze beveiligingscontroles.

De KC3 moet beschikken over procedures om te garanderen dat passende beveiligingscontroles worden toegepast op alle luchtvracht en -post met bestemming EU of EER en dat veilige vracht en post wordt beschermd totdat deze wordt overgedragen aan een ACC3 of een RA3. De beveiligingsonderzoeken garanderen redelijkerwijs dat geen verboden voorwerpen in de zending zijn verborgen.

Referentie: punt 6.8.3 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998.

▼M2

2.1. Heeft de entiteit een beveiligingsprogramma vastgesteld?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, ga direct naar punt 2.5.	
2.2. Informatie over het beveiligingsprogramma van de entiteit	
Datum — gebruik exact datumformaat dd/mm/jjjj	
Versie	
Is het beveiligingsprogramma ingediend of goedgekeurd door de desbetreffende bevoegde autoriteit van het land van de entiteit? Zo JA, beschrijf de procedure.	
2.3. Heeft het beveiligingsprogramma voldoende betrekking op de elementen die vermeld zijn in de delen 4 tot en met 11 van de controlelijst?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, waarom niet?	
2.4. Is het beveiligingsprogramma bewijskrachtig, robuust en volledig?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.	
2.5. Heeft de entiteit een procedure opgesteld om te garanderen dat luchtvracht of luchtpost met bestemming EU of EER aan passende beveiligingscontroles wordt onderworpen alvorens te worden overgedragen aan een ACC3 of een RA3?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf de procedure	
2.6. Beschikt de entiteit over een beheersysteem (bijvoorbeeld instrumenten, instructies) dat ervoor zorgt dat de vereiste beveiligingscontroles worden verricht?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf het beheersysteem en leg uit of het door de desbetreffende autoriteit of een andere entiteit is goedgekeurd, gecontroleerd of verschaft.	
Zo NEEN, leg uit hoe de entiteit garandeert dat de beveiligingscontroles op de vereiste wijze worden uitgevoerd.	

▼M2

2.7. Conclusies en algemene opmerkingen betreffende de betrouwbaarheid, bewijskracht en robuustheid van het proces.	
Opmerkingen van de entiteit	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur	

DEEL 3

Identificeerbare luchtvracht of luchtpost

Doelstelling: vaststellen op welk punt of welke plaats vracht/post identificeerbaar wordt als luchtvracht of luchtpost.

3.1. Door inspectie van de productie, verpakking, opslag, selectie, verzending en andere relevante aspecten nagaan waar en hoe een zending luchtvracht of luchtpost met bestemming EU of EER als zodanig identificeerbaar wordt.	
Beschrijf	
Opmerkingen van de entiteit	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur	

Er zij op gewezen dat gedetailleerde informatie over de bescherming van identificeerbare luchtvracht/luchtpost tegen manipulatie door onbevoegden of sabotage moet worden verstrekt in de delen 6 tot en met 9.

DEEL 4

Indienstname en opleiding van personeel

Doelstelling: Teneinde ervoor te zorgen dat de vereiste beveiligingscontroles worden verricht, stelt de KC3 verantwoordelijk en bevoegd personeel aan om te werken op het gebied van de beveiliging van luchtvracht of -post. Personeelsleden met toegang tot identificeerbare luchtvracht beschikken over alle vaardigheden die vereist zijn om hun taken uit te voeren en worden op passende wijze opgeleid.

Daartoe beschikt de KC3 over een procedure om te garanderen dat alle personeelsleden (zoals permanent personeel, tijdelijk personeel, uitzendkrachten, chauffeurs) met rechtstreekse en onbegeleide toegang tot luchtvracht of luchtpost waarop beveiligingscontroles worden of zijn toegepast:

a) zijn onderworpen aan initiële en periodieke aan de indienstneming voorafgaande controles of achtergrondcontroles, die ten minste beantwoorden aan de eisen van de lokale autoriteiten van de gevalideerde KC3-locaties, en

b) een initiële en periodieke beveiligingsopleiding hebben gevolgd om hen bewust te maken van hun beveiligingsverantwoordelijkheden overeenkomstig de eisen van de lokale autoriteiten van de gevalideerde KC3-locaties.

▼**M2**

Noot:

— Een achtergrondcontrole is een controle van de identiteit en eerdere ervaring van een persoon, inclusief — indien wettelijk toegestaan — een eventueel strafblad, als onderdeel van de beoordeling van de geschiktheid van die persoon om een beveiligingscontrole uit te voeren of onbegeleide toegang te krijgen tot een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone (ICAO-bijlage 17, definitie).

— Bij een aan de indienstneming voorafgaande controle wordt de identiteit van een persoon vastgesteld op basis van documenten, worden de opleiding en de loopbaan van de betrokken persoon tijdens de voorbije vijf jaar onderzocht, alsmede eventuele onderbrekingen in deze opleiding en loopbaan, en wordt de persoon verzocht een verklaring te ondertekenen waarin zijn eventuele criminele antecedenten in al zijn verblijfplaatsen in ten minste de afgelopen vijf jaar in detail worden toegelicht (EU-definitie).

Referentie: punt 6.8.3.1 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998.

4.1. Bestaat er een procedure om te garanderen dat alle personeelsleden met toegang tot identificeerbare luchtvracht of post aan de indienstneming voorafgaande controles ondergaan om hun achtergrond en vaardigheden te onderzoeken?	
JA of NEEN	
Zo JA, vermeld dan op hoeveel voorafgaande jaren de aan de indienstname voorafgaande controle betrekking heeft en door welke entiteit ze wordt uitgevoerd.	
4.2. Heeft deze procedure betrekking op	
☐ achtergrondcontrole? ☐ aan de indienstname voorafgaande controle? ☐ controle van criminele antecedenten? ☐ interviews ☐ andere? (geef nadere informatie) Licht deze punten toe, geef aan welke entiteit dit element uitvoert en vermeld, voor zover van toepassing, met welk tijdsbestek rekening is gehouden.	
4.3. Bestaat er een procedure om te garanderen dat de persoon die verantwoordelijk is voor de toepassing van en het toezicht op de tenuitvoerlegging van beveiligingscontroles ter plaatse is onderworpen aan een aan de indienstneming voorafgaande controle waarbij zijn achtergrond en vaardigheden zijn onderzocht?	
JA of NEEN	
Zo JA, vermeld dan op hoeveel voorafgaande jaren de aan de indienstname voorafgaande controle betrekking heeft en door welke entiteit ze wordt uitgevoerd.	

▼M2

4.4. Heeft deze procedure betrekking op	
☐ achtergrondcontrole? ☐ aan de indienstname voorafgaande controle? ☐ controle van criminele antecedenten? ☐ interviews ☐ andere? (geef nadere informatie) Licht deze punten toe, geef aan welke entiteit dit element uitvoert en vermeld, voor zover van toepassing, met welk tijdsbestek rekening is gehouden.	
4.5. Krijgen personeelsleden die toegang hebben tot identificeerbare luchtvracht of luchtpost een veiligheidsbewustmakingsopleiding alvorens toegang tot de identificeerbare luchtvracht of luchtpost te krijgen?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf dan de elementen en de duur van de opleiding	
4.6. Krijgen de in punt 4.5 vermelde personeelsleden een periodieke opleiding?	
JA of NEEN	
Zo JA, specificeer dan de elementen en de frequentie van de periodieke opleiding	
4.7. Conclusie: volstaan de maatregelen met betrekking tot de indienstneming van personeel en opleiding om te garanderen dat alle personeelsleden die toegang hebben tot identificeerbare luchtvracht of -post met bestemming EU of EER op correcte wijze zijn aangesteld en opgeleid, volgens een norm die voldoende hoog is om te garanderen dat ze zich bewust zijn van hun beveiligingsverantwoordelijkheden?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.	
Opmerkingen van de entiteit	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur	

DEEL 5

Fysieke beveiliging

Doelstelling: de KC3 moet over procedures beschikken om te garanderen dat identificeerbare luchtvracht of -post met bestemming EU of EER beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden en/of sabotage. Indien die vracht of post niet beschermd is, kan hij niet als veilige vracht of post worden overgedragen aan een ACC3 of RA3.

▼**M2**

De entiteit moet aantonen hoe haar locatie of bedrijfsruimten beveiligd zijn en dat zij over relevante procedures voor toegangscontrole beschikt. Het is van essentieel belang dat de toegang tot de zone waar de identificeerbare luchtvracht of luchtpost wordt verwerkt of opgeslagen, wordt gecontroleerd. Alle deuren, ramen en andere toegangspunten tot veilige luchtvracht of luchtpost met bestemming EU of EER moeten beveiligd zijn of aan toegangscontrole onderworpen zijn.

Fysieke beveiliging kan bestaan uit, maar is niet beperkt tot:

— fysieke obstakels, zoals hekwerk of afsluitingen;

— technologie met behulp van alarmen en/of CCTV-systemen;

— beveiliging door mensen, zoals personeel dat uitsluitend bewakingsactiviteiten moet uitvoeren.

Referentie: punt 6.8.3.1 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998.

5.1. Zijn alle toegangspunten tot identificeerbare luchtvracht/luchtpost aan toegangscontrole onderworpen en is de toegang beperkt tot bevoegde personen?	
JA of NEEN	
Indien JA, hoe wordt de toegang gecontroleerd? Leg uit en beschrijf. Er zijn meerdere antwoorden mogelijk. ☐ door beveiligingspersoneel ☐ door ander personeel ☐ handmatige controle indien personen de ruimte mogen betreden ☐ elektronische toegangscontrolesystemen ☐ andere (specificeren)	
Zo JA, hoe wordt ervoor gezorgd dat een persoon toestemming krijgt om de ruimte te betreden? Leg uit en beschrijf. Er zijn meerdere antwoorden mogelijk. — gebruik van een bedrijfsidentiteitskaart — gebruik van een andere identiteitskaart, zoals een paspoort of rijbewijs — lijst van bevoegde personen gebruikt door (beveiligings-)personeel — elektronische toegang, bv. met behulp van een chip — sleutels of toegangscodes worden uitsluitend verdeeld aan bevoegd personeel — andere (specificeren)	

▼**M2**

5.2. Zijn alle toegangspunten tot identificeerbare luchtvracht of luchtpost beveiligd? Dit omvat toegangspunten die niet permanent worden gebruikt en punten die normaal gezien niet als toegangspunten worden gebruikt, bijvoorbeeld ramen.	
JA of NEEN	
Zo JA, hoe zijn deze punten beveiligd? Leg uit en beschrijf. Er zijn meerdere antwoorden mogelijk. — aanwezigheid van bewakingspersoneel — elektronische toegangscontrolesystemen die toegang verlenen tot slechts één persoon tegelijkertijd — afsluitingen, bv. luiken of sloten — CCTV-systeem — inbraakdetectiesysteem	
5.3. Zijn er aanvullende maatregelen om de beveiliging van de bedrijfsruimten in het algemeen te verbeteren?	
JA of NEEN	
Zo JA, leg uit en beschrijf. ☐ hekwerk of afsluitingen ☐ CCTV-systeem ☐ inbraakdetectiesysteem ☐ bewaking en patrouilles ☐ andere (specificeren)	
5.4. Is het gebouw stevig gebouwd?	
JA of NEEN	
5.5. Conclusie: volstaan de door de entiteit genomen maatregelen om te voorkomen dat onbevoegden zich toegang verschaffen tot de delen van de locatie en de bedrijfsruimten waar identificeerbare luchtvracht of luchtpost met bestemming EU of EER wordt verwerkt of opgeslagen?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.	
Opmerkingen van de entiteit	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur	

▼M2

DEEL 6

Productie

Doelstelling: de KC3 beschikt over procedures die ervoor zorgen dat identificeerbare luchtvracht of luchtpost met bestemming EU of EER tijdens het productieproces beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden en/of sabotage. Indien die vracht of post niet beschermd is, kan hij niet als veilige vracht of post worden overgedragen aan een ACC3 of RA3.

De entiteit moet aantonen dat de toegang tot het productiegedeelte gecontroleerd wordt en dat het productieproces onder toezicht staat. Als het product tijdens de productie kan worden geïdentificeerd als luchtvracht of luchtpost met bestemming EU of EER, moet de entiteit aantonen dat maatregelen zijn genomen om de luchtvracht of luchtpost in dit stadium te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden of sabotage.

Beantwoord deze vragen als het product als luchtvracht/luchtpost met bestemming EU of EER kan worden geïdentificeerd tijdens het productieproces.

6.1. Wordt de toegang tot de productieruimte gecontroleerd en is die toegang beperkt tot bevoegde personen?	
JA of NEEN	
Zo JA, leg uit hoe de toegang wordt gecontroleerd en beperkt tot bevoegde personen.	
6.2. Staat het productieproces onder toezicht?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf hoe er toezicht op wordt gehouden.	
6.3. Worden controles toegepast om manipulatie tijdens de productiefase te voorkomen?	
JA of NEEN	
Zo JA, geef een beschrijving	
6.4. Conclusie: volstaan de door de entiteit genomen maatregelen om identificeerbare luchtvracht of luchtpost met bestemming EU of EER tijdens de productie te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden of sabotage of sabotage?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.	
Opmerkingen van de entiteit	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur	

DEEL 7

Verpakking

Doelstelling: de KC3 beschikt over procedures die ervoor zorgen dat identificeerbare luchtvracht of luchtpost met bestemming EU of EER tijdens het verpakkingsproces beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden en/of sabotage. Indien die vracht of post niet beschermd is, kan hij niet als veilige vracht of post worden overgedragen aan een ACC3 of RA3.

▼**M2**

De entiteit moet aantonen dat de toegang tot het verpakkingsgedeelte gecontroleerd wordt en dat het verpakkingsproces onder toezicht staat. Als het product tijdens de verpakking kan worden geïdentificeerd als luchtvracht/luchtpost met bestemming EU of EER, moet de entiteit aantonen dat maatregelen zijn genomen om de luchtvracht of luchtpost in dit stadium te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden of sabotage. Alle afgewerkte goederen moeten worden gecontroleerd voordat ze worden verpakt.

Beantwoord deze vragen als het product tijdens het verpakkingsproces kan worden geïdentificeerd als luchtvracht/luchtpost met bestemming EU of EER.

7.1. Wordt de toegang tot de verpakkingsruimte gecontroleerd en is die toegang beperkt tot bevoegde personen?	
JA of NEEN	
Zo JA, leg uit hoe de toegang wordt gecontroleerd en beperkt tot bevoegde personen.	
7.2. Staat het verpakkingsproces onder toezicht?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf hoe er toezicht op wordt gehouden.	
7.3. Worden controles toegepast om manipulatie tijdens de verpakkingsfase te voorkomen?	
JA of NEEN	
Zo JA, geef een beschrijving	
7.4. Geef een beschrijving van de afgewerkte buitenste verpakking:	
a) Is de afgewerkte buitenste verpakking stevig?	
JA of NEEN	
Beschrijf	
b) Is de afgewerkte buitenste verpakking manipulatieaantonend?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf welk proces wordt toegepast om de verpakking manipulatieaantonend te maken, bijvoorbeeld door gebruik te maken van genummerde zegels, speciale zegels of veiligheidsplakband.	
Zo NEEN, beschrijf welke beschermingsmaatregelen er zijn genomen die de integriteit van de zendingen garanderen.	
7.5. Conclusie: volstaan de door de entiteit genomen maatregelen om identificeerbare luchtvracht of luchtpost met bestemming EU of EER tijdens de verpakking te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden of sabotage of sabotage?	
JA of NEEN	

▼M2

Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.	
Opmerkingen van de entiteit	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur	

DEEL 8

Opslag

Doelstelling: de KC3 moet over procedures beschikken om te garanderen dat identificeerbare luchtvracht of -post met bestemming EU of EER tijdens de opslag beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden en/of sabotage. Indien die vracht of post niet beschermd is, kan hij niet als veilige vracht of post worden overgedragen aan een ACC3 of RA3.

De entiteit moet aantonen dat de toegang tot het opslaggedeelte wordt gecontroleerd. Als het product tijdens de opslag kan worden geïdentificeerd als luchtvracht/luchtpost met bestemming EU of EER, moet de entiteit aantonen dat maatregelen zijn genomen om de luchtvracht of luchtpost in dit stadium te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden of sabotage.

Beantwoord deze vragen als het product tijdens de opslag kan worden geïdentificeerd als luchtvracht/luchtpost met bestemming EU of EER.

8.1. Wordt de toegang tot de opslagruimte gecontroleerd en is die toegang beperkt tot bevoegde personen?	
JA of NEEN	
Zo JA, leg uit hoe de toegang wordt gecontroleerd en beperkt tot bevoegde personen.	
8.2. Wordt de afgewerkte en verpakte luchtvracht of luchtpost veilig opgeslagen en gecontroleerd op manipulatie?	
JA of NEEN	
Zo JA, geef een beschrijving	
Zo NEEN, leg uit hoe de entiteit ervoor zorgt dat de afgewerkte en verpakte luchtvracht en luchtpost met bestemming EU of EER wordt beschermd tegen manipulatie door onbevoegden en sabotage.	
8.3. Conclusie: volstaan de door de entiteit genomen maatregelen om identificeerbare luchtvracht of luchtpost met bestemming EU of EER tijdens de opslag te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden of sabotage of sabotage?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.	

▼M2

Opmerkingen van de entiteit	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur	

DEEL 9

Verzending

Doelstelling: de KC3 beschikt over procedures die ervoor zorgen dat identificeerbare luchtvracht of luchtpost met bestemming EU of EER tijdens het verzendingsproces beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden en/of sabotage. Indien die vracht of post niet beschermd is, mag hij niet als veilige vracht of post worden overgedragen aan een ACC3 of RA3.

De entiteit moet aantonen dat de toegang tot het verzendingsgedeelte wordt gecontroleerd. Als het product tijdens de verzending kan worden geïdentificeerd als luchtvracht/luchtpost met bestemming EU of EER, moet de entiteit aantonen dat maatregelen zijn genomen om de luchtvracht of luchtpost in dit stadium te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden of sabotage.

Beantwoord deze vragen als het product tijdens het verzendingsproces kan worden geïdentificeerd als luchtvracht of luchtpost met bestemming EU of EER.

9.1. Wordt de toegang tot de verzendingsruimte gecontroleerd en is die toegang beperkt tot bevoegde personen?	
JA of NEEN	
Zo JA, leg uit hoe de toegang wordt gecontroleerd en beperkt tot bevoegde personen.	
9.2. Wie heeft toegang tot het verzendingsgedeelte? Er zijn meerdere antwoorden mogelijk.	
☐ werknemers van de entiteit ☐ machinisten ☐ bezoekers ☐ contractanten ☐ andere (specificeren)	
9.3. Staat het verzendingsproces onder toezicht?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf hoe er toezicht op wordt gehouden.	
9.4. Worden controles toegepast om sabotage in het verzendingsgedeelte te voorkomen?	
JA of NEEN	
Zo JA, geef een beschrijving	
9.5. Conclusie: volstaan de door de entiteit genomen maatregelen om identificeerbare luchtvracht of luchtpost met bestemming EU of EER tijdens het verzendingsproces te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden of sabotage?	
JA of NEEN	

▼M2

Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.	
Opmerkingen van de entiteit	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur	

DEEL 10

Zendingen uit andere bronnen

Doelstelling: de KC3 beschikt over procedures die ervoor zorgen dat vracht en/of post die hij niet voor eigen rekening vervoert, niet als veilige vracht of post worden doorgegeven aan een ACC3 of een RA3.

Een KC3 mag zendingen die hij niet voor eigen rekening vervoert aan een RA3 of ACC3 doorgeven, voor zover de volgende voorwaarden zijn vervuld:

a) ze worden gescheiden van de zendingen die hij voor eigen rekening vervoert, en

b) de herkomst duidelijk is aangegeven op de zending of op de begeleidende documentatie.

Dergelijke zendingen moeten allemaal worden onderzocht door een RA3 of ACC3 alvorens ze in een luchtvaartuig worden geladen.

10.1. Aanvaardt de entiteit vracht- of postzendingen voor vervoer door de lucht van andere entiteiten?	
JA of NEEN	
Zo JA, hoe worden deze dan gescheiden gehouden van de eigen vracht van het bedrijf en hoe wordt ervoor gezorgd dat de erkende agent of vervoerder ze kan herkennen?	
Opmerkingen van de entiteit	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur.	

DEEL 11

Documentatie

Doelstelling: De KC3 zorgt ervoor dat de documenten bij een zending waarop de KC3 beveiligingscontroles heeft toegepast (bijvoorbeeld bescherming), minstens het volgende bevatten:

a) de unieke alfanumerieke identificatiecode die is ontvangen van de aanwijzende bevoegde autoriteit, en

b) de inhoud van de zending.

De documenten bij de zending mogen schriftelijk of in elektronisch formaat zijn opgesteld.

Referentie: punt 6.8.3.4 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998

▼**M2**

11.1. Zorg de entiteit ervoor dat passende begeleidende documenten worden opgesteld, die de van de aanwijzende bevoegde autoriteit ontvangen UAI en een beschrijving van de zending bevatten?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, leg uit	
11.2. Conclusie: Volstaat het documenteringsproces om te garanderen dat de vracht of post vergezeld gaat van begeleidende documenten?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de reden daarvoor	
Opmerkingen van de entiteit	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur	

DEEL 12

Vervoer

Doelstelling: de KC3 moet over procedures beschikken om te garanderen dat identificeerbare luchtvracht of -post met bestemming EU of EER tijdens het vervoer beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden en/of sabotage. Indien die vracht of post niet beschermd is, mag hij niet als veilige vracht of post worden aanvaard door een ACC3 of RA3.

Tijdens het vervoer is de KC3 verantwoordelijk voor de bescherming van de veilige zendingen. Dit omvat de gevallen waarin het vervoer in zijn naam wordt uitgevoerd door een andere entiteit, zoals een expediteur. Dit omvat niet de gevallen waarin de zendingen worden vervoerd onder de verantwoordelijkheid van een ACC3 of RA3.

Beantwoord deze vragen als het product tijdens het vervoer kan worden geïdentificeerd als luchtvracht of luchtpost met bestemming EU of EER.

12.1. Hoe wordt de luchtvracht of luchtpost overgebracht naar de ACC3 of RA3?	
a) Met eigen vervoer van de gevalideerde entiteit?	
JA of NEEN	
b) Met vervoer van de ACC3 of RA3?	
JA of NEEN	
c) Via een contractant die door de gevalideerde entiteit wordt ingeschakeld?	
JA of NEEN	

▼**M2**

12.2. Is de luchtvracht of luchtpost manipulatieaantonend verpakt?	
JA of NEEN	
Zo JA, hoe?	
12.3. Wordt het voertuig verzegeld of afgesloten vóór het vervoer?	
JA of NEEN	
Zo JA, hoe?	
12.4. Wanneer genummerde zegels worden gebruikt, wordt de toegang tot de zegels dan gecontroleerd en worden de nummers geregistreerd?	
JA of NEEN	
Zo JA, hoe?	
12.5. Indien van toepassing, ondertekent de betrokken vervoerder de vervoerdersverklaring?	
JA of NEEN	
12.6. Is de persoon die de vracht vervoert, onderworpen aan specifieke beveiligingscontroles en heeft deze persoon een opleiding gekregen die hem bewust maakt van beveiligingskwesties voordat hij toestemming heeft gekregen om beveiligde luchtvracht of luchtpost of beide te vervoeren?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf die beveiligingscontroles (bijvoorbeeld aan de indienstneming voorafgaande controle, achtergrondcontrole) en opleiding (bijvoorbeeld opleiding ter bewustmaking van beveiligingskwesties enz.)	
12.7. Conclusie: volstaan de maatregelen om luchtvracht of luchtpost tijdens het vervoer te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.	
Opmerkingen van de entiteit	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur	

DEEL 13

Naleving

Doelstelling: na de twaalf vorige delen van deze controlelijst te hebben gecontroleerd, concludeert de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur of zijn verificatie ter plaatse bevestigt dat de beveiligingscontroles ten uitvoer worden gelegd in overeenstemming met de doelstellingen van deze controlelijst voor luchtvracht of luchtpost met bestemming EU of EER.

▼**M2**

Er zijn twee verschillende scenario's mogelijk. De EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur concludeert dat de entiteit:

1) erin is geslaagd de doelstellingen te verwezenlijken die in deze controlelijst zijn vermeld. Binnen een maand na de verificatie ter plaatse wordt een valideringsverslag verstrekt aan de aanwijzende bevoegde autoriteit en de gevalideerde entiteit;

2) er niet in is geslaagd de doelstellingen te verwezenlijken die in deze controlelijst zijn vermeld. In dat geval mag de entiteit geen luchtvracht of -post met bestemming EU of EER afleveren aan een ACC3 of RA3 zonder dat deze eerst door een erkende partij aan een beveiligingsonderzoek wordt onderworpen. De entiteit ontvangt een kopie van de ingevulde controlelijst, met vermelding van de tekortkomingen.

De EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur moet in overweging nemen dat deze beoordeling gebaseerd is op een algemene methodiek met op doelstellingen gerichte naleving.

13.1. Algemene conclusie: Geef aan welk scenario de gevalideerde situatie het best omschrijft	
1 of 2	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur	
Opmerkingen van de entiteit	

Naam van de validateur:

Datum:

Handtekening:

▼M2

BIJLAGE

Lijst van bezochte en geïnterviewde personen en entiteiten

Met vermelding van de naam van de entiteit, de naam en de functie van de contactpersoon en de datum van het bezoek of interview.

Naam van de entiteit	Naam van de contactpersoon	Functie van de contactpersoon	Datum van het bezoek/interview

▼M15

———————

▼B

AANHANGSEL 6-E

VERVOERDERSVERKLARING

Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad ([1]) en de uitvoeringsbesluiten daarvan,

▼M16

Wanneer namens [*naam van de erkende agent/luchtvaartmaatschappij die beveiligingscontroles voor vracht of post uitvoert/bekende afzender*] luchtvracht/luchtpost die aan beveiligingscontroles is onderworpen, wordt opgehaald, vervoerd, opgeslagen en afgeleverd, bevestig ik dat de volgende beveiligingsprocedures zullen worden gevolgd:

▼M15

— alle personeelsleden die luchtvracht en -post vervoeren, hebben een algemene beveiligingsbewustmakingsopleiding gevolgd overeenkomstig punt 11.2.7. Als die personeelsleden bovendien ook zonder toezicht toegang krijgen tot vracht en post waarop de vereiste beveiligingscontroles zijn toegepast, moeten ze een beveiligingsopleiding overeenkomstig punt 11.2.3.9 hebben gevolgd;

([1]) Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002 (PB L 97 van 9.4.2008, blz. 72).

▼B

— de integriteit van alle personeelsleden die toegang hebben tot luchtvracht/luchtpost wordt gecontroleerd; dit omvat minstens een controle van hun identiteit (indien mogelijk aan de hand van een identiteitskaart, rijbewijs of paspoort met foto) en een controle van hun curriculum vitae en/of referenties;

— de laadruimten van voertuigen worden verzegeld of gesloten. Huifvoertuigen worden beveiligd met TIR-koorden. Het laadoppervlak van flatbedvoertuigen staat onder toezicht wanneer luchtvracht wordt vervoerd;

— onmiddellijk vóór het laden wordt de laadruimte doorzocht en de integriteit van deze doorzoeking wordt behouden tot het laden is voltooid;

— elke bestuurder draagt een identiteitskaart, paspoort, rijbewijs of ander document met foto bij zich, dat door de nationale autoriteit is afgegeven of door haar wordt erkend;

— tussen het ophalen en afleveren maken de bestuurders geen ongeplande stops. Wanneer dergelijke stops onvermijdelijk zijn, controleert de bestuurder bij zijn terugkeer de beveiliging van de lading en de integriteit van de sloten en/of zegels. Als de bestuurder tekenen van sabotage ontdekt, stelt hij zijn chef daarvan in kennis en wordt de luchtvracht/luchtpost niet afgeleverd zonder dit bij de levering te vermelden;

— het vervoer mag niet worden uitbesteed aan een derde partij, tenzij de derde partij:

▼M16

a) een vervoerdersovereenkomst heeft met de erkende agent of bekende afzender die verantwoordelijk is voor het vervoer [zelfde naam als hierboven], of

▼B

b) is goedgekeurd of gecertificeerd door de bevoegde autoriteit, of

▼M16

c) een vervoerdersovereenkomst heeft met de ondertekenende vervoerder, waarbij de derde partij het vervoer niet verder mag uitbesteden en de beveiligingsprocedures in deze verklaring moet toepassen. De ondertekenende vervoerder blijft volledig verantwoordelijk voor het volledige vervoer namens de erkende agent of bekende afzender, en

▼B

— andere diensten (bijv. opslag) worden niet uitbesteed aan een andere partij dan een erkende agent of aan een entiteit die door de bevoegde autoriteit is gecertificeerd of goedgekeurd en op een lijst is geplaatst voor het verlenen van deze diensten.

▼B

Ik aanvaard de volledige verantwoordelijkheid voor deze verklaring.

Naam:

Functie in het bedrijf:

Naam en adres van het bedrijf:

Datum:

Handtekening:

▼M7

AANHANGSEL 6-F

VRACHT EN POST

6-Fi

DERDE LANDEN EN ANDERE LANDEN EN TERRITORIA WAAROP, OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 355 VAN HET VERDRAG BETREFFENDE DE WERKING VAN DE EUROPESE UNIE, TITEL VI VAN DEEL DRIE VAN DAT VERDRAG NIET VAN TOEPASSING IS EN WAARVAN DE BEVEILIGINGSNORMEN ALS GELIJKWAARDIG AAN DE GEMEENSCHAPPELIJKE BASISNORMEN INZAKE BEVEILIGING VAN DE BURGERLUCHTVAART WORDEN ERKEND

Met betrekking tot vracht en post wordt erkend dat de volgende derde landen beveiligingsnormen toepassen die als gelijkwaardig aan de gemeenschappelijke basisnormen inzake beveiliging van de burgerluchtvaart worden erkend:

Montenegro

▼M13

Republiek Servië

▼M7

Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland

De Commissie moet de bevoegde autoriteiten van de lidstaten onverwijld in kennis stellen wanneer zij over informatie beschikt dat de door het derde land of ander land of territorium gehanteerde normen voor de beveiliging die een belangrijk effect hebben op het algehele niveau van de luchtvaartbeveiliging in de EU, niet langer gelijkwaardig zijn aan de gemeenschappelijke basisnormen van de Unie.

De Commissie moet de bevoegde autoriteiten van de lidstaten onverwijld in kennis stellen wanneer zij over informatie beschikt inzake maatregelen, met inbegrip van compenserende maatregelen, waaruit blijkt dat de gelijkwaardigheid van de betrokken, door het derde land of ander land of territorium toegepaste beveiligingsnormen is hersteld.

6-Fii

DERDE LANDEN EN OVERZEESE LANDEN EN TERRITORIA WAAROP, OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 355 VAN HET VERDRAG BETREFFENDE DE WERKING VAN DE EUROPESE UNIE, TITEL VI VAN DEEL DRIE VAN DAT VERDRAG NIET VAN TOEPASSING IS, WAARVOOR AANWIJZING ALS ACC3 NIET IS VEREIST, WORDEN VERMELD IN UITVOERINGSBESLUIT C(2015) 8005 VAN DE COMMISSIE

6-Fiii

VALIDERINGSACTIVITEITEN VAN DERDE LANDEN EN ANDERE LANDEN EN TERRITORIA WAAROP, OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 355 VAN HET VERDRAG BETREFFENDE DE WERKING VAN DE EUROPESE UNIE, TITEL VI VAN DEEL DRIE VAN DAT VERDRAG NIET VAN TOEPASSING IS EN DIE ALS GELIJKWAARDIG AAN DE EU-LUCHTVAARTBEVEILIGINGSVALIDERING WORDEN ERKEND

Nog geen bepalingen vastgesteld.

▼B

AANHANGSEL 6-G

BEPALINGEN INZAKE VRACHT EN POST UIT DERDE LANDEN

In het ACC3-beveiligingsprogramma wordt, voor zover van toepassing, het volgende vermeld, ofwel voor elke luchthaven in het derde land afzonderlijk of in de vorm van een algemeen document waarin alle varianten in de vermelde luchthavens in het derde land worden gespecificeerd:

a) een beschrijving van de maatregelen met betrekking tot luchtvracht en -post;

b) procedures voor de aanvaarding;

c) regeling en criteria met betrekking tot erkende agenten;

d) regeling en criteria met betrekking tot bekende afzenders;

e) regeling en criteria met betrekking tot vaste afzenders;

f) normen voor beveiligingsonderzoeken;

g) plaats van de beveiligingsonderzoeken;

h) nadere informatie over de apparatuur voor het uitvoeren van beveiligingsonderzoeken;

i) nadere informatie over de exploitant of dienstverlener;

j) lijst van vrijstellingen van beveiligingsonderzoeken;

k) behandeling van hoogrisicovracht en -post.

▼M2

AANHANGSEL 6-H1

VERBINTENISVERKLARING — KRACHTENS EEN EU-LUCHTVAARTBEVEILIGINGSVALIDERING GEVALIDEERDE ACC3

Namens [naam van de luchtvaartmaatschappij] neem ik nota van het volgende:

In dit verslag wordt het beveiligingsniveau vastgesteld dat wordt toegepast op luchtvracht met bestemming EU of EER ten opzichte van de beveiligingsnormen die in de controlelijst worden vermeld of waarnaar in de controlelijst wordt verwezen.

[Naam van de luchtvaartmaatschappij] kan alleen als „luchtvaartmaatschappij die vracht of post vanuit een luchthaven in een derde land naar de Unie vervoert” (ACC3) worden aangewezen als een EU-luchtvaartbeveiligingsvalideringsverslag is ingediend bij en aanvaard door de bevoegde autoriteit van een lidstaat van de Europese Unie of IJsland, Noorwegen of Zwitserland, en als de gegevens van de ACC3 in de EU- gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen zijn opgenomen.

Als de bevoegde autoriteit van een EU-lidstaat of de Europese Commissie vaststelt dat de maatregelen waarnaar wordt verwezen in het verslag niet zijn nageleefd, kan dit leiden tot de intrekking van de reeds voor die luchthaven verkregen aanwijzing van [naam van de luchtvaartmaatschappij] als ACC3, waardoor [naam van de luchtvaartmaatschappij] geen luchtvracht of -post vanuit deze luchthaven meer mag vervoer naar de EU of de EER.

Het verslag is geldig gedurende vijf jaar en verstrijkt uiterlijk op ...

Namens [de luchtvaartmaatschappij] verklaar ik dat:

▼M2

1) [naam van de luchtvaartmaatschappij] passende follow-upmaatregelen aanvaardt met het oog op het toezicht op de in het verslag bevestigde normen;

2) Ik verstrek de aanwijzende bevoegde autoriteit onverwijld, en uiterlijk binnen vijftien werkdagen, relevante bijzonderheden als:

   a) zich wijzigingen voordoen in het beveiligingsprogramma van [naam de luchtvaartmaatschappij];

   b) de algemene verantwoordelijkheid voor beveiliging wordt toegewezen aan een andere persoon dan die welke in punt 1.7 van aanhangsel 6-C3 van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 wordt vermeld;

   c) er andere wijzigingen met betrekking tot uw bedrijfsruimten of procedures hebben plaatsgevonden die aanzienlijke gevolgen voor de beveiliging kunnen hebben;

   d) de luchtvaartmaatschappij haar activiteiten beëindigt, geen luchtvracht of -post met bestemming de Unie meer behandelt, of niet meer kan voldoen aan de in dit verslag gevalideerde eisen van de relevante Uniewetgeving

3) [naam van de luchtvaartmaatschappij] zorgt voor de instandhouding van het beveiligingsniveau dat door dit verslag wordt bevestigd als zijnde in overeenstemming met het doel van de controlelijst en, voor zover van toepassing, voor de tenuitvoerlegging van eventuele aanvullende beveiligingsmaatregelen die moeten worden genomen om als ACC3 te worden aangewezen in het geval de beveiligingsnormen onvoldoende werden geacht, en dit tot de volgende validering van de activiteiten van [naam van de luchtvaartmaatschappij].

4) [naam van de luchtvaartmaatschappij] brengt de aanwijzende bevoegde autoriteit op de hoogte als zij niet in staat is de toepassing te vragen, te krijgen of te garanderen van passende beveiligingscontroles op vracht of post die zij aanvaardt voor vervoer naar de EU of EER, of als zij geen effectief toezicht kan houden op haar toeleveringsketen.

Namens [naam van de luchtvaartmaatschappij] aanvaard ik de volledige verantwoordelijkheid voor deze verklaring.

Naam:

Functie in het bedrijf:

Datum:

Handtekening:

AANHANGSEL 6-H2

VERBINTENISVERKLARING — KRACHTENS EEN EU-LUCHTVAARTBEVEILIGINGSVALIDERING GEVALIDEERDE ERKENDE AGENT IN EEN DERDE LAND (RA3)

Namens [naam van de entiteit] neem ik nota van het volgende:

In dit verslag wordt het beveiligingsniveau vastgesteld dat wordt toegepast op luchtvracht met bestemming EU of EER ten opzichte van de beveiligingsnormen die in de controlelijst worden vermeld of waarnaar in de controlelijst wordt verwezen.

[Naam van de entiteit] kan alleen als „krachtens een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde erkende agent in een derde land” (RA3) worden aangewezen als een EU-luchtvaartbeveiligingsvalideringsverslag is ingediend bij en aanvaard door de bevoegde autoriteit van een lidstaat van de Europese Unie of IJsland, Noorwegen of Zwitserland, en als de gegevens van de RA3 in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen zijn opgenomen.

▼M2

Als de bevoegde autoriteit van een lidstaat van de Unie of de Europese Commissie vaststelt dat de maatregelen waarnaar wordt verwezen in het verslag niet zijn nageleefd, kan dit leiden tot de intrekking van de reeds voor die locaties verkregen aanwijzing van [naam van de entiteit] als RA3, waardoor [naam van de entiteit] geen luchtvracht of -post met bestemming EU of EER meer mag afleveren aan een ACC3 of een andere RA3.

Het verslag is geldig gedurende drie jaar en verstrijkt uiterlijk op ...

Namens [naam van de entiteit] verklaar ik dat:

1) [naam van de entiteit] passende follow-upmaatregelen aanvaardt met het oog op het toezicht op de in het verslag bevestigde normen;

2) Ik verstrek de aanwijzende bevoegde autoriteit onverwijld, en uiterlijk binnen vijftien werkdagen, relevante bijzonderheden als:

   a) zich wijzigingen voordoen in het beveiligingsprogramma van [naam de entiteit];

   b) de algemene verantwoordelijkheid voor beveiliging wordt toegewezen aan een andere persoon dan die welke in punt 1.9 van aanhangsel 6-C2 van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 wordt vermeld;

   c) er andere wijzigingen met betrekking tot uw bedrijfsruimten of procedures hebben plaatsgevonden die aanzienlijke gevolgen voor de beveiliging kunnen hebben;

   d) de onderneming haar activiteiten beëindigt, geen luchtvracht of -post met bestemming de Europese Unie meer behandelt, of niet meer kan voldoen aan de in dit verslag gevalideerde eisen van de relevante Uniewetgeving

3) [naam van de entiteit] zorgt voor de instandhouding van het beveiligingsniveau dat door dit verslag wordt bevestigd als zijnde in overeenstemming met het doel van de controlelijst en, voor zover van toepassing, voor de tenuitvoerlegging van eventuele aanvullende beveiligingsmaatregelen die moeten worden genomen om als RA3 te worden aangewezen in het geval de beveiligingsnormen onvoldoende werden geacht, en dit tot de volgende validering van de activiteiten van [naam van de entiteit].

4) [naam van de entiteit] zal de ACC3s en RA3s's aan wie hij beveiligde luchtvracht en/of luchtpost aflevert op de hoogte brengen wanneer [naam van de entiteit] niet langer handel drijft, geen luchtvracht/-post meer behandelt of niet meer kan voldoen aan de eisen die in dit verslag zijn gevalideerd.

Namens [naam van de entiteit] aanvaard ik de volledige verantwoordelijkheid voor deze verklaring.

Naam:

Functie in het bedrijf:

Datum:

Handtekening:

AANHANGSEL 6-H3

VERBINTENISVERKLARING — KRACHTENS EEN EU-LUCHTVAARTBEVEILIGINGSVALIDERING GEVALIDEERDE BEKENDE AFZENDER IN EEN DERDE LAND (KC3)

Namens [naam van de entiteit] neem ik nota van het volgende:

In dit verslag wordt het beveiligingsniveau vastgesteld dat wordt toegepast op luchtvracht met bestemming EU of EER ten opzichte van de beveiligingsnormen die in de controlelijst worden vermeld of waarnaar in de controlelijst wordt verwezen.

▼**M2**

[Naam van de entiteit] kan alleen als „krachtens een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde bekende afzender in een derde land" (KC3) worden aangewezen als een EU-luchtvaartbeveiligingsvalideringsverslag is ingediend bij en aanvaard door de bevoegde autoriteit van een lidstaat van de Europese Unie of IJsland, Noorwegen of Zwitserland, en als de gegevens van de KC3 in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen zijn opgenomen.

Als de bevoegde autoriteit van een lidstaat van de Unie of de Europese Commissie vaststelt dat de maatregelen waarnaar wordt verwezen in het verslag niet zijn nageleefd, kan dit leiden tot de intrekking van de reeds voor die locaties verkregen aanwijzing van [naam van de entiteit] als KC3, waardoor [naam van de entiteit] geen luchtvracht of -post met bestemming EU of EER meer mag afleveren aan een ACC3 of een RA3.

Het verslag is geldig gedurende drie jaar en verstrijkt uiterlijk op ...

Namens [naam van de entiteit] verklaar ik dat:

1) [naam van de entiteit] passende follow-upmaatregelen aanvaardt met het oog op het toezicht op de in het verslag bevestigde normen;

2) Ik verstrek de aanwijzende bevoegde autoriteit onverwijld, en uiterlijk binnen vijftien werkdagen, relevante bijzonderheden als:

   a) zich wijzigingen voordoen in het beveiligingsprogramma van [naam de entiteit];

   b) de algemene verantwoordelijkheid voor beveiliging wordt toegewezen aan een andere persoon dan die welke in punt 1.9 van aanhangsel 6-C4 van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 wordt vermeld;

   c) er andere wijzigingen met betrekking tot uw bedrijfsruimten of procedures hebben plaatsgevonden die aanzienlijke gevolgen voor de beveiliging kunnen hebben;

   d) de onderneming haar activiteiten beëindigt, geen luchtvracht/-post met bestemming de Europese Unie meer behandelt, of niet meer kan voldoen aan de in dit verslag gevalideerde eisen van de relevante Uniewetgeving

3) [naam van de entiteit] zorgt voor de instandhouding van het beveiligingsniveau dat door dit verslag wordt bevestigd als zijnde in overeenstemming met het doel van de controlelijst en, voor zover van toepassing, voor de tenuitvoerlegging van eventuele aanvullende beveiligingsmaatregelen die moeten worden genomen om als KC3 te worden aangewezen in het geval de beveiligingsnormen onvoldoende werden geacht, en dit tot de volgende validering van de activiteiten van [naam van de entiteit].

4) [naam van de entiteit] zal de ACC3s en RA3s's aan wie hij beveiligde luchtvracht en/of luchtpost aflevert op de hoogte brengen wanneer [naam van de entiteit] niet langer handel drijft, geen luchtvracht/-post meer behandelt of niet meer kan voldoen aan de eisen die in dit verslag zijn gevalideerd.

Namens [naam van de entiteit] aanvaard ik de volledige verantwoordelijkheid voor deze verklaring.

Naam:

Functie in het bedrijf:

Datum:

Handtekening:

▼B

AANHANGSEL 6-I

Bepalingen met betrekking tot hoogrisicovracht zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

AANHANGSEL 6-J

Bepalingen met betrekking tot het gebruik van apparatuur voor beveiligingsonderzoeken zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

7. **BEDRIJFSPOST EN -MATERIAAL VAN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN**

7.0. ALGEMENE BEPALINGEN

Tenzij anders vermeld of tenzij de tenuitvoerlegging van de in de hoofdstukken 4, 5 en 6 vermelde beveiligingscontroles wordt verzorgd door een autoriteit, luchthavenexploitant, entiteit of andere luchtvaartmaatschappij, moet een luchtvaartmaatschappij zorgen voor de tenuitvoerlegging van de in dit hoofdstuk uiteengezette maatregelen met betrekking tot haar bedrijfspost en -materiaal.

7.1. BEDRIJFSPOST EN -MATERIAAL VAN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN DIE IN EEN LUCHTVAARTUIG MOETEN WORDEN GELADEN

7.1.1. Alvorens in het ruim van een luchtvaartuig te worden geladen, worden de bedrijfspost en het bedrijfsmateriaal van een luchtvaartmaatschappij aan een beveiligingsonderzoek onderworpen en beschermd overeenkomstig hoofdstuk 5 of aan beveiligingscontroles onderworpen en beschermd overeenkomstig hoofdstuk 6.

7.1.2. Alvorens in een ander deel van een luchtvaartuig dan het ruim te worden geladen, worden de bedrijfspost en het bedrijfsmateriaal van een luchtvaartmaatschappij aan een beveiligingsonderzoek onderworpen en beschermd overeenkomstig de in hoofdstuk 4 uiteengezette bepalingen inzake handbagage.

7.1.3. Bedrijfspost en het bedrijfsmateriaal van een luchtvaartmaatschappij die in een luchtvaartuig moeten worden geladen, zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

7.2. BEDRIJFSMATERIAAL VAN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN DAT WORDT GEBRUIKT VOOR PASSAGIERS- EN BAGAGEAFHANDELING

7.2.1. Bedrijfsmateriaal van luchtvaartmaatschappijen dat wordt gebruikt voor passagiers- en bagageafhandeling en dat kan worden gebruikt om de beveiliging van het luchtvaartuig in gevaar te brengen, wordt beschermd of onder toezicht gehouden om toegang door onbevoegden te voorkomen.

„Self check-in” en toepasselijke internetmogelijkheden waar de passagiers gebruik van kunnen maken, worden beschouwd als een toegestane vorm van toegang tot dergelijke materialen.

7.2.2. Afgedankt materiaal dat kan worden gebruikt om toegang door onbevoegden te vergemakkelijken of om bagage in de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone of aan boord van een luchtvaartuig te brengen, wordt vernietigd of onbruikbaar gemaakt.

7.2.3. Vertrekcontrolesystemen en check-insystemen worden zodanig beheerd dat toegang door onbevoegden wordt voorkomen.

„Self check-in” waar de passagiers gebruik van mogen maken, wordt beschouwd als een toegestane vorm van toegang tot dergelijke systemen.

▼B

8. VLUCHTBENODIGDHEDEN

8.0. ALGEMENE BEPALINGEN

8.0.1. Tenzij anders vermeld zorgt de autoriteit, de luchthavenexploitant, de luchtvaartmaatschappij of de entiteit die verantwoordelijk is voor het in artikel 10 van Verordening (EG) nr. 300/2008 vermelde nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart voor de tenuitvoerlegging van de in dit hoofdstuk uiteengezette maatregelen.

8.0.2. Met het oog op de toepassing van dit hoofdstuk betekent „vluchtbenodigdheden" alle voorwerpen die bestemd zijn om mee te nemen aan boord van een luchtvaartuig voor gebruik, consumptie of aankoop door passagiers of bemanningsleden tijdens de vlucht, behalve:

a) handbagage, en

b) voorwerpen die door andere personen dan passagiers worden meegenomen, en

c) bedrijfspost en -materiaal van de luchtvaartmaatschappij.

Met het oog op de toepassing van dit hoofdstuk betekent „erkend leverancier van vluchtbenodigdheden" een leverancier wiens procedures in voldoende mate aan de gemeenschappelijke beveiligingsregels en -normen beantwoorden om de rechtstreekse levering van vluchtbenodigdheden aan luchtvaartuigen te kunnen toestaan.

Met het oog op de toepassing van dit hoofdstuk betekent „bekend leverancier van vluchtbenodigdheden" een leverancier wiens procedures in voldoende mate aan de gemeenschappelijke beveiligingsregels en -normen beantwoorden om de levering van vluchtbenodigdheden aan luchtvaartmaatschappijen of erkend leveranciers te kunnen toestaan, maar niet rechtstreeks aan luchtvaartuigen.

8.0.3. Benodigdheden worden als vluchtbenodigdheden beschouwd vanaf het ogenblik dat ze identificeerbaar zijn als leveringen die aan boord van een luchtvaartuig moeten worden gebracht voor gebruik, consumptie of aankoop door passagiers of bemanningsleden tijdens de vlucht.

8.0.4. ►C1 De lijst van verboden voorwerpen in vluchtbenodigdheden is dezelfde als die in aanhangsel 1-A. ◄ Verboden voorwerpen worden behandeld overeenkomstig punt 1.6.

8.1. BEVEILIGINGSCONTROLES

8.1.1. **Beveiligingscontroles — algemene bepalingen**

8.1.1.1. ►M15 Vluchtbenodigdheden worden door of namens een luchtvaartmaatschappij, een erkende leverancier of een luchthavenexploitant aan een beveiligingsonderzoek onderworpen alvorens ze in een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone worden binnengebracht, tenzij: ◄

a) een luchtvaartmaatschappij die deze benodigdheden aan haar eigen luchtvaartuig levert, de benodigdheden aan de vereiste beveiligingscontroles heeft onderworpen en ze vanaf het ogenblik van deze controles tot de levering aan het luchtvaartuig beschermd zijn tegen manipulatie door onbevoegden, of

b) een erkend leverancier de benodigdheden aan de vereiste beveiligingscontroles heeft onderworpen en ze vanaf het ogenblik van deze controles tot de aankomst in de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone of, indien van toepassing, tot de levering aan de luchtvaartmaatschappij of een andere erkend leverancier beschermd zijn tegen manipulatie door onbevoegden, of

c) een bekend leverancier de benodigdheden aan de vereiste beveiligingscontroles heeft onderworpen en ze vanaf het ogenblik van deze controles tot de levering aan de luchtvaartmaatschappij of aan een erkend leverancier beschermd zijn tegen manipulatie door onbevoegden.

▼B

8.1.1.2. Als er redenen zijn om aan te nemen dat vluchtbenodigdheden die aan beveiligingscontroles zijn onderworpen, tekenen van manipulatie vertonen of niet beschermd zijn tegen manipulatie door onbevoegden vanaf het ogenblik dat die controles zijn uitgevoerd, worden ze aan een beveiligingsonderzoek onderworpen alvorens te worden toegelaten in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones.

8.1.1.3. De beveiligingscontroles van vluchtbenodigdheden zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

8.1.2. **Beveiligingsonderzoek**

8.1.2.1. Bij de middelen of methoden voor beveiligingsonderzoeken van vluchtbenodigdheden moet rekening worden gehouden met de aard van de benodigdheden; deze middelen en methoden moeten bovendien volstaan om redelijkerwijs te garanderen dat geen verboden voorwerpen in de benodigdheden zijn verborgen.

8.1.2.2. De beveiligingsonderzoeken van vluchtbenodigdheden zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

8.1.2.3. De volgende middelen of methoden voor het uitvoeren van beveiligingsonderzoeken worden, afzonderlijk of in combinatie, toegepast:

a) visuele controle;

b) een handmatig onderzoek;

c) röntgenapparatuur;

d) EDS-apparatuur;

e) ETD-apparatuur, in combinatie met het bepaalde onder a);

▼M16

f) explosievenspeurhonden, in combinatie met punt a);

g) EVD-apparatuur die wordt gebruikt conform de desbetreffende bepalingen van aanhangsel 6-J en in combinatie met punt a).

▼B

Als de screener niet kan bepalen of de benodigdheden al dan niet verboden voorwerpen bevatten, worden ze geweigerd of opnieuw aan een beveiligingsonderzoek onderworpen tot de screener tevreden is over het resultaat.

8.1.3. **Goedkeuring van erkende leveranciers**

8.1.3.1. Erkende leveranciers worden goedgekeurd door de bevoegde autoriteit.

De goedkeuring als erkende leverancier geldt voor een bepaalde locatie.

Een entiteit die zorgt voor de beveiligingscontroles overeenkomstig punt 8.1.5 en vluchtbenodigdheden rechtstreeks aan luchtvaartuigen levert, moet worden goedgekeurd als erkende leverancier. Dit geldt niet voor een luchtvaartmaatschappij welke die beveiligingscontroles zelf uitvoert en alleen aan haar eigen luchtvaartuigen vluchtbenodigdheden levert.

8.1.3.2. Voor de goedkeuring van erkende leveranciers geldt de volgende procedure:

a) de entiteit vraagt de status van erkende leverancier aan bij de bevoegde autoriteit van de lidstaat waarin de entiteit is gevestigd.

De aanvrager moet een beveiligingsprogramma indienen bij de desbetreffende bevoegde autoriteit. In dat programma moet vermeld zijn welke methoden en procedures door de leverancier moeten worden gevolgd om aan de eisen van punt 8.1.5 te voldoen. In het programma is ook beschreven hoe de leverancier toezicht zal houden op de naleving van deze methoden en procedures.

De aanvrager moet ook de in aanhangsel 8-A opgenomen „Verbintenisverklaring — Erkende leverancier van vluchtbenodigdheden” indienen. Deze verklaring moet worden ondertekend door de wettelijke vertegenwoordiger of door de persoon die verantwoordelijk is voor de beveiliging.

▼M15

De ondertekende verklaring vermeldt duidelijk de plaats van de locatie of locaties waar ze naar verwijst, en wordt bijgehouden door de betrokken bevoegde autoriteit;

▼B

b) De bevoegde autoriteit of een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur die namens deze autoriteit optreedt, onderzoekt het beveiligingsprogramma en voert een controle ter plaatse van de gespecificeerde locaties uit teneinde na te gaan of de aanvrager voldoet aan de eisen van punt 8.1.5.

▼M2

c) Als de bevoegde autoriteit tevreden is met de overeenkomstig de punten a) en b) verstrekte informatie, zorgt zij ervoor dat de nodige gegevens van de erkende leverancier uiterlijk de volgende werkdag in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen worden ingevoerd. Bij de invoer van de gegevens in de gegevensbank geeft de bevoegde autoriteit elke goedgekeurde locatie een unieke alfanumerieke identificatiecode in het standaardformaat. Als de autoriteit geen genoegen neemt met die informatie, deelt hij de redenen daarvoor onverwijld mee aan de entiteit die om goedkeuring als erkende leverancier heeft gevraagd.

d) Een erkende leverancier wordt pas als goedgekeurd beschouwd wanneer zijn gegevens zijn opgenomen in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen.

▼B

8.1.3.3. Een erkende leverancier moet geregeld, en uiterlijk om de vijf jaar opnieuw worden goedgekeurd. Dit omvat een controle ter plaatse om na te gaan of de erkende leverancier nog steeds voldoet aan de eisen van punt 8.1.5.

Een inspectie in de bedrijfsruimten van de erkende leverancier door de bevoegde autoriteit, overeenkomstig haar nationaal kwaliteitscontroleprogramma, kan als een controle ter plaatse worden beschouwd voor zover ze betrekking heeft op alle eisen van punt 8.1.5.

8.1.3.4. Als de bevoegde autoriteit er niet langer van overtuigd is dat de erkende leverancier aan de eisen van punt 8.1.5 voldoet, trekt zij de status van erkende leverancier voor de gespecificeerde locaties in.

8.1.3.5. Onverminderd het recht van elke lidstaat om strengere maatregelen toe te passen overeenkomstig artikel 6 van Verordening (EG) nr. 300/2008, wordt een overeenkomstig punt 8.3.1 goedgekeurde erkende leverancier in alle lidstaten erkend.

8.1.4. **Aanwijzing van bekende leveranciers**

8.1.4.1. Een entiteit („de leverancier”) die zorgt voor de beveiligingsonderzoeken overeenkomstig punt 8.1.5 en die vluchtbenodigdheden levert, zij het niet rechtstreeks aan luchtvaartuigen, moet door de exploitant of entiteit waaraan zij levert („de aanwijzende entiteit”), worden aangeduid als bekende leverancier. Dit geldt niet voor erkende leveranciers.

8.1.4.2. Om als bekende leverancier te kunnen worden aangewezen, moet de leverancier het volgende verstrekken aan de aanwijzende entiteit:

▼M15

a) “de in aanhangsel 8-B opgenomen “Verbintenisverklaring — bekende leverancier van vluchtbenodigdheden” vermeldt duidelijk de plaats van de locatie of locaties waar ze naar verwijst, en wordt ondertekend door de juridische vertegenwoordiger, en

▼B

b) het in punt 8.1.5 vermelde beveiligingsprogramma waarin de beveiligingscontroles zijn opgenomen.

8.1.4.3. Alle bekende leveranciers moeten worden aangewezen op basis van valideringen van:

a) de relevantie en volledigheid van het in punt 8.1.5 vermelde beveiligingsprogramma, en

b) de toepassing van het beveiligingsprogramma, zonder tekortkomingen.

▼B

Als de bevoegde autoriteit of de aanwijzende entiteit er geen genoegen meer mee neemt dat de bekende leverancier voldoet aan de eisen van punt 8.1.5, trekt de aanwijzende entiteit de status van bekende leverancier onmiddellijk in.

8.1.4.4. De bevoegde autoriteit bepaalt in haar nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, zoals vermeld in artikel 10 van Verordening (EG) nr. 300/2008, of de valideringen van het beveiligingsprogramma en de toepassing ervan worden uitgevoerd door een nationale auditeur, een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur of een persoon die optreedt in naam van de aanwijzende entiteit en die daartoe is aangesteld en opgeleid.

De valideringen moeten worden geregistreerd en moeten, indien niet anders vermeld in deze wetgeving, vóór de aanwijzing plaatsvinden en om de twee jaar worden herhaald.

Als de validering niet plaatsvindt in naam van de aanwijzende entiteit, moeten de gegevens over de validering ter beschikking worden gesteld van deze entiteit.

8.1.4.5. De validering van de uitvoering van het beveiligingsprogramma, waarbij moet worden bevestigd dat er geen tekortkomingen zijn, bestaat uit een van de volgende:

a) een bezoek aan de leverancier, om de twee jaar, of

b) regelmatige controles bij ontvangst van leveringen door die bekende leverancier, beginnende na de aanwijzing, inclusief:

— een controle of de persoon die de leveringen namens de bekende leverancier levert goed is opgeleid, en

— een controle of de leveringen goed beveiligd zijn, en

— beveiligingscontrole van de leveringen, op dezelfde wijze als leveringen die afkomstig zijn van een onbekende leverancier.

Deze controles moeten op onvoorspelbare wijze worden uitgevoerd en moeten ofwel om de drie maanden plaatsvinden, ofwel betrekking hebben op 20 % van de leveringen van de bekende leverancier aan de aanwijzende entiteit.

Optie b) mag alleen worden gebruikt als de bevoegde autoriteit in haar nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart heeft vastgesteld dat de validering wordt uitgevoerd door een persoon die namens de aanwijzende entiteit optreedt.

8.1.4.6. de methoden die worden toegepast en de procedures die worden gevolgd tijdens en na de aanwijzing worden vastgesteld in het beveiligingsprogramma van de aanwijzende entiteit.

8.1.4.7. De aanwijzende entiteit houdt het volgende bij:

a) een lijst van alle bekende leveranciers die zij heeft aangewezen, met vermelding van de datum waarop hun aanwijzing verstrijkt, en

b) de ondertekende verklaring, een kopie van het beveiligingsprogramma en alle verslagen over de toepassing van dit programma voor elke bekende leverancier, tot minstens zes maanden na het verstrijken van de aanwijzing.

Op verzoek worden deze documenten ter beschikking gesteld van de bevoegde autoriteit met het oog op het toezicht op de naleving.

8.1.5. **Beveiligingscontroles die moeten worden uitgevoerd door een luchtvaartmaatschappij, een erkende leverancier of een bekende leverancier**

8.1.5.1. Luchtvaartmaatschappijen, erkende leveranciers en bekende leveranciers van vluchtbenodigdheden:

a) een persoon aanstelt die binnen de onderneming verantwoordelijk is voor beveiliging, en

▼M15

b) ervoor zorgen dat personen met toegang tot vluchtbenodigdheden een algemene beveiligingsbewustmakingsopleiding krijgen overeenkomstig punt 11.2.7 alvorens toegang te krijgen tot die benodigdheden. Bovendien zorgen ze ervoor dat personen die beveiligingsonderzoeken van vluchtbenodigdheden uitvoeren een opleiding krijgen overeenkomstig punt 11.2.3.3 en dat personen die andere beveiligingscontroles van vluchtbenodigdheden uitvoeren een opleiding krijgen overeenkomstig punt 11.2.3.10, en

▼B

c) verhindert dat onbevoegden toegang krijgen tot hun bedrijfsruimten en vluchtbenodigdheden, en

d) garandeert dat geen verboden voorwerpen verborgen zijn in de vluchtbenodigdheden, en

e) brengen manipulatieaantonende zegels aan op alle voertuigen en/of containers waarin vluchtbenodigdheden worden vervoerd en/of zorgen voor fysieke beveiliging van deze voertuigen en/of containers.

Punt e) is niet van toepassing tijdens vervoer aan de luchtzijde.

8.1.5.2. Als een bekende leverancier een beroep doet op een andere onderneming die geen bekende leverancier is voor het vervoer van benodigdheden voor een luchtvaartmaatschappij of erkende leverancier, zorgt de bekende leverancier ervoor dat alle in punt 8.1.5.1 vermelde beveiligingscontroles worden toegepast.

8.1.5.3. Met betrekking tot de beveiligingscontroles die door luchtvaartmaatschappijen en erkende leveranciers moeten worden uitgevoerd, gelden tevens de aanvullende bepalingen die zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

8.2. BESCHERMING VAN VLUCHTBENODIGDHEDEN

Gedetailleerde bepalingen met betrekking tot de bescherming van vluchtbenodigdheden zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

8.3. AANVULLENDE BEPALINGEN MET BETREKKING TOT DE BEVEILIGING VAN LAG'S EN MANIPULATIEAANTONENDE TASSEN DIE BESTEMD ZIJN OM ALS VLUCHTBENODIGDHEDEN TE WORDEN GEBRUIKT

8.3.1. Manipulatieaantonende tassen die bestemd zijn om als vluchtbenodigdheden te worden gebruikt, worden geleverd in een manipulatieaantonende verpakking aan de luchtzijde van een luchthaven of aan een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone.

8.3.2. Vanaf de eerste inontvangstneming van de LAG's en manipulatieaantonende tassen aan de luchtzijde of in een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone tot de verkoop ervan aan boord van het luchtvaartuig, worden de LAG's en manipulatieaantonende tassen beveiligd tegen manipulatie door onbevoegden.

8.3.3. Gedetailleerde bepalingen voor de aanvullende bepalingen met betrekking tot de beveiliging van LAG's en manipulatieaantonende tassen die bestemd zijn om als vluchtbenodigdheden te worden gebruikt, zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

AANHANGSEL 8-A

VERBINTENISVERKLARING

ERKEND LEVERANCIER VAN VLUCHTBENODIGDHEDEN

Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad [1] en de uitvoeringsbesluiten daarvan,

verklaar ik dat

— voor zover ik weet, de informatie in het beveiligingsprogramma van de onderneming correct en nauwkeurig is,

— de in dit beveiligingprogramma uiteengezette praktijken en procedures blijvend zullen worden toegepast op alle locaties waarop het programma betrekking heeft,

[1] Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002 (PB L 97 van 9.4.2008, blz. 72).

▼B

— dit beveiligingsprogramma zal worden bijgestuurd en aangepast om te voldoen aan alle relevante toekomstige wijzigingen van de Uniewetgeving, tenzij [naam van de onderneming] [naam van de bevoegde autoriteit] ervan in kennis stelt dat hij niet langer rechtstreeks vluchtbenodigdheden aan luchtvaartuigen wenst te leveren (en dus niet langer handel wenst te drijven als erkend leverancier),

— [naam van de onderneming] [naam van de bevoegde autoriteit] schriftelijk in kennis stelt van:

a) kleine wijzigingen van het beveiligingsprogramma, zoals de naam van het bedrijf, de persoon die verantwoordelijk is voor de beveiligings- of contactgegevens, en dit binnen uiterlijk tien werkdagen, en

b) geplande grote wijzigingen, zoals nieuwe onderzoeksprocedures, grote bouwwerken die een invloed kunnen hebben op de naleving van de relevante Uniewetgeving of wijzigingen van de locatie/het adres, en dit minstens 15 werkdagen vóór het begin van de geplande wijziging,

— [naam van de onderneming] volledig zal meewerken met alle inspecties, voor zover vereist, en toegang zal verlenen tot alle door de inspecteurs gevraagde documenten, teneinde de overeenstemming met de relevante Uniewetgeving te garanderen,

— [naam van de onderneming] [naam van de bevoegde autoriteit] in kennis stelt van ernstige inbreuken op de beveiliging en van verdachte omstandigheden die relevant zijn voor de beveiliging van vluchtbenodigdheden, met name pogingen om verboden voorwerpen in vluchtbenodigdheden te verbergen;

— [naam van de onderneming] ervoor zorgt dat alle relevante personeelsleden een passende opleiding krijgen overeenkomstig hoofdstuk 11 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 en zich bewust zijn van hun beveiligingsverantwoordelijkheden in het kader van het beveiligingsprogramma van de onderneming, en

— [naam van de onderneming] [naam van de bevoegde autoriteit] schriftelijk op de hoogte brengt wanneer deze:

a) niet langer handel drijft;

b) niet langer vluchtbenodigdheden rechtstreeks aan luchtvaartuigen levert, of

c) niet langer kan voldoen aan de eisen van de relevante Uniewetgeving.

Ik aanvaard de volledige verantwoordelijkheid voor deze verklaring.

Naam:

Functie in het bedrijf:

Datum:

Handtekening:

AANHANGSEL 8-B

VERBINTENISVERKLARING

BEKENDE LEVERANCIER VAN VLUCHTBENODIGDHEDEN

Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad ([1]) en de uitvoeringsbesluiten daarvan,

verklaar ik dat

— [naam van de onderneming]

a) een persoon aanstelt die binnen de onderneming verantwoordelijk is voor beveiliging, en

([1]) Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002 (PB L 97 van 9.4.2008, blz. 72).

▼M15

b) ervoor zorgt dat personen met toegang tot vluchtbenodigdheden een algemene beveiligingsbewustmakingsopleiding krijgen overeenkomstig punt 11.2.7 alvorens toegang te krijgen tot die benodigdheden. Bovendien moet hij ervoor zorgen dat personen die andere beveiligingscontroles dan beveiligingsonderzoeken van vluchtbenodigdheden uitvoeren een opleiding krijgen overeenkomstig punt 11.2.3.10, en

▼B

c) verhindert dat onbevoegden toegang krijgen tot hun bedrijfsruimten en vluchtbenodigdheden, en

d) redelijkerwijs garandeert dat geen verboden voorwerpen verborgen zijn in de vluchtbenodigdheden, en

e) manipulatieaantonende zegels aanbrengt op alle voertuigen en/of containers waarin vluchtbenodigdheden worden vervoerd en/of zorgt voor fysieke beveiliging van deze voertuigen en/of containers (dit punt is niet van toepassing tijdens vervoer aan de luchtzijde).

Als [naam van de onderneming] voor het vervoer van benodigdheden een beroep doet op een andere onderneming die geen bekende leverancier is van de luchtvaartmaatschappij of de erkend leverancier, zorgt [naam van de onderneming] ervoor dat alle hierboven vermelde beveiligingscontroles worden toegepast,

— [naam van de onderneming] verleent volledige medewerking met alle inspecties, voor zover vereist, en verleent toegang tot alle door de inspecteurs gevraagde documenten, teneinde de naleving te garanderen,

— [naam van de onderneming] [naam van de luchtvaartmaatschappij of de erkende leverancier aan wie zij vluchtbenodigdheden levert] in kennis stelt van ernstige inbreuken op de beveiliging en van verdachte omstandigheden die relevant zijn voor de beveiliging van vluchtbenodigdheden, met name pogingen om verboden voorwerpen in vluchtbenodigdheden te verbergen,

— [naam van de onderneming] ervoor zorgt dat alle relevante personeelsleden een opleiding krijgen overeenkomstig hoofdstuk 11 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 en zich bewust zijn van hun beveiligingsverantwoordelijkheden, en

— [naam van de onderneming] [de luchtvaartmaatschappij of de erkende leverancier aan wie zij vluchtbenodigdheden levert] ervan in kennis stelt als zij:

a) niet langer handel drijft, of

b) niet langer kan voldoen aan de eisen van de relevante Uniewetgeving.

Ik aanvaard de volledige verantwoordelijkheid voor deze verklaring.

Wettelijke vertegenwoordiger

Naam:

Datum:

Handtekening:

9. **LUCHTHAVENBENODIGDHEDEN**

9.0. ALGEMENE BEPALINGEN

9.0.1. Tenzij anders vermeld, of tenzij een autoriteit of entiteit de beveiligingsonderzoeken uitvoert, zorgt de luchthavenexploitant voor de tenuitvoerlegging van de in dit hoofdstuk uiteengezette maatregelen.

▼B

9.0.2. In dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

a) „luchthavenbenodigdheden”: alle voorwerpen die bestemd zijn om te worden verkocht, gebruikt of ter beschikking gesteld, voor om het even welke doelen of activiteiten in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones van luchthavens, behalve „voorwerpen die door andere personen dan passagiers worden meegenomen”;

b) „bekende leverancier van luchthavenbenodigdheden”: een leverancier wiens procedures in voldoende mate aan de gemeenschappelijke beveiligingsregels en -normen beantwoorden om de levering van luchthavenbenodigdheden in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijk zones te kunnen toestaan.

9.0.3. Benodigdheden worden als luchthavenbenodigdheden beschouwd vanaf het ogenblik dat ze identificeerbaar zijn als benodigdheden die worden verkocht, gebruikt of ter beschikking gesteld in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones van luchthavens.

9.0.4. De lijst van verboden voorwerpen in luchthavenbenodigdheden is dezelfde als die in aanhangsel 1-A. Verboden voorwerpen worden behandeld overeenkomstig punt 1.6.

9.1. BEVEILIGINGSCONTROLES

9.1.1. **Beveiligingscontroles — algemene bepalingen**

9.1.1.1. ►**M15** Luchthavenbenodigdheden worden door of namens een luchthavenexploitant of een erkende leverancier aan een beveiligingsonderzoek onderworpen alvorens ze in een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone worden binnengebracht, tenzij: ◄

a) een luchthavenexploitant de benodigdheden die hij aan zijn eigen luchthaven levert, aan de vereiste beveiligingscontroles heeft onderworpen en deze benodigdheden vanaf het ogenblik van deze controles tot de levering in de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone beschermd zijn tegen manipulatie door onbevoegden, of

b) een bekende leverancier of erkend leverancier de benodigdheden aan de vereiste beveiligingscontroles heeft onderworpen en ze vanaf het ogenblik van deze controles tot de levering in de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone beschermd zijn tegen manipulatie door onbevoegden.

9.1.1.2. Luchthavenbenodigdheden die afkomstig zijn uit de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone kunnen worden vrijgesteld van de beveiligingscontroles.

9.1.1.3. Als er redenen zijn om aan te nemen dat luchthavenbenodigdheden die aan beveiligingscontroles zijn onderworpen, tekenen van manipulatie vertonen of niet beschermd zijn tegen manipulatie door onbevoegden vanaf het ogenblik dat die controles zijn uitgevoerd, worden ze aan een beveiligingsonderzoek onderworpen alvorens te worden toegelaten in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones.

9.1.2. **Beveiligingsonderzoek**

9.1.2.1. Bij de middelen of methoden voor beveiligingsonderzoeken van luchthavenbenodigdheden moet rekening worden gehouden met de aard van de benodigdheden; deze middelen en methoden moeten bovendien volstaan om redelijkerwijs te garanderen dat geen verboden voorwerpen in de benodigdheden zijn verborgen.

9.1.2.2. De beveiligingsonderzoeken van luchthavenbenodigdheden zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

9.1.2.3. De volgende middelen of methoden voor het uitvoeren van beveiligingsonderzoeken worden, afzonderlijk of in combinatie, toegepast:

a) visuele controle;

b) een onderzoek met de hand;

▼B

c) röntgenapparatuur;

d) EDS-apparatuur;

e) ETD-apparatuur, in combinatie met het bepaalde onder a);

▼M16

f) explosievenspeurhonden, in combinatie met punt a);

g) EVD-apparatuur die wordt gebruikt conform de desbetreffende bepalingen van aanhangsel 6-J en in combinatie met punt a).

▼B

Als de screener niet kan bepalen of de benodigdheden al dan niet verboden voorwerpen bevatten, worden ze geweigerd of opnieuw aan een beveiligingsonderzoek onderworpen tot de screener tevreden is over het resultaat.

9.1.3. **Aanwijzing van bekende leveranciers**

9.1.3.1. Elke entiteit („de leverancier") die zorgt voor de beveiligingscontroles overeenkomstig punt 9.1.4 en luchthavenbenodigdheden levert, wordt door de luchthavenexploitant aangewezen als bekende leverancier.

9.1.3.2. Om als bekende leverancier te kunnen worden aangewezen, moet de leverancier het volgende verstrekken aan de luchthavenexploitant:

▼M15

a) de in aanhangsel 9-A opgenomen "Verbintenisverklaring — bekende leverancier van luchthavenbenodigdheden. "Deze verklaring vermeldt duidelijk de plaats van de locatie of locaties waar ze naar verwijst, en wordt ondertekend door de juridische vertegenwoordiger, en".

▼B

b) het in punt 9.1.4 vermelde beveiligingsprogramma waarin de beveiligingscontroles zijn opgenomen.

▼M15

9.1.3.3. Alle bekende leveranciers moeten worden aangewezen op basis van valideringen van:

a) de relevantie en volledigheid van het in punt 9.1.4 vermelde beveiligingsprogramma, en

b) de toepassing van het beveiligingsprogramma, zonder tekortkomingen.

Als juridisch bewijs van de aanwijzing mag de passende autoriteit van luchthavenexploitanten verlangen dat zij de nodige gegevens over de door hen aangewezen bekende leveranciers uiterlijk de volgende werkdag invoeren in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen. Bij de invoer van de gegevens in de gegevensbank geeft de luchthavenexploitant elke aangewezen locatie een unieke alfanumerieke identificatiecode in het standaardformaat.

Toegang tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones mag alleen worden verleend nadat de status van de leveranciers is vastgesteld. Deze status moet worden gecontroleerd in de "EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen", indien van toepassing, of op een alternatieve wijze die hetzelfde resultaat oplevert.

Als de bevoegde autoriteit of de luchthavenexploitant van oordeel is dat de bekende leverancier niet langer voldoet aan de eisen van punt 9.1.4, trekt de luchthavenexploitant de status van bekende leverancier onmiddellijk in.

▼B

9.1.3.4. De bevoegde autoriteit bepaalt in haar nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, zoals vermeld in artikel 10 van Verordening (EG) nr. 300/2008, of de valideringen van het beveiligingsprogramma en de toepassing ervan worden uitgevoerd door een nationale auditeur, een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur of een persoon die optreedt in naam van de luchthavenexploitant en die daartoe is aangesteld en opgeleid.

De valideringen moeten worden geregistreerd en moeten, indien niet anders vermeld in deze wetgeving, vóór de aanwijzing plaatsvinden en om de twee jaar worden herhaald.

Als de validering niet plaatsvindt in naam van de luchthavenexploitant, moeten de gegevens over de validering ter beschikking worden gesteld van deze entiteit.

▼B

9.1.3.5. De validering van de uitvoering van het beveiligingsprogramma, waarbij moet worden bevestigd dat er geen tekortkomingen zijn, bestaat uit een van de volgende:

a) een bezoek aan de leverancier, om de twee jaar, of

b) regelmatige controles bij aankomst van leveringen die door die bekende leverancier zijn geleverd in de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone, beginnende na de aanwijzing, inclusief:

— een controle of de persoon die de leveringen namens de bekende leverancier levert goed is opgeleid, en

— een controle of de leveringen goed beveiligd zijn, en

— beveiligingsonderzoeken van de leveringen, op dezelfde wijze als leveringen die afkomstig zijn van een onbekende leverancier.

Deze controles moeten op onvoorspelbare wijze worden uitgevoerd en moeten ofwel om de drie maanden plaatsvinden, ofwel betrekking hebben op 20 % van de leveringen van de bekende leverancier aan de luchthavenexploitant.

Optie b) mag alleen worden gebruikt als de bevoegde autoriteit in haar nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart heeft vastgesteld dat de validering wordt uitgevoerd door een persoon die namens de luchthavenexploitant optreedt.

9.1.3.6. De methoden die worden toegepast en de procedures die worden gevolgd tijdens en na de aanwijzing worden vastgesteld in het beveiligingsprogramma van de luchthavenexploitant.

9.1.3.7. De luchthavenexploitant houdt het volgende bij:

a) een lijst van alle bekende leveranciers die hij heeft aangewezen, met vermelding van de datum waarop hun aanwijzing verstrijkt, en

b) de ondertekende verklaring, een kopie van het beveiligingsprogramma en alle verslagen over de toepassing van dit programma voor elke bekende leverancier, tot minstens zes maanden na het verstrijken van de aanwijzing.

Op verzoek worden deze documenten ter beschikking gesteld van de bevoegde autoriteit met het oog op het toezicht op de naleving.

9.1.4. **Beveiligingscontroles die moeten worden uitgevoerd door bekende leveranciers of luchthavenexploitanten**

9.1.4.1. Een bekende leverancier van luchthavenbenodigdheden of een luchthavenexploitant die luchthavenbenodigdheden aan een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone levert:

a) stelt een persoon aan die binnen de onderneming verantwoordelijk is voor beveiliging, en

▼M15

b) zorgt ervoor dat personen met toegang tot luchthavenbenodigdheden een algemene beveiligingsbewustmakingsopleiding krijgen overeenkomstig punt 11.2.7 alvorens toegang te krijgen tot die benodigdheden. Bovendien zorgt hij ervoor dat personen die beveiligingsonderzoeken van luchthavenbenodigdheden uitvoeren een opleiding krijgen overeenkomstig punt 11.2.3.3 en dat personen die andere beveiligingscontroles van luchthavenbenodigdheden uitvoeren een opleiding krijgen overeenkomstig punt 11.2.3.10, en

▼B

c) verhindert dat onbevoegden toegang krijgen tot hun bedrijfsruimten en luchthavenbenodigdheden, en

d) garandeert redelijkerwijs dat geen verboden voorwerpen verborgen zijn in de luchthavenbenodigdheden, en

e) brengt manipulatieaantonende zegels aan op alle voertuigen en/of containers waarin luchthavenbenodigdheden worden vervoerd.

Punt e) is niet van toepassing tijdens vervoer aan de luchtzijde.

▼B

9.1.4.2. Als een bekende leverancier voor het vervoer van benodigdheden naar de luchthaven een beroep doet op een andere onderneming die geen bekende leverancier is van de luchthavenexploitant, zorgt de bekende leverancier ervoor dat alle in dit punt vermelde beveiligingscontroles worden toegepast.

9.2. BESCHERMING VAN LUCHTHAVENBENODIGDHEDEN

Gedetailleerde bepalingen met betrekking tot de bescherming van luchthavenbenodigdheden zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

9.3. AANVULLENDE BEPALINGEN MET BETREKKING TOT DE BEVEILIGING VAN LAG'S EN MANIPULATIEAANTONENDE TASSEN

9.3.1. Manipulatieaantonende tassen worden geleverd in een manipulatieaantonende verpakking aan de luchtzijde van een luchthaven, voorbij het punt waarop de instapkaarten worden gecontroleerd, of aan een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone.

9.3.2. Vanaf de eerste inontvangstneming van de LAG's en manipulatieaantonende tassen aan de luchtzijde of in een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone tot de verkoop ervan in het verkooppunt, worden de LAG's en manipulatieaantonende tassen beveiligd tegen manipulatie door onbevoegden.

9.3.3. Gedetailleerde bepalingen voor de aanvullende bepalingen met betrekking tot de beveiliging van LAG's en manipulatieaantonende tassen zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

AANHANGSEL 9-A

VERBINTENISVERKLARING

BEKENDE LEVERANCIER VAN LUCHTHAVENBENODIGDHEDEN

Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad ([1]) en de uitvoeringsbesluiten daarvan,

verklaar ik dat

— [naam van de onderneming]

a) een persoon aanstelt die binnen de onderneming verantwoordelijk is voor beveiliging, en

▼M15

b) ervoor zorgt dat personen met toegang tot luchthavenbenodigdheden een algemene beveiligingsbewustmakingsopleiding krijgen overeenkomstig punt 11.2.7 alvorens toegang te krijgen tot deze benodigdheden. Bovendien zorgt hij ervoor dat personen die andere beveiligingscontroles dan beveiligingsonderzoeken van luchthavenbenodigdheden uitvoeren een opleiding krijgen overeenkomstig punt 11.2.3.10, en

▼B

c) verhindert dat onbevoegden toegang krijgen tot hun bedrijfsruimten en luchthavenbenodigdheden, en

d) garandeert redelijkerwijs dat geen verboden voorwerpen verborgen zijn in de luchthavenbenodigdheden, en

e) manipulatieaantonende zegels aanbrengt op alle voertuigen en/of containers waarin luchthavenbenodigdheden worden vervoerd en/of zorgt voor fysieke beveiliging van deze voertuigen en/of containers (dit punt is niet van toepassing tijdens vervoer aan de luchtzijde).

Als [naam van de onderneming] voor het vervoer van benodigdheden een beroep doet op een andere onderneming die geen bekende leverancier is van de luchthavenexploitant, zorgt [naam van de onderneming] ervoor dat alle hierboven vermelde beveiligingscontroles worden uitgevoerd.

— [naam van de onderneming] verleent volledige medewerking met alle inspecties, voor zover vereist, en verleent toegang tot alle door de inspecteurs gevraagde documenten, teneinde de naleving te garanderen,

([1]) Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002 (PB L 97 van 9.4.2008, blz. 72).

▼B

— [naam van de onderneming] stelt [naam van de luchthavenexploitant] in kennis van ernstige inbreuken op de beveiliging en van verdachte omstandigheden die relevant zijn voor de beveiliging van luchthavenbenodigdheden, met name pogingen om verboden voorwerpen in luchthavenbenodigdheden te verbergen,

— [naam van de onderneming] zorgt ervoor dat alle relevante personeelsleden een opleiding krijgen overeenkomstig hoofdstuk 11 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 en zich bewust zijn van hun beveiligingsverantwoordelijkheden, en

— [naam van de onderneming] brengt [de luchthavenexploitant] op de hoogte wanneer zij:

a) niet langer handel drijft, of

b) niet langer kan voldoen aan de eisen van de relevante EU-wetgeving.

Ik aanvaard de volledige verantwoordelijkheid voor deze verklaring.

Wettelijke vertegenwoordiger

Naam:

Datum:

Handtekening:

10. BEVEILIGINGSMAATREGELEN TIJDENS DE VLUCHT

Deze verordening voorziet niet in bepalingen op dit gebied.

11. INDIENSTNAME EN OPLEIDING VAN PERSONEEL

11.0. ALGEMENE BEPALINGEN

11.0.1. De autoriteit, luchthavenexploitant, luchtvaartmaatschappij of entiteit die personen inzet die de maatregelen van het in artikel 10 van Verordening (EG) nr. 300/2008 vermelde nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart uitvoeren of verantwoordelijk zijn voor de uitvoering ervan, zorgt ervoor dat deze personen voldoen aan de in dit hoofdstuk uiteengezette normen.

11.0.2. Met het oog op de toepassing van dit hoofdstuk wordt onder „certificering” verstaan: een formele beoordeling en bevestiging door of namens de bevoegde autoriteit waaruit blijkt dat de persoon in kwestie met succes de relevante opleiding heeft gevolgd en over de nodige vaardigheden beschikt om de hem toegewezen taken op een aanvaardbaar niveau uit te voeren.

11.0.3. Met het oog op de toepassing van dit hoofdstuk wordt onder „verblijfplaats” verstaan: het land waarin de desbetreffende persoon gedurende minstens zes maanden heeft gewoond, en onder „onderbreking” in het onderwijs of de loopbaan: elke onderbreking van meer dan 28 dagen.

11.0.4. Met het oog op de toepassing van dit hoofdstuk wordt onder „bekwaamheid” verstaan: in staat zijn aan te tonen over de geschikte kennis en vaardigheden te beschikken.

11.0.5. Bij het beoordelen van de opleidingsbehoeften in het kader van dit hoofdstuk kan rekening worden gehouden met de bekwaamheid die vóór de indienstname is verworven.

11.0.6. Indien bij deze verordening vereiste relevante bekwaamheid is verworven die niet specifiek is voor luchtvaartbeveiliging, via opleiding die niet door een instructeur overeenkomstig punt 11.5 van deze verordening is verstrekt en/of via cursussen die niet zijn gespecificeerd of goedgekeurd door de bevoegde autoriteit, kan met deze bekwaamheid rekening worden gehouden bij de beoordeling van de opleidingsbehoeften in het kader van dit hoofdstuk.

11.0.7. Wanneer een persoon opleiding heeft gekregen en in punt 11.2 vermelde bekwaamheid heeft verworven, hoeft de opleidingsbehoefte niet te worden herhaald voor een andere functie, tenzij met het oog op een herhalingsopleiding.

▼M5

11.0.8. Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt met „radicalisering” het verschijnsel van socialisatie in de richting van extremisme bedoeld waarbij personen standpunten, zienswijzen en ideeën gaan aanhangen die kunnen leiden tot daden van terrorisme.

▼M5

11.0.9. Voor de toepassing van dit hoofdstuk en onverminderd het toepasselijke Unierecht en nationale recht nemen de lidstaten bij de vaststelling van de betrouwbaarheid van een persoon die de procedure van de punten 11.1.3 en 11.1.4 ondergaat, ten minste het volgende in acht:

a) de misdrijven als bedoeld in bijlage II bij Richtlijn (EU) 2016/681 van het Europees Parlement en de Raad ([1]),

en

b) de terroristische misdrijven als bedoeld in Richtlijn (EU) 2017/541 van het Europees Parlement en de Raad ([2]).

De misdrijven onder b) worden beschouwd als uitsluitingsmisdrijven.

11.1. INDIENSTNAME

▼M15

11.1.1. Het volgende personeel moet met succes een uitgebreid achtergrondonderzoek hebben doorlopen:

a) personen die in dienst zijn genomen om beveiligingsonderzoeken, toegangscontroles of andere beveiligingscontroles in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones uit te voeren of die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering daarvan;

b) personen die op nationaal of lokaal niveau de verantwoordelijkheid dragen om te garanderen dat een beveiligingsprogramma en de tenuitvoerlegging ervan aan alle wettelijke vereisten beantwoorden (beveiligingsmanagers);

c) instructeurs, als bedoeld in hoofdstuk 11.5;

d) EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateurs, als bedoeld in hoofdstuk 11.6.

De eerste alinea, punt b), is van toepassing met ingang van 1 januari 2023. Vóór die datum moeten deze personen een uitgebreid of standaard achtergrondonderzoek hebben ondergaan, ofwel overeenkomstig punt 1.2.3.1, ofwel zoals bepaald door de bevoegde autoriteit overeenkomstig toepasselijke nationale voorschriften.

▼M8

11.1.2. Het volgende personeel moet met succes een uitgebreid of standaard achtergrondonderzoek hebben doorlopen:

a) personen die in dienst zijn genomen om beveiligingsonderzoeken, toegangscontroles of andere beveiligingscontroles in andere dan om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones uit te voeren of die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering daarvan;

b) personen die onbegeleide toegang hebben tot luchtvracht en -post, post en materiaal van luchtvaartmaatschappijen, vluchtbenodigdheden en luchthavenbenodigdheden die aan de vereiste beveiligingscontroles zijn onderworpen;

c) personen met beheerdersrechten of ongesuperviseerde en onbeperkte toegang tot kritieke informatie- en communicatietechnologiesystemen en gegevens die gebruikt worden voor beveiliging van de burgerluchtvaart, zoals beschreven in punt 1.7.1, overeenkomstig het nationaal programma voor de beveiliging van de luchtvaart, of personen die anderszins zijn geïdentificeerd in de risicobeoordeling overeenkomstig punt 1.7.3.

([1]) Richtlijn (EU) 2016/681 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 over het gebruik van persoonsgegevens van passagiers (PNR-gegevens) voor het voorkomen, opsporen, onderzoeken en vervolgen van terroristische misdrijven en ernstige criminaliteit (PB L 119 van 4.5.2016, blz. 132).

([2]) Richtlijn (EU) 2017/541 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2017 inzake terrorismebestrijding en ter vervanging van Kaderbesluit 2002/475/JBZ van de Raad en tot wijziging van Besluit 2005/671/JBZ van de Raad (PB L 88 van 31.3.2017, blz. 6).

▼M8

Tenzij anders vermeld in deze verordening, bepaalt de bevoegde autoriteit overeenkomstig de toepasselijke nationale regels of een uitgebreid of standaard achtergrondonderzoek moet worden uitgevoerd.

▼M5

11.1.3. Overeenkomstig de toepasselijke regels van de Unie en de nationale wetgeving omvat een uitgebreid achtergrondonderzoek ten minste:

a) het vaststellen van de identiteit van de persoon op basis van schriftelijke bewijsstukken;

b) een controle van het strafregister in alle landen waar de persoon gedurende ten minste de afgelopen vijf jaar zijn verblijfplaats had;

c) een controle van de opleiding en de loopbaan, alsmede eventuele onderbrekingen daarin, in de afgelopen vijf jaar;

d) een controle van informatie van inlichtingendiensten en andere relevante informatie waarover de bevoegde nationale autoriteiten beschikken en die volgens hen belangrijk kan zijn om te oordelen of een persoon geschikt is om te werken in een functie waarvoor een uitgebreid achtergrondonderzoek vereist is.

11.1.4. Overeenkomstig de toepasselijke regels van de Unie en de nationale wetgeving omvat een standaard achtergrondonderzoek ten minste:

a) het vaststellen van de identiteit van de persoon op basis van schriftelijke bewijsstukken;

b) een controle van het strafregister in alle landen waar de persoon gedurende ten minste de afgelopen vijf jaar zijn verblijfplaats had;

c) een controle van de opleiding en de loopbaan, alsmede eventuele onderbrekingen daarin, in de afgelopen vijf jaar.

11.1.5. Alvorens een persoon een beveiligingsopleiding volgt waarbij hij toegang krijgt tot informatie die met het oog op de beveiliging niet publiek toegankelijk is, dienen een standaard achtergrondonderzoek of de punten a) en c) van een uitgebreid achtergrondonderzoek te zijn uitgevoerd. Indien van toepassing dient, alvorens een persoon beveiligingsonderzoeken, toegangscontroles of andere beveiligingscontroles mag uitvoeren of verantwoordelijk kan zijn voor de uitvoering daarvan, punt d) van een uitgebreid achtergrondonderzoek te zijn uitgevoerd.

▼M15

Een persoon moet een volledig uitgebreid achtergrondonderzoek hebben ondergaan alvorens de in de punten 11.2.3.1 tot en met 11.2.3.5 bedoelde opleiding te volgen.

▼M5

11.1.6. Een uitgebreid of standaard achtergrondonderzoek wordt als ontoereikend beschouwd als niet alle in de punten 11.1.3 en 11.1.4 respectievelijk vermelde elementen op bevredigende wijze zijn afgerond of als op een willekeurig tijdstip deze elementen niet voor het noodzakelijke zekerheidsniveau over de betrouwbaarheid van de betrokkene zorgen.

De lidstaten streven ernaar passende en doeltreffende mechanismen vast te stellen teneinde de uitwisseling van informatie te verzekeren op nationaal niveau en met andere staten met het oog op de uitvoerige behandeling en evaluatie van relevante informatie voor het achtergrondonderzoek.

11.1.7. Achtergrondonderzoeken zijn onderworpen aan het volgende:

a) een mechanisme voor continue evaluatie van de in de punten 11.1.3 en 11.1.4 vermelde elementen door de onmiddellijke kennisgeving aan de bevoegde autoriteit, exploitant of uitgevende entiteit, al naargelang het geval, van een gebeurtenis die afbreuk kan doen aan de betrouwbaarheid van de persoon. De voorwaarden voor de kennisgeving, informatie-uitwisseling en inhoud daarvan tussen de bevoegde autoriteiten, exploitanten en entiteiten worden vastgesteld en gecontroleerd in overeenstemming met de nationale wetgeving, of

▼M5

b) een regelmatige herhaling van de onderzoeken, uiterlijk om de twaalf maanden voor uitgebreide achtergrondonderzoeken of om de drie jaar voor standaard achtergrondonderzoeken.

11.1.8. Voor alle personen die in het kader van de punten 11.1.1 en 11.1.2 in dienst worden genomen, omvat de procedure voor indienstname minstens een schriftelijke sollicitatie en een gesprek, teneinde een eerste beoordeling van hun vaardigheden te maken.

11.1.9. Personen die in dienst worden genomen om beveiligingscontroles uit te voeren, moeten mentaal en fysiek in staat zijn om de hun toegewezen taken effectief uit te voeren en worden bij het begin van het indienstnameproces gewezen op de aard van deze eisen.

Deze vaardigheden worden tijdens het indienstnameproces en vóór de voltooiing van een proefperiode beoordeeld.

11.1.10. De indienstnamegegevens, inclusief de resultaten van testonderzoeken, van personen die op basis van de punten 11.1.1 en 11.1.2 in dienst zijn genomen, dienen ten minste voor de duur van hun contract bewaard te worden.

11.1.11. Om de dreiging van binnenuit te kunnen aanpakken en niettegenstaande de inhoud en vaardigheden van de personeelsopleiding als bedoeld in punt 11.2, moet het beveiligingsprogramma van de exploitanten en entiteiten als bedoeld in de artikelen 12, 13 en 14 van Verordening (EG) nr. 300/2008 een passend intern beleid en gerelateerde maatregelen omvatten om het bewustzijn onder het personeel te verhogen en de beveiligingscultuur te versterken.

11.1.12. Achtergrondonderzoeken die met succes zijn afgerond vóór ►M9 31 december 2021 ◄, blijven geldig tot hun vervaldatum of uiterlijk tot en met ►M9 30 juni 2024 ◄, als deze datum eerder valt.

▼B

11.2. OPLEIDING

11.2.1. **Algemene opleidingseisen**

11.2.1.1. Personen moeten met succes een relevante opleiding hebben gevolgd alvorens toestemming te krijgen om zonder toezicht beveiligingscontroles uit te voeren.

11.2.1.2. De opleiding van personen die de in de punten 11.2.3.1 tot en met 11.2.3.5 en punt 11.2.4 vermelde taken uitvoeren, omvat een theoretisch en een praktisch gedeelte en een opleiding op de werkvloer.

11.2.1.3. De inhoud van de cursussen wordt door de bevoegde autoriteit gespecificeerd of goedgekeurd alvorens:

a) een instructeur een krachtens Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan vereiste opleiding geeft, of

b) computerondersteund onderwijs wordt gebruikt om tegemoet te komen aan de eisen van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan.

Computerondersteund onderwijs mag met of zonder de ondersteuning van een instructeur of begeleider worden gebruikt.

11.2.1.4. De opleidingsgegevens van alle opgeleide personen dienen ten minste voor de duur van hun contract bewaard te worden.

▼B

11.2.2. **Basisopleiding**

De basisopleiding van personen die de in de punten 11.2.3.1, 11.2.3.4, 11.2.3.5, 11.2.4, 11.2.5 en 11.5 vermelde taken uitvoeren, moet resulteren in elk van de volgende bekwaamheden:

a) kennis van eerdere wederrechtelijke daden en terroristische aanslagen tegen de burgerluchtvaart en van actuele dreigingen;

b) kennis van het juridisch kader met betrekking tot de luchtvaartbeveiliging;

c) kennis van de doelstellingen en de organisatie van de luchtvaartbeveiliging, inclusief de plichten en verantwoordelijkheden van personen die beveiligingsonderzoeken uitvoeren;

d) kennis van procedures voor toegangscontrole;

▼M2

e) kennis van de identificatiekaartsystemen die in gebruik zijn;

▼B

f) kennis van de procedures om personen staande te houden en van de omstandigheden waarin personen staande moeten worden gehouden of moeten worden aangegeven;

g) kennis van de aangifteprocedures;

h) de bekwaamheid om verboden voorwerpen te identificeren;

i) de bekwaamheid om passend te reageren op beveiligingsgerelateerde incidenten;

j) kennis van de wijze waarop menselijk gedrag en de reacties daarop de beveiligingsprestaties kunnen beïnvloeden;

▼M5

k) de bekwaamheid om duidelijk en overtuigend te communiceren, en

l) kennis van elementen die bijdragen tot de totstandbrenging van een robuuste en veerkrachtige beveiligingscultuur op de werkvloer en in de luchtvaart, met inbegrip van onder meer dreiging van binnenuit en radicalisering.

▼B

11.2.3. **Specifieke opleiding voor personen die beveiligingscontroles uitvoeren**

11.2.3.1. De specifieke opleiding voor personen die beveiligingscontroles van personen, handbagage, meegenomen voorwerpen en ruimbagage uitvoeren, moet resulteren in de volgende bekwaamheden:

a) inzicht in de configuratie van de beveiligingsopstelling en het verloop van een beveiligingsonderzoek;

b) kennis van de manieren waarop verboden voorwerpen verborgen kunnen worden;

c) de bekwaamheid om passend te reageren op de ontdekking van verboden voorwerpen;

d) inzicht in de mogelijkheden en beperkingen van de gebruikte beveiligingsapparatuur of beveiligingsonderzoekmethoden;

▼B

e) kennis van noodprocedures.

Indien de aan de persoon toegewezen taken dit vereisen, moet de opleiding bovendien ook resulteren in de volgende bekwaamheden:

f) persoonlijke bekwaamheden, met name de omgang met cultuurverschillen en met passagiers die de orde kunnen verstoren;

g) kennis van technieken om met de hand te zoeken;

h) de bekwaamheid om te fouilleren op een niveau dat redelijkerwijs garandeert dat verborgen verboden voorwerpen worden ontdekt;

i) kennis van vrijstellingen van beveiligingsonderzoeken en bijzondere beveiligingsprocedures;

j) de bekwaamheid om de gebruikte beveiligingsapparatuur te bedienen;

k) de bekwaamheid om de door de beveiligingsapparatuur voortgebrachte beelden correct te interpreteren, en

l) kennis van beschermingseisen voor ruimbagage.

11.2.3.2. De opleiding van personen die beveiligingsonderzoeken van vracht en post uitvoeren, moet resulteren in de volgende bekwaamheden:

a) kennis van eerdere wederrechtelijke daden en terroristische aanslagen tegen de burgerluchtvaart en van actuele dreigingen;

▼M5

b) kennis van de relevante wettelijke vereisten en kennis van elementen die bijdragen tot de totstandbrenging van een robuuste en veerkrachtige beveiligingscultuur op de werkvloer en in de luchtvaart, met inbegrip van onder meer dreiging van binnenuit en radicalisering;

▼B

c) kennis van de doelstellingen en de organisatie van de luchtvaartbeveiliging, inclusief de plichten en verantwoordelijkheden van personen die beveiligingscontroles in de toeleveringsketen uitvoeren;

d) de bekwaamheid om verboden voorwerpen te identificeren;

e) de bekwaamheid om passend te reageren op de ontdekking van verboden voorwerpen;

f) inzicht in de mogelijkheden en beperkingen van de gebruikte beveiligingsapparatuur of beveiligingsonderzoekmethoden;

g) kennis van de manieren waarop verboden voorwerpen verborgen kunnen worden;

▼B

h) kennis van noodprocedures;

i) kennis van beschermingseisen voor vracht en post;

Indien de aan de persoon toegewezen taken dit vereisen, moet de opleiding bovendien ook resulteren in de volgende bekwaamheden:

j) kennis van vereisten voor beveiligingsonderzoeken van vracht en post, inclusief vrijstellingen en bijzondere beveiligingsprocedures;

k) kennis van passende beveiligingsonderzoekmethoden voor verschillende soorten vracht en post;

l) kennis van technieken om met de hand te zoeken;

m) de bekwaamheid om te fouilleren op een niveau dat redelijkerwijs garandeert dat verborgen verboden voorwerpen worden ontdekt;

n) de bekwaamheid om de gebruikte beveiligingsapparatuur te bedienen;

o) de bekwaamheid om de door de beveiligingsapparatuur voortgebrachte beelden correct te interpreteren;

p) kennis van de transportvereisten.

11.2.3.3. De opleiding van personen die beveiligingsonderzoeken van bedrijfspost en -materiaal van luchtvaartmaatschappijen, vluchtbenodigdheden en luchthavenbenodigdheden uitvoeren, moet resulteren in elk van de volgende bekwaamheden:

a) kennis van eerdere wederrechtelijke daden en terroristische aanslagen tegen de burgerluchtvaart en van actuele dreigingen;

▼M5

b) kennis van de relevante wettelijke vereisten en kennis van elementen die bijdragen tot de totstandbrenging van een robuuste en veerkrachtige beveiligingscultuur op de werkvloer en in de luchtvaart, met inbegrip van onder meer dreiging van binnenuit en radicalisering;

▼B

c) kennis van de doelstellingen en de organisatie van de luchtvaartbeveiliging, inclusief de plichten en verantwoordelijkheden van personen die beveiligingscontroles in de toeleveringsketen uitvoeren;

d) de bekwaamheid om verboden voorwerpen te identificeren;

e) de bekwaamheid om passend te reageren op de ontdekking van verboden voorwerpen;

f) kennis van de manieren waarop verboden voorwerpen verborgen kunnen worden;

g) kennis van noodprocedures;

h) inzicht in de mogelijkheden en beperkingen van de gebruikte beveiligingsapparatuur of beveiligingsonderzoekmethoden;

▼B

Indien de aan de persoon toegewezen taken dit vereisen, moet de opleiding bovendien ook resulteren in de volgende bekwaamheden:

i) kennis van technieken om met de hand te zoeken;

j) de bekwaamheid om te fouilleren op een niveau dat redelijkerwijs garandeert dat verborgen verboden voorwerpen worden ontdekt;

k) de bekwaamheid om de gebruikte beveiligingsapparatuur te bedienen;

l) de bekwaamheid om de door de beveiligingsapparatuur voortgebrachte beelden correct te interpreteren;

m) kennis van de transportvereisten.

11.2.3.4. De specifieke opleiding van personen die voertuigonderzoeken uitvoeren, moet resulteren in de volgende bekwaamheden:

a) kennis van de wettelijke eisen voor voertuigonderzoeken, inclusief vrijstellingen en bijzondere onderzoeksprocedures;

b) de bekwaamheid om passend te reageren op de ontdekking van verboden voorwerpen;

c) kennis van de manieren waarop verboden voorwerpen verborgen kunnen worden;

d) kennis van noodprocedures;

e) kennis van technieken voor voertuigonderzoeken;

f) de bekwaamheid om voertuigonderzoeken uit te voeren op een niveau dat redelijkerwijs garandeert dat verborgen verboden voorwerpen worden ontdekt;

11.2.3.5. De specifieke opleiding van personen die instaan voor toegangscontroles op een luchthaven, bewaking en patrouilles, moet resulteren in elk van de volgende bekwaamheden:

a) kennis van de wettelijke eisen inzake toegangscontroles, inclusief vrijstellingen en bijzondere beveiligingsprocedures;

b) kennis van de toegangscontrolesystemen die op de luchthaven worden gebruikt;

c) kennis van toegangsbewijzen, inclusief identiteitskaarten en voertuigpassen die toegang verlenen tot de luchtzijde, en de bekwaamheid om die toegangsbewijzen te identificeren;

d) kennis van de procedures om patrouilles uit te voeren en om personen staande te houden en van de omstandigheden waarin personen staande moeten worden gehouden of moeten worden aangegeven;

e) de bekwaamheid om passend te reageren op de ontdekking van verboden voorwerpen;

f) kennis van noodprocedures;

g) persoonlijke vaardigheden, met name de omgang met cultuurverschillen en met passagiers die de orde kunnen verstoren.

11.2.3.6. De opleiding van personen die beveiligingsdoorzoekingen van luchtvaartuigen uitvoeren, moet resulteren in elk van de volgende bekwaamheden:

▼M5

a) kennis van de relevante wettelijke vereisten met betrekking tot beveiligingsdoorzoekingen van luchtvaartuigen en van elementen die bijdragen tot de totstandbrenging van een robuuste en veerkrachtige beveiligingscultuur op de werkvloer en in de luchtvaart, met inbegrip van onder meer dreiging van binnenuit en radicalisering;

▼B

b) kennis van de configuratie van de types luchtvaartuigen die door de persoon in kwestie aan een beveiligingsdoorzoeking moeten worden onderworpen;

c) de bekwaamheid om verboden voorwerpen te identificeren;

d) de bekwaamheid om passend te reageren op de ontdekking van verboden voorwerpen;

e) kennis van de manieren waarop verboden voorwerpen verborgen kunnen worden;

f) de bekwaamheid om beveiligingsdoorzoekingen van luchtvaartuigen uit te voeren op een niveau dat redelijkerwijs garandeert dat verborgen verboden voorwerpen worden ontdekt.

Indien de persoon houder is van een luchthavenidentiteitskaart, moet die opleiding bovendien ook resulteren in elk van de volgende bekwaamheden:

g) kennis van eerdere wederrechtelijke daden en terroristische aanslagen tegen de burgerluchtvaart en van actuele dreigingen;

h) kennis van het juridisch kader met betrekking tot de luchtvaartbeveiliging;

i) kennis van de doelstellingen en de organisatie van de luchtvaartbeveiliging, inclusief de plichten en verantwoordelijkheden van personen die beveiligingsonderzoeken uitvoeren;

j) inzicht in de configuratie van de beveiligingsopstelling en het verloop van een beveiligingsonderzoek;

k) kennis van de relevante procedures voor toegangscontrole en beveiligingsonderzoeken;

l) kennis van de luchthavenidentiteitskaarten die op de luchthaven worden gebruikt;

11.2.3.7. De opleiding van personen die betrokken zijn bij de bescherming van luchtvaartuigen, moet resulteren in elk van de volgende bekwaamheden:

▼M5

a) kennis van de manieren waarop luchtvaartuigen kunnen worden beschermd en toegang van onbevoegden tot het luchtvaartuig kan worden voorkomen en van elementen die bijdragen tot de totstandbrenging van een robuuste en veerkrachtige beveiligingscultuur op de werkvloer en in de luchtvaart, met inbegrip van onder meer dreiging van binnenuit en radicalisering;

▼B

b) kennis van de procedures voor het verzegelen van het luchtvaartuig, indien van toepassing op de op te leiden persoon;

c) kennis van de identificatiekaartsystemen die op de luchthaven worden gebruikt;

d) kennis van de procedures om personen staande te houden en van de omstandigheden waarin personen staande moeten worden gehouden of moeten worden aangegeven, en

e) kennis van noodprocedures.

Indien de persoon houder is van een luchthavenidentiteitskaart, moet die opleiding bovendien ook resulteren in elk van de volgende bekwaamheden:

f) kennis van eerdere wederrechtelijke daden en terroristische aanslagen tegen de burgerluchtvaart en van actuele dreigingen;

g) kennis van het juridisch kader met betrekking tot de luchtvaartbeveiliging;

h) kennis van de doelstellingen en de organisatie van de luchtvaartbeveiliging, inclusief de plichten en verantwoordelijkheden van personen die beveiligingsonderzoeken uitvoeren;

▼B

i) inzicht in de configuratie van de beveiligingsopstelling en het verloop van een beveiligingsonderzoek;

j) kennis van de relevante procedures voor toegangscontrole en beveiligingsonderzoeken.

11.2.3.8. De opleiding van personen die betrokken zijn bij het controleren van de connectie tussen bagage en passagier, moet resulteren in elk van de volgende bekwaamheden:

a) kennis van eerdere wederrechtelijke daden en terroristische aanslagen tegen de burgerluchtvaart en van actuele dreigingen;

▼M5

b) kennis van de relevante wettelijke vereisten en kennis van elementen die bijdragen tot de totstandbrenging van een robuuste en veerkrachtige beveiligingscultuur op de werkvloer en in de luchtvaart, met inbegrip van onder meer dreiging van binnenuit en radicalisering;

▼B

c) kennis van de doelstellingen en de organisatie van de luchtvaartbeveiliging, inclusief de plichten en verantwoordelijkheden van personen die beveiligingsonderzoeken uitvoeren;

d) de bekwaamheid om passend te reageren op de ontdekking van verboden voorwerpen;

e) kennis van noodprocedures;

f) kennis van de vereisten en de technieken met betrekking tot het controleren van de connectie tussen bagage en passagier;

g) kennis van de vereisten inzake de bescherming van materiaal van luchtvaartmaatschappijen dat gebruikt wordt voor passagiers- en bagageafhandeling.

▼M2

Indien de persoon houder is van een luchthavenidentiteitskaart, moet die opleiding bovendien ook resulteren in elk van de volgende bekwaamheden:

h) inzicht in de configuratie van de beveiligingsopstelling en het verloop van een beveiligingsonderzoek;

i) kennis van de relevante procedures voor toegangscontrole en beveiligingsonderzoeken;

j) kennis van de luchthavenidentiteitskaarten die op de luchthaven worden gebruikt;

k) kennis van de aangifteprocedures;

l) de bekwaamheid om passend te reageren op beveiligingsgerelateerde incidenten.

▼B

11.2.3.9. ►M15 De opleiding van personen die zonder toezicht toegang hebben tot identificeerbare luchtvracht en -post waarop de vereiste beveiligingscontroles zijn toegepast en personen die andere beveiligingscontroles dan beveiligingsonderzoeken toepassen voor luchtvracht en -post, moet resulteren in alle onderstaande bekwaamheden: ◄

a) kennis van eerdere wederrechtelijke daden en terroristische aanslagen tegen de burgerluchtvaart en van actuele dreigingen;

▼M5

b) kennis van de relevante wettelijke vereisten en kennis van elementen die bijdragen tot de totstandbrenging van een robuuste en veerkrachtige beveiligingscultuur op de werkvloer en in de luchtvaart, met inbegrip van onder meer dreiging van binnenuit en radicalisering;

▼B

c) kennis van de doelstellingen en de organisatie van de luchtvaartbeveiliging, inclusief de plichten en verantwoordelijkheden van personen die beveiligingscontroles in de toeleveringsketen uitvoeren;

d) kennis van de procedures om personen staande te houden en van de omstandigheden waarin personen staande moeten worden gehouden of moeten worden aangegeven;

▼B

e) kennis van de aangifteprocedures;

f) de bekwaamheid om verboden voorwerpen te identificeren;

g) de bekwaamheid om passend te reageren op de ontdekking van verboden voorwerpen;

h) kennis van de manieren waarop verboden voorwerpen verborgen kunnen worden;

i) kennis van beschermingseisen voor vracht en post;

j) kennis van de transporteisen, indien van toepassing.

▼M2

Indien de persoon houder is van een luchthavenidentiteitskaart, moet die opleiding bovendien ook resulteren in elk van de volgende bekwaamheden:

k) inzicht in de configuratie van de beveiligingsopstelling en het verloop van een beveiligingsonderzoek;

l) kennis van de relevante procedures voor toegangscontrole en beveiligingsonderzoeken;

m) kennis van de identificatiekaarten die in gebruik zijn;

n) de bekwaamheid om passend te reageren op beveiligingsgerelateerde incidenten.

▼B

11.2.3.10. De opleiding van personen die andere beveiligingscontroles van bedrijfspost en -materiaal van luchtvaartmaatschappijen, vluchtbenodigdheden en luchthavenbenodigdheden dan beveiligingsonderzoeken uitvoeren, moet resulteren in elk van de volgende bekwaamheden:

a) kennis van eerdere wederrechtelijke daden en terroristische aanslagen tegen de burgerluchtvaart en van actuele dreigingen;

▼M5

b) kennis van de relevante wettelijke vereisten en kennis van elementen die bijdragen tot de totstandbrenging van een robuuste en veerkrachtige beveiligingscultuur op de werkvloer en in de luchtvaart, met inbegrip van onder meer dreiging van binnenuit en radicalisering;

▼B

c) kennis van de doelstellingen en de organisatie van de luchtvaartbeveiliging, inclusief de plichten en verantwoordelijkheden van personen die beveiligingsonderzoeken uitvoeren;

d) kennis van de procedures om personen staande te houden en van de omstandigheden waarin personen staande moeten worden gehouden of moeten worden aangegeven;

e) kennis van de aangifteprocedures;

f) de bekwaamheid om verboden voorwerpen te identificeren;

g) de bekwaamheid om passend te reageren op de ontdekking van verboden voorwerpen;

h) kennis van de manieren waarop verboden voorwerpen verborgen kunnen worden;

i) kennis van beschermingseisen voor bedrijfspost en -materiaal van luchtvaartmaatschappijen, vluchtbenodigdheden en luchthavenbenodigdheden, voor zover van toepassing;

j) kennis van de transporteisen, indien van toepassing.

▼M2

Indien de persoon houder is van een luchthavenidentiteitskaart, moet die opleiding bovendien ook resulteren in elk van de volgende bekwaamheden:

▼M2

k) inzicht in de configuratie van de beveiligingsopstelling en het verloop van een beveiligingsonderzoek;

l) kennis van de relevante procedures voor toegangscontrole en beveiligingsonderzoeken;

m) kennis van de identificatiekaarten die in gebruik zijn;

n) de bekwaamheid om passend te reageren op beveiligingsgerelateerde incidenten.

▼M15

11.2.3.11. Cockpit- en cabinebemanningsleden die tijdens de vlucht beveiligingsmaatregelen toepassen, moeten door hun opleiding alle onderstaande bekwaamheden verwerven:

a) kennis van eerdere wederrechtelijke daden en terroristische aanslagen tegen de burgerluchtvaart en van actuele dreigingen;

b) kennis van de relevante wettelijke vereisten en kennis van elementen die bijdragen tot de totstandbrenging van een robuuste en veerkrachtige beveiligingscultuur op de werkvloer en in de luchtvaart, met inbegrip van onder meer dreiging van binnenuit en radicalisering;

c) kennis van de doelstellingen en de organisatie van de luchtvaartbeveiliging, inclusief de plichten en verantwoordelijkheden van cockpit- en cabinebemanningsleden;

d) kennis van de manieren waarop luchtvaartuigen kunnen worden beschermd en toegang van onbevoegden tot het luchtvaartuig kan worden voorkomen;

e) kennis van de procedures voor het verzegelen van het luchtvaartuig, indien van toepassing op de op te leiden persoon;

f) de vaardigheid om verboden voorwerpen te identificeren;

g) kennis van de manieren waarop verboden voorwerpen kunnen worden verborgen;

h) de vaardigheid om beveiligingsdoorzoekingen van luchtvaartuigen uit te voeren op een niveau dat redelijkerwijs garandeert dat verborgen verboden voorwerpen worden ontdekt;

i) kennis van de configuratie van het type of de types luchtvaartuigen waarin de taken worden uitgevoerd;

j) de vaardigheid om de cockpit tijdens de vlucht te beschermen;

k) kennis van de procedures die relevant zijn voor het vervoer van potentieel verstorende passagiers aan boord van een luchtvaartuig, indien relevant voor de op te leiden persoon;

l) kennis van de behandeling van personen die bevoegd zijn om vuurwapens te dragen aan boord, indien relevant voor de op te leiden persoon;

m) kennis van de aangifteprocedures;

n) de vaardigheid om snel te reageren op beveiligingsgerelateerde incidenten en noodsituaties aan boord van een luchtvaartuig.

▼B

11.2.4. **Specifieke opleiding voor personen die rechtstreeks toezicht houden op personen die beveiligingscontroles uitvoeren (supervisors)**

De specifieke opleiding van supervisors moet, naast de bekwaamheden van de personen op wie toezicht wordt gehouden, resulteren in elk van de volgende bekwaamheden:

▼B

a) kennis van de relevante wettelijke vereisten en de wijze waarop daaraan moet worden voldaan;

b) kennis van toezichthoudende taken;

c) kennis van interne kwaliteitscontrole;

d) de bekwaamheid om passend te reageren op de ontdekking van verboden voorwerpen;

e) kennis van noodprocedures;

f) de bekwaamheid om als mentor op te treden, om training op de werkvloer te geven en om anderen te motiveren.

Indien de aan de persoon toegewezen taken dit vereisen, moet de opleiding bovendien ook resulteren in elk van de volgende bekwaamheden:

g) kennis van conflictbeheer;

h) inzicht in de mogelijkheden en beperkingen van de gebruikte beveiligingsapparatuur of methoden voor beveiligingsonderzoeken.

11.2.5. **Specifieke opleiding voor personen die op nationaal of lokaal niveau de verantwoordelijkheid dragen om te garanderen dat een beveiligingsprogramma en de tenuitvoerlegging ervan aan alle wettelijke vereisten beantwoorden (beveiligingsmanagers)**

De specifieke opleiding van beveiligingsmanagers moet resulteren in de volgende bekwaamheden:

a) kennis van de relevante wettelijke vereisten en de wijze waarop daaraan moet worden voldaan;

b) kennis van interne, nationale, EU- en internationale kwaliteitscontrole;

c) het vermogen anderen te motiveren;

d) inzicht in de mogelijkheden en beperkingen van de gebruikte beveiligingsapparatuur of methoden voor beveiligingsonderzoeken.

11.2.6. **Opleiding van andere personen dan passagiers die onbegeleide toegang tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones moeten krijgen**

11.2.6.1. Andere personen dan passagiers die onbegeleide toegang tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones moeten krijgen en die niet onder de punten 11.2.3 tot en met 11.2.5 en punt 11.5 vallen, moeten een beveiligingsbewustmakingsopleiding volgen alvorens een toegangsbewijs te krijgen die hun onbegeleid toegang verleent tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones.

Om objectieve redenen mag de bevoegde autoriteit personen vrijstellen van deze opleidingsvereiste als hun toegang beperkt is tot zones in de terminal die toegankelijk zijn voor passagiers beperkt is.

▼B

11.2.6.2. De beveiligingsbewustmakingsopleiding moet resulteren in elk van de volgende vaardigheden:

a) kennis van eerdere wederrechtelijke daden en terroristische aanslagen tegen de burgerluchtvaart en van actuele dreigingen;

▼M5

b) kennis van de relevante wettelijke vereisten en kennis van elementen die bijdragen tot de totstandbrenging van een robuuste en veerkrachtige beveiligingscultuur op de werkvloer en in de luchtvaart, met inbegrip van onder meer dreiging van binnenuit en radicalisering;

▼B

c) kennis van de doelstellingen en de organisatie van de luchtvaartbeveiliging, inclusief de plichten en verantwoordelijkheden van personen die beveiligingsonderzoeken uitvoeren;

d) inzicht in de configuratie van de beveiligingsopstelling en het verloop van een beveiligingsonderzoek;

e) kennis van de relevante procedures voor toegangscontrole en beveiligingsonderzoeken;

f) kennis van de luchthavenidentiteitskaarten die op de luchthaven worden gebruikt;

g) kennis van de aangifteprocedures;

h) de vaardigheid om passend te reageren op beveiligingsgerelateerde incidenten.

11.2.6.3. Elke persoon die een beveiligingsbewustmakingsopleiding volgt, moet aantonen dat hij inzicht heeft in alle onder punt 11.2.6.2 vermelde onderwerpen alvorens hem een toegangsbewijs wordt verleend om onbegeleid toegang te krijgen tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones.

11.2.7. **Opleiding van personen die behoefte hebben aan algemene beveiligingsbewustmaking**

De algemene beveiligingsbewustmakingsopleiding moet resulteren in elk van de volgende vaardigheden:

a) kennis van eerdere wederrechtelijke daden en terroristische aanslagen tegen de burgerluchtvaart en van actuele dreigingen;

▼M5

b) kennis van de relevante wettelijke vereisten en kennis van elementen die bijdragen tot de totstandbrenging van een robuuste en veerkrachtige beveiligingscultuur op de werkvloer en in de luchtvaart, met inbegrip van onder meer dreiging van binnenuit en radicalisering;

▼B

c) kennis van de doelstellingen en de organisatie van de luchtvaartbeveiliging in hun werkomgeving, inclusief de plichten en verantwoordelijkheden van personen die beveiligingsonderzoeken uitvoeren;

d) kennis van de aangifteprocedures;

▼B

e) de vaardigheid om passend te reageren op beveiligingsgerelateerde incidenten.

Elke persoon die een algemene beveiligingsbewustmakingsopleiding volgt, moet aantonen dat hij alle in dit punt vermelde punten begrijpt alvorens zijn taken op te nemen.

Deze opleiding is niet van toepassing op instructeurs die onder punt 11.5 vallen.

▼M8

11.2.8. Opleiding van personen met functies en verantwoordelijkheden met betrekking tot cyberdreigingen

11.2.8.1. Personen die de in punt 1.7.2 vastgestelde maatregelen uitvoeren, moeten over de nodige vaardigheden en bekwaamheden beschikken om de hun toegewezen taken effectief uit te voeren. Zij worden op "need-to-know"-basis op de hoogte gebracht van relevante cyberrisico's.

11.2.8.2. Personen die toegang hebben tot gegevens of systemen krijgen een passende en specifieke opleiding op de werkplek die is aangepast aan hun functie en verantwoordelijkheden; dit houdt ook in dat zij op de hoogte worden gebracht van relevante risico's indien hun functie dit vereist. De bevoegde autoriteit of de autoriteit of het agentschap als bedoeld in punt 1.7.4 moet de inhoud van de opleiding specificeren of goedkeuren.

▼B

11.3. CERTIFICERING OF GOEDKEURING

11.3.1. Personen die de in de punten 11.2.3.1 tot en met 11.2.3.5 vermelde taken uitvoeren, moeten:

a) een eerste certificerings- of goedkeuringsprocedure doorlopen, en

▼M5

b) voor personen die röntgen- of EDS-apparatuur bedienen: minstens om de drie jaar opnieuw worden gecertificeerd, en

▼B

c) voor alle andere personen: minstens om de vijf jaar opnieuw worden gecertificeerd of goedgekeurd.

Personen die de in punt 11.2.3.3 vermelde taken uitvoeren, kunnen van deze eisen worden vrijgesteld als zij alleen gemachtigd zijn om visuele controles en/of doorzoekingen met de hand/fouilleringen uit te voeren.

▼M5

11.3.2. Personen die röntgen- of EDS-apparatuur bedienen moeten, in het kader van de procedure voor een eerste certificering of goedkeuring, slagen in een gestandaardiseerde beeldinterpretatietest.

11.3.3. De procedure voor vernieuwde certificering of goedkeuring van personen die röntgen- of EDS-apparatuur bedienen, omvat zowel de gestandaardiseerde beeldinterpretatietest als een beoordeling van hun operationele prestaties.

▼B

11.3.4. Wanneer de vernieuwde certificering of goedkeuring niet binnen een redelijke termijn van normaliter hoogstens drie maanden met succes wordt voltooid, worden de bijbehorende beveiligingsrechten ingetrokken.

11.3.5. Voor alle gecertificeerde of goedgekeurde personen wordt minstens tijdens de duur van hun contract een certificerings- of goedkeuringsdossier bijgehouden.

▼B

11.4. PERIODIEKE OPLEIDING

11.4.1. Personen die röntgen- of EDS-apparatuur bedienen, moeten een periodieke opleiding volgen die uit een beeldherkenningsopleiding en uit beeldherkenningstesten bestaat. Dit moet de vorm aannemen van:

a) een opleiding in een leslokaal en/of computerondersteund onderwijs, of

b) een TIP-opleiding op de werkvloer, voor zover de gebruikte röntgen- of EDS-apparatuur gebruikmaakt van een TIP-bibliotheek van minstens 6 000 beelden, zoals hieronder gespecificeerd, en de betrokken persoon minstens een derde van zijn werktijd met deze apparatuur werkt.

▼M5

_____

▼B

Bij opleidingen in een leslokaal en/of computerondersteund onderwijs moeten de betrokken personen minstens zes uur per half jaar beeldherkenningsopleiding volgen of beeldherkenningstesten afleggen, door gebruik te maken van:

— een beeldbank met minstens 1 000 beelden van minstens 250 verschillende dreigingsvoorwerpen, inclusief beelden van onderdelen van dergelijke voorwerpen, waarbij elk voorwerp vanuit diverse standpunten is weergegeven; de beeldbank is zodanig geordend dat de selectie van beelden die tijdens de opleiding en tests worden gebruikt, onvoorspelbaar is, of

— de meest gemiste TIP-beelden uit de gebruikte TIP-beeldbank, in combinatie met beelden van recent ontdekte dreigingsvoorwerpen die relevant zijn voor het type beveiligingsonderzoek; deze combinatie mag worden gebruikt voor zover ze betrekking heeft op alle types relevante dreigingsvoorwerpen en voor zover de tijdens de opleiding gebruikte TIP-beelden gedurende een periode van drie jaar slechts één keer aan dezelfde screener worden getoond.

Voor TIP-opleiding op de werkvloer wordt gebruikgemaakt van een beeldbank van minstens 6 000 beelden, waarvan minstens 1 500 verschillende dreigingsvoorwerpen, inclusief beelden van onderdelen van dergelijke voorwerpen, waarbij elk voorwerp vanuit diverse standpunten is weergegeven.

▼M5

11.4.2. De prestaties van individuele screeners worden aan het einde van elke periode van zes maanden geëvalueerd. De resultaten van deze evaluatie:

a) worden aan de persoon meegedeeld en bewaard;

b) worden gebruikt om tekortkomingen vast te stellen en toekomstige opleidingen en tests aan te passen zodat de tekortkomingen worden verholpen, en

c) kunnen in overweging worden genomen als onderdeel van de procedure voor vernieuwde certificering of goedkeuring.

▼B

11.4.3. Personen die onder punt 11.2, maar niet onder punt 11.4.1 en 11.4.2 vermelde taken uitvoeren, moeten een periodieke opleiding volgen die frequent genoeg plaatsvindt om te garanderen dat vaardigheden worden verworven en onderhouden overeenkomstig de ontwikkelingen op beveiligingsgebied.

De periodieke opleiding heeft betrekking op:

a) bekwaamheden die tijdens de initiële basisopleiding en specifieke en beveiligingsbewustmakingsopleiding zijn verworven, en vindt minstens om de vijf jaar plaats of, wanneer de betrokkene zijn bekwaamheden gedurende meer dan zes maanden niet heeft gebruikt, vóór hij zijn beveiligingstaken weer opneemt, en

b) nieuwe of uitgebreide vaardigheden, teneinde te garanderen dat personen die beveiligingscontroles uitvoeren of verantwoordelijk zijn voor de uitvoering ervan, onmiddellijk bewust worden gemaakt van nieuwe dreigingen en worden gewezen op de betrokken wettelijke vereisten tegen de tijd dat deze moeten worden toegepast.

▼B

De vereisten onder a) gelden niet voor vaardigheden die zijn verworven tijdens specifieke opleidingen die niet meer vereist zijn voor de taken die aan de persoon in kwestie zijn toegewezen.

11.4.4. Voor alle opgeleide personen wordt minstens tijdens de duur van hun contract een dossier met de gevolgde periodieke opleidingen bewaard.

11.5. KWALIFICATIES VAN INSTRUCTEURS

11.5.1. Instructeurs moeten minstens aan elk van de volgende eisen voldoen:

▼M5

a) worden onderworpen aan een grondige achtergrondcontrole, overeenkomstig punt 11.1.3;

▼B

b) zij moeten over vaardigheden op het gebied van instructietechnieken beschikken;

c) zij moeten vertrouwd zijn met de werkomgeving op het relevante domein van luchtvaartbeveiliging;

d) zij moeten over vaardigheden beschikken op het gebied van de te onderwijzen beveiligingselementen

▼M16

De certificering moet minstens van toepassing zijn op de instructeurs die gemachtigd zijn om de in de punten 11.2.3.1 tot en met 11.2.3.5 en in de punten 11.2.4 (tenzij het gaat om de opleiding van supervisors die uitsluitend toezicht houden op de in de punten 11.2.3.6 tot en met 11.2.3.11 vermelde personen) en 11.2.5 gedefinieerde opleidingen te geven.

▼M2

Instructeurs moeten minstens om de vijf jaar opnieuw worden gecertificeerd.

▼B

11.5.2. Instructeurs krijgen regelmatig opleiding en informatie over ontwikkelingen op de relevante gebieden.

11.5.3. De bevoegde autoriteit houdt lijsten bij van de instructeurs die actief zijn in de lidstaat of hebben toegang tot dergelijke lijsten.

11.5.4. Als de bevoegde autoriteit er niet meer van overtuigd is dat de opleiding die door een instructeur wordt verstrekt ertoe leidt dat personen over de relevante vaardigheden beschikken of als de instructeur niet slaagt in het achtergrondonderzoek, trekt zij de goedkeuring van de desbetreffende cursus in, schorst zij de instructeur of schrapt zij hem van de lijst van gekwalificeerde instructeurs. Als dergelijke maatregelen worden genomen, vermeldt de bevoegde autoriteit ook hoe de instructeur kan vragen dat de schorsing wordt opgeheven, dat hij opnieuw wordt opgenomen in de lijst van instructeurs of dat de cursus opnieuw wordt goedgekeurd.

11.5.5. Alle vaardigheden die door een instructeur worden verworven om in één lidstaat te voldoen aan de eisen van dit hoofdstuk, worden erkend in een andere lidstaat.

11.6. EU-LUCHTVAARTBEVEILIGINGSVALIDERING

11.6.1. EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering is een gestandaardiseerd, gedocumenteerd, onpartijdig en objectief proces voor het verkrijgen en evalueren van bewijzen, teneinde na te gaan in welke mate de gevalideerde entiteit voldoet aan de eisen van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan.

11.6.2. **EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering**

EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering:

a) kan een voorwaarde zijn voor het verkrijgen of behouden van een rechtsstatus krachtens Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan;

▼B

b) mag worden uitgevoerd door een bevoegde autoriteit of een als EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur goedgekeurde of als gelijkwaardig erkende validateur, overeenkomstig dit hoofdstuk;

c) beoordeelt de beveiligingsmaatregelen die worden toegepast onder de verantwoordelijkheid van de gevalideerde entiteit of delen daarvan waarvoor de entiteit validering vraagt. Ze bestaat minstens uit:

1. een evaluatie van de beveiligingsrelevante documentatie, inclusief het beveiligingsprogramma of gelijkwaardig programma van de gevalideerde entiteit, en

2. een verificatie van de tenuitvoerlegging van de maatregelen ter beveiliging van de relevante activiteiten van de gevalideerde entiteit, inclusief een verificatie ter plaatse, tenzij anders vermeld;

d) wordt erkend door alle lidstaten.

11.6.3. **Eisen voor de goedkeuring van EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateurs**

11.6.3.1. De lidstaten keuren EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateurs goed op basis van hun capaciteit tot conformiteitsbeoordeling. Dit betekent dat:

a) zij onafhankelijk zijn van de gevalideerde sector, tenzij anders vermeld, en

b) hun personeel over passende bekwaamheid beschikt op het te valideren beveiligingsgebied en over methoden om die bekwaamheid op het in punt 11.6.3.5 vermelde niveau te houden, en

c) de valideringsprocessen functioneel en passend zijn.

11.6.3.2. Voor zover relevant wordt bij de goedkeuring rekening gehouden met accreditatiecertificaten met betrekking tot de relevante geharmoniseerde normen, namelijk EN-ISO/IEC 17020, in plaats van de capaciteit tot conformiteitsbeoordeling opnieuw te evalueren.

11.6.3.3. Een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur mag een individu of een rechtspersoon zijn.

11.6.3.4. De overeenkomstig Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad [1] opgerichte nationale accreditatie-instantie kan worden gemachtigd om de conformiteitsbeoordelingscapaciteit van rechtspersonen te accrediteren, administratieve maatregelen ter zake vast te stellen en toezicht te houden op activiteiten voor EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering.

11.6.3.5. Elk individu dat EU-luchtvaartbeveiligingsvalideringen uitvoert, moet over passende vaardigheden beschikken, een geschikte achtergrond hebben en aan elk van de volgende eisen voldoen:

▼M5

a) worden onderworpen aan een grondige achtergrondcontrole, overeenkomstig punt 11.1.3;

[1] Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 tot vaststelling van de eisen inzake accreditatie en markttoezicht betreffende het verhandelen van producten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 339/93 (PB L 218 van 13.8.2008, blz. 30).

▼B

b) op onpartijdige en objectieve wijze EU-luchtvaartbeveiligingsvalideringen uitvoeren, begrijpen wat onafhankelijkheid betekent, en methoden toepassen om belangenconflicten met betrekking tot de gevalideerde entiteit te vermijden;

c) beschikken over voldoende theoretische kennis en praktische ervaring op het gebied van kwaliteitscontrole en over de vaardigheden en persoonlijke kenmerken om bevindingen op te sporen, te registreren en te beoordelen op basis van een controlelijst, met name met betrekking tot:

1. beginselen, procedures en technieken voor toezicht op de naleving,

2. factoren die van invloed zijn op menselijke prestaties en toezicht,

3. de rol en bevoegdheden van de validateur, ook wat belangenconflicten betreft;

d) aantonen dat hij beschikt over passende vaardigheden door opleiding en/of een minimum aan werkervaring op de volgende gebieden:

1. de algemene luchtvaartbeveiligingsbeginselen van de luchtvaartbeveiligingsnormen van de EU en de ICAO;

2. specifieke normen met betrekking tot de gevalideerde activiteit en de wijze waarop ze worden toegepast op activiteiten;

3. beveiligingstechnologieën en -technieken die relevant zijn voor het valideringsproces;

e) periodieke opleidingen volgen met een frequentie die volstaat om te garanderen dat de aanwezige capaciteiten behouden blijven en nieuwe capaciteiten worden verworven, teneinde op de hoogte te blijven van nieuwe ontwikkelingen op het gebied van luchtvaartbeveiliging.

11.6.3.6. De bevoegde autoriteit verstrekt ofwel zelf opleiding voor EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateurs of keurt een lijst van geschikte cursussen voor beveiligingsopleiding goed en houdt deze bij. ►M12 De bevoegde autoriteit stelt de relevante delen van de niet-openbare wetgeving en nationale programma's die betrekking hebben op de te valideren concrete acties en gebieden, ter beschikking van de validateurs die zij goedkeurt. ◄

11.6.3.7. Een lidstaat mag de erkenning van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur beperken tot valideringsactiviteiten die uitsluitend op het grondgebied van die lidstaat worden uitgevoerd namens de bevoegde autoriteit van die lidstaat. In dergelijke gevallen is de eis van punt 11.6.4.2 niet van toepassing.

▼M12

11.6.3.8. De bevoegde autoriteit die als validateur optreedt, mag alleen valideringen uitvoeren met betrekking tot luchtvaartmaatschappijen, exploitanten en entiteiten die onder haar verantwoordelijkheid of onder de verantwoordelijkheid van de bevoegde autoriteit van een andere lidstaat vallen, als die autoriteit haar daartoe uitdrukkelijk heeft verzocht of heeft aangewezen.

▼M7

11.6.3.9. Vanaf de datum waarop het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland zich overeenkomstig artikel 50 van het Verdrag betreffende de Europese Unie terugtrekt uit de Europese Unie, zijn de volgende bepalingen van toepassing op de door deze lidstaat erkende EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateurs die valideringen uitvoeren met betrekking tot luchtvaartmaatschappijen, exploitanten en entiteiten die een aanwijzing als respectievelijk ACC3, RA3 en KC3 hebben aangevraagd:

▼M7

a) zij worden niet langer erkend in de Unie;

b) de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideringen die zijn uitgevoerd vóór de datum waarop het Verenigd Koninkrijk zich uit de Unie terugtrekt, met inbegrip van de EU-valideringsverslagen die vóór die datum zijn uitgebracht, blijven geldig voor de aanwijzing van de luchtvaartmaatschappijen, exploitanten en entiteiten die zij hebben gevalideerd.

11.6.3.10. De in het vorige punt vermelde natuurlijke personen en entiteiten kunnen een erkenning als EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur aanvragen bij de bevoegde autoriteit van een lidstaat. De erkennende lidstaat:

a) ontvangt van de bevoegde autoriteit van het Verenigd Koninkrijk de nodige documentatie op basis waarvan de natuurlijke persoon of rechtspersoon is erkend als EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur;

b) gaat na of de aanvrager voldoet aan de Unievoorschriften in dit hoofdstuk. Als de bevoegde autoriteit tevreden is, kan zij de natuurlijke persoon of rechtspersoon als EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur erkennen voor een periode die de door de bevoegde autoriteit van het Verenigd Koninkrijk verleende erkenning niet overschrijdt;

c) informeert onmiddellijk de Commissie, die ervoor zorgt dat de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur wordt opgenomen in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen.

▼M12

11.6.3.11. De erkenning van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur verstrijkt na een periode van maximaal vijf jaar.

▼B

11.6.4. **Erkenning en schrapping van EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateurs**

▼M12

11.6.4.1. Een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur:

a) wordt pas als erkend beschouwd als zijn bijzonderheden zijn opgenomen in de “EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen”;

b) ontvangt een bewijs van zijn status van of namens de bevoegde autoriteit;

▼M13

c) mag geen EU-luchtvaartbeveiligingsvalideringen uitvoeren als hij de status bezit van luchtvaartbeveiligingsvalidateur in het kader van een gelijkwaardige regeling in een derde land of een internationale organisatie, tenzij het derde land of de internationale organisatie in zijn/haar regeling dezelfde kansen biedt aan EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateurs.

▼M12

EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateurs die zijn opgenomen in de “EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen”, mogen vanwege de bevoegde autoriteit alleen valideringen van luchtvaartmaatschappijen, exploitanten of entiteiten uitvoeren onder de verantwoordelijkheid van die bevoegde autoriteit.

▼B

11.6.4.2. Erkende EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateurs worden erkend door alle lidstaten.

▼M2

11.6.4.3. Als een lidstaat er niet meer van overtuigd is dat een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur voldoet aan de in punt 11.6.3.1 of 11.6.3.5 vermelde eisen, trekt zij de goedkeuring in en schrapt zij de validateur uit de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen, of brengt zij de bevoegde autoriteit die de validateur heeft goedgekeurd op de hoogte, met vermelding van de redenen van haar bezorgdheid.

▼B

11.6.4.4. Sectorverenigingen en onder hun bevoegdheid staande entiteiten die kwaliteitsborgingsprogramma's uitvoeren, kunnen als EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur worden goedgekeurd voor zover gelijkwaardige maatregelen van die programma's een onpartijdige en objectieve validering garanderen. De erkenning vindt plaats in samenwerking met de bevoegde autoriteiten van minstens twee lidstaten.

11.6.4.5. De valideringsactiviteiten die zijn uitgevoerd door autoriteiten of luchtvaartbeveiligingsvalidateurs welke onder de jurisdictie vallen van en zijn erkend door een derde land of een internationale organisatie kunnen door de Commissie worden erkend als zij kan bevestigen dat deze activiteiten gelijkwaardig zijn aan een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering. Een lijst daarvan wordt bijgehouden in aanhangsel 6-Fiii.

11.6.5. **Verslag van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering („het valideringsverslag”)**

11.6.5.1. De resultaten van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering worden vastgelegd in het valideringsverslag. Dit bevat ten minste:

a) een volledige controlelijst, ondertekend door de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur en, voor zover gevraagd, van gedetailleerd commentaar voorzien door de gevalideerde entiteit, en

b) een door de gevalideerde entiteit ondertekende verbintenisverklaring, en

c) een verklaring van onafhankelijkheid ten opzichte van de gevalideerde entiteit, ondertekend door het individu dat de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering uitvoert.

11.6.5.2. De EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur gaat na in welke mate voldaan is aan de doelstellingen van de controlelijst en legt deze bevindingen vast in het passende deel van de controlelijst.

11.6.5.3. In de verbintenisverklaring verbindt de gevalideerde entiteit zich ertoe de activiteiten voort te zetten volgens de met succes gevalideerde exploitatienormen.

11.6.5.4. De gevalideerde entiteit mag verklaren akkoord te gaan met het in het valideringsverslag vastgestelde niveau van naleving of niet. Een dergelijke verklaring wordt een integrerend deel van het valideringsverslag.

11.6.5.5. De bladzijdenummering, de datum van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering en de parafering door de validateur en de gevalideerde entiteit op elke bladzijde bewijzen de volledigheid van het valideringsverslag. ►M5 Manuele parafering op elke bladzijde kan worden vervangen door een elektronische handtekening van het volledige document. ◄

▼M12

11.6.5.6. Het verslag wordt in het Engels opgesteld en binnen een maand na de verificatie ter plaatse aan de bevoegde autoriteit, voor zover van toepassing, en de gevalideerde entiteit verstrekt.

De bevoegde autoriteit beoordeelt het valideringsverslag binnen zes weken na ontvangst.

▼M12

Als het verslag betrekking heeft op een luchtvaartmaatschappij, exploitant of entiteit die wordt gevalideerd in het kader van een bestaande aanwijzing die verstrijkt na de in de bovenstaande alinea's genoemde termijnen, kan de bevoegde autoriteit een langere termijn vaststellen om de beoordeling af te ronden.

In dat geval, en tenzij meer informatie en aanvullende bewijsstukken nodig zijn om de beoordeling met succes af te ronden, zorgt de bevoegde autoriteit ervoor dat het proces is voltooid vóór de geldigheidsduur van de status is verstreken.

Binnen drie maanden na de datum van ontvangst van het verslag krijgt de validateur schriftelijke feedback over de kwaliteit van het verslag en, indien van toepassing, eventuele aanbevelingen en opmerkingen die de bevoegde autoriteit noodzakelijk acht. Indien van toepassing, wordt een kopie van die feedback toegezonden aan de bevoegde autoriteit die de validateur heeft goedgekeurd.

Met het oog op de aanwijzing van andere luchtvaartmaatschappijen, exploitanten of entiteiten als bedoeld in deze verordening, kan een bevoegde autoriteit binnen vijftien dagen een kopie van het volledige valideringsverslag in de Engelse taal aanvragen en verkrijgen van de bevoegde autoriteit die een valideringsverslag in haar landstaal heeft opgesteld of de validateur die de validering uitvoert, daarom heeft verzocht.

▼B

11.7. WEDERZIJDSE ERKENNING VAN OPLEIDING

11.7.1. Alle vaardigheden die door een persoon worden verworven om in één lidstaat te voldoen aan de eisen van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan, worden erkend in een andere lidstaat.

▼M2

AANHANGSEL 11-A

ONAFHANKELIJKHEIDSVERKLARING — EU-LUCHTVAARTBEVEILIGINGSVALIDATEUR

a) Ik bevestig dat ik het niveau van naleving van de gevalideerde entiteit op onpartijdige en objectieve wijze heb vastgesteld.

b) Ik bevestig dat ik niet in dienst ben en de voorbije twee jaar niet in dienst ben geweest bij de gevalideerde entiteit.

c) Ik bevestig dat ik geen economische of andere directe of indirecte belangen heb in het resultaat van de valideringsactiviteit, de gevalideerde entiteit of de filialen ervan.

d) Ik bevestig dat ik geen bedrijfsrelaties heb met de gevalideerde entiteit op gebieden die verband houden met luchtvaartbeveiliging, bijvoorbeeld wat opleiding en consultancy betreft, en deze in de voorbije twaalf maanden ook niet heb gehad.

e) Ik bevestig dat het verslag van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gebaseerd is op een grondige feitelijke evaluatie van relevante beveiligingsdocumenten, bestaande uit:

— het beveiligingsprogramma van de gevalideerde entiteit of gelijkwaardige documenten, en

— een verificatie ter plaatse en de tenuitvoerlegging daarvan.

f) Ik bevestig dat het verslag van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gebaseerd is op een beoordeling van alle beveiligingsrelevante gebieden waarover de validateur een mening moet geven op basis van de relevante EU-controlelijst.

g) Ik bevestig dat ik een methode heb toegepast die het mogelijk maakt afzonderlijke verslagen van EU-luchtvaartbeveiligingsvalideringen op te stellen voor elke gevalideerde entiteit, en die garandeert dat de informatieopdracht objectief en onpartijdig wordt uitgevoerd, in het geval meerdere entiteiten tegelijk worden gevalideerd.

▼M2

h) Ik bevestig dat ik geen financiële of andere voordelen heb aanvaard, met uitzondering van een redelijke vergoeding voor de validering en een vergoeding van mijn reis- en verblijfkosten.

Ik aanvaard de volledige verantwoordelijkheid voor het verslag van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering.

Naam van de gevalideerde entiteit:

Naam van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur:

Datum:

Handtekening:

▼B

12. **BEVEILIGINGSAPPARATUUR**

▼M10

12.0 ALGEMENE BEPALINGEN EN GOEDKEURING VAN BEVEILIGINGSAPPARATUUR

12.0.1 **Algemene bepaling**

12.0.1.1 De autoriteit, exploitant of entiteit die apparatuur gebruikt voor de tenuitvoerlegging van maatregelen waarvoor hij/zij verantwoordelijk is overeenkomstig het in artikel 10 van Verordening (EG) nr. 300/2008 vermelde nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, ziet erop toe dat deze apparatuur voldoet aan de in dit hoofdstuk uiteengezette normen.

De overeenkomstig Besluit (EU, Euratom) 2015/444 ([1]) gerubriceerde informatie in dit hoofdstuk wordt door de bevoegde autoriteit op „need to know”-basis ter beschikking van fabrikanten gesteld.

12.0.1.2 Alle beveiligingsapparatuur moet aan routinetests worden onderworpen.

12.0.1.3 De apparatuur wordt beoordeeld en gebruikt overeenkomstig de door de fabrikant verstrekte bedieningsinstructies.

12.0.1.4 Wanneer verschillende types veiligheidsapparatuur worden gecombineerd, moeten die elk afzonderlijk voldoen aan de vastgelegde specificaties en de normen van dit hoofdstuk, zowel als deze afzonderlijk wordt gebruikt als bij gecombineerd gebruik in een systeem.

12.0.1.5 Apparatuur moet worden geplaatst, geïnstalleerd en onderhouden in overeenstemming met de voorschriften van de fabrikanten van de apparatuur.

12.0.2 **Goedkeuring van beveiligingsapparatuur**

▼M16

12.0.2.1 Onverminderd punt 12.0.5 mag de volgende beveiligingsuitrusting en -software na 1 oktober 2020 alleen worden geïnstalleerd als ze een markering “EU-stempel” of “EU-stempel in behandeling” heeft gekregen, zoals bepaald in punt 12.0.2.5:

a) metaaldetectiepoorten (WTMD);

b) explosievendetectiesystemen (EDS);

c) apparatuur voor de detectie van explosievensporen (ETD);

d) apparatuur voor de detectie van vloeibare explosieven (LEDS);

e) metaaldetectieapparatuur (MDE);

([1]) Besluit (EU, Euratom) 2015/444 van de Commissie van 13 maart 2015 betreffende de veiligheidsvoorschriften voor de bescherming van gerubriceerde EU-informatie (PB L 72 van 17.3.2015, blz. 53).

▼M16

f) beveiligingsscanners;

g) schoenscannerapparatuur;

h) apparatuur voor de detectie van explosieve dampen (EVD);

i) software voor de automatische detectie van verboden voorwerpen (APID).

▼M10

12.0.2.2 De Commissie keurt de in punt 12.0.2.1 vermelde beveiligingsapparatuur goed en kent de markering „EU-stempel” toe.

▼M12

12.0.2.3. De markering “EU-stempel” wordt toegekend aan beveiligingsapparatuur die is getest door testcentra die kwaliteitscontrolemaatregelen toepassen overeenkomstig het gemeenschappelijke evaluatieproces van de Europese Burgerluchtvaartconferentie, onder de verantwoordelijkheid van de bevoegde autoriteit.

▼M10

12.0.2.4 De Commissie mag de markering „EU-stempel” pas aan beveiligingsapparatuur toekennen nadat zij de testrapporten voor de desbetreffende apparatuur of niveau 2-rapporten van het gemeenschappelijke evaluatieproces van de Europese Burgerluchtvaartconferentie heeft ontvangen.

De Commissie kan aanvullende informatie met betrekking tot de testrapporten vragen.

12.0.2.5 De Commissie mag de markering „EU-stempel” toekennen aan beveiligingsapparatuur die is bevestigd door het gemeenschappelijke evaluatieproces van de Europese Burgerluchtvaartconferentie. Dergelijke apparatuur komt automatisch in aanmerking voor de markering „EU-stempel”, en krijgt een tijdelijke markering „EU-stempel in behandeling” tot de definitieve goedkeuring.

De installatie en het gebruik van beveiligingsapparatuur met een markering „EU-stempel in behandeling” is toegestaan.

12.0.3 **De markering „EU-stempel” en de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen — beveiligingsapparatuur**

12.0.3.1 De in punt 12.0.2.1 vermelde beveiligingsapparatuur waaraan de markering „EU-stempel” is toegekend, wordt opgenomen in de „EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen — beveiligingsapparatuur”.

▼M15

12.0.3.2. De markering “EU-stempel” wordt door de fabrikanten aangebracht op beveiligingsapparatuur die door de Commissie is goedgekeurd, en moet aan één zijde of op het scherm zichtbaar zijn.

▼M10

12.0.3.3 Apparatuur met de markering „EU-stempel” wordt geïnstalleerd met hardware- en softwareversies die overeenstemmen met de beschrijving ervan in de „EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen — beveiligingsapparatuur”.

12.0.3.4 Onverminderd de punten 12.0.4 en 12.0.5 geniet beveiligingsapparatuur met de markering „EU-stempel” wederzijdse erkenning en wordt deze apparatuur erkend voor beschikbaarheid, uitrol en gebruik in alle lidstaten.

12.0.3.5 De Commissie houdt de „EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen — beveiligingsapparatuur” bij.

12.0.3.6 Een vermelding in de „EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen — beveiligingsapparatuur” bevat de volgende informatie:

a) een unieke alfanumerieke identificatiecode;

b) de naam van de fabrikant;

c) de naam waarmee de apparatuur wordt aangeduid;

d) de gedetailleerde configuratie, met ten minste:

i) de hardwareversie;

ii) het detectiealgoritme;

iii) indien nodig, de versie van het softwaresysteem;

▼M10

iv) indien nodig, de versie van de hulphardware, en

v) indien nodig, de versie van het werkingsconcept;

e) de verkregen norm;

f) de status van de apparatuur, met vermelding van een van de volgende:

i) „EU-stempel”;

ii) „EU-stempel in behandeling”;

iii) „EU-stempel opgeschort”;

iv) „EU-stempel ingetrokken”;

v) „EU-stempel vervallen”;

g) de datum van afgifte van de status van de apparatuur.

12.0.4 **Opschorting en intrekking van de markering „EU-stempel”**

12.0.4.1 Op verzoek van lidstaten of op eigen initiatief kan de Commissie de markeringen „EU-stempel” en „EU-stempel in behandeling” zonder voorafgaande kennisgeving opschorten wanneer zij informatie ontvangt waaruit blijkt dat de apparatuur niet voldoet aan de norm waarvoor hij is goedgekeurd. In dat geval past de Commissie de status van de markering in de „EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen — beveiligingsapparatuur” dienovereenkomstig aan.

12.0.4.2 Beveiligingsapparatuur waarvan de markering „EU-stempel” of „EU-stempel in behandeling” is opgeschort, mag niet meer worden gebruikt en de reeds geïnstalleerde onderdelen mogen alleen worden bediend indien passende compenserende maatregelen worden getroffen.

12.0.4.3 Op verzoek van lidstaten of op eigen initiatief kan de Commissie de markeringen „EU-stempel” en „EU-stempel in behandeling” opschorten wanneer zij er niet meer van overtuigd is dat de apparatuur voldoet aan de norm waarvoor hij is goedgekeurd.

12.0.4.4 Beveiligingsapparatuur waarvan de markering „EU-stempel” of „EU-stempel in behandeling” is ingetrokken of vervallen, mag niet meer worden gebruikt vanaf de datum waarop de status is afgegeven, zoals vermeld in de „EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen — beveiligingsapparatuur”.

12.0.4.5 De Commissie kan de markering „EU-stempel” of „EU-stempel in behandeling” opnieuw toekennen als zij informatie ontvangt waaruit blijkt dat de apparatuur opnieuw voldoet aan de norm waarvoor hij is goedgekeurd.

12.0.5 **Strengere maatregelen inzake beveiligingsapparatuur en nationale goedkeuring**

12.0.5.1 De lidstaten mogen afwijken van het beginsel van wederzijdse erkenning door strengere maatregelen inzake beveiligingsapparatuur toe te passen. Zij moeten de Commissie in kennis stellen van deze maatregelen, van hun goedkeuringen van beveiligingsapparatuur en van de stappen die zijn genomen om ervoor te zorgen dat de door hen goedgekeurde beveiligingsapparatuur voldoet aan de in dit hoofdstuk uiteengezette normen.

12.0.5.2 De lidstaten mogen afwijken van het beginsel van wederzijdse erkenning door hun eigen nationale mechanisme voor de goedkeuring van beveiligingsapparatuur toe te passen. Zij moeten de Commissie in kennis stellen van dit mechanisme, van hun goedkeuringen van apparatuur en van de aanvullende maatregelen die zijn genomen om ervoor te zorgen dat de beveiligingsapparatuur voldoet aan de in dit hoofdstuk uiteengezette normen.

▼M12

12.0.5.3. Beveiligingsapparatuur die op nationaal niveau is goedgekeurd op basis van punt 12.0.5.1 of 12.0.5.2 krijgt niet automatisch de markering “EU-stempel.”.

▼B

12.1. METAALDETECTIEPOORTEN (WTMD)

12.1.1. **Algemene beginselen**

12.1.1.1. Metaaldetectiepoorten moeten in staat zijn om minstens bepaalde metalen voorwerpen, zowel afzonderlijk als in combinatie, te detecteren, waarbij een alarmsignaal dient te worden gegeven.

12.1.1.2. De detectie door een metaaldetectiepoort moet onafhankelijk zijn van de positie en oriëntatie van het metalen voorwerp.

12.1.1.3. Metaaldetectiepoorten moeten stevig zijn bevestigd aan een solide basis.

12.1.1.4. Metaaldetectiepoorten moeten een visuele indicator hebben die aangeeft of de apparatuur in werking is.

12.1.1.5. Het instrument voor het wijzigen van de detectie-instellingen van een metaaldetectiepoort moet beveiligd zijn en alleen toegankelijk zijn voor geautoriseerde personen.

12.1.1.6. Metaaldetectiepoorten moeten een visueel en een auditief alarmsignaal geven als metalen voorwerpen worden gedetecteerd, zoals bepaald in punt 12.1.1.1. Beide types alarmsignalen moeten op een afstand van twee meter kunnen worden waargenomen.

12.1.1.7. Het visuele alarmsignaal moet een aanduiding geven van de sterkte van het door de metaaldetectiepoort gedetecteerde signaal.

▼M5

———————

▼B

12.1.2. **Normen voor metaaldetectiepoorten**

▼M15

12.1.2.1. Er zijn vier normen voor metaaldetectiepoorten. Gedetailleerde eisen met betrekking tot die normen zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005.

▼B

12.1.2.2. Alle metaaldetectiepoorten die uitsluitend worden gebruikt voor het uitvoeren van beveiligingsonderzoeken van andere personen dan passagiers, moeten voldoen aan minstens norm 1.

12.1.2.3. Alle metaaldetectiepoorten die worden gebruikt voor het uitvoeren van beveiligingsonderzoeken passagiers, moeten voldoen aan norm 2.

▼M15

12.1.2.4. Alle metaaldetectiepoorten die vanaf 1 juli 2023 worden geïnstalleerd, moeten voldoen aan norm 1.1 of norm 2.1.

▼B

12.1.3. **Aanvullende eisen voor metaaldetectiepoorten**

Alle metaaldetectiepoorten waarvoor een installatiecontract werd gesloten op of na 5 januari 2007 moeten:

a) een auditief en/of visueel signaal geven bij een bepaald percentage personen die door de metaaldetectiepoort lopen en die geen alarm overeenkomstig punt 12.1.1.1 hebben veroorzaakt. Het percentage moet kunnen worden ingesteld, en

b) het aantal aan een beveiligingsonderzoek onderworpen personen tellen, met uitzondering van de personen die in omgekeerde richting door de metaaldetectiepoort lopen, en

c) het aantal alarmsignalen tellen, en

d) het aantal alarmsignalen berekenen als een percentage van het aantal aan een beveiligingsonderzoek onderworpen personen.

12.1.4. **Aanvullende eisen voor metaaldetectiepoorten die gebruikt worden in combinatie met schoenmetaaldetectieapparatuur (SMD)**

12.1.4.1. Alle metaaldetectiepoorten die gebruikt worden in combinatie met schoenmetaaldetectieapparatuur (SMD) moeten in staat zijn om door middel van een visuele indicatie minstens specifieke metalen voorwerpen, zowel afzonderlijk als in combinatie, te detecteren en aan te geven, al naargelang de hoogte waarop het voorwerp (of de voorwerpen) zich bevindt (bevinden) op de persoon die door de apparatuur loopt. Het type, het aantal en de oriëntatie van de voorwerpen mag geen invloed hebben op de detectie.

▼B

12.1.4.2. Alle metaaldetectiepoorten die gebruikt worden in combinatie met schoenmetaaldetectieapparatuur moeten in staat zijn alle alarmsignalen die worden veroorzaakt door metalen voorwerpen op een persoon te detecteren en aan te geven in minstens twee zones. De eerste zone stemt overeen met de onderbenen van ene persoon en bevindt zich tussen de vloer en hoogstens 35 cm boven de vloer. Alle andere zones bevinden zich boven de eerste zone.

12.2. DRAAGBARE METAALDETECTIEAPPARATUUR (HHMD)

12.2.1. Draagbare metaaldetectieapparatuur moet zowel ferro-metalen als non-ferrometalen kunnen detecteren. Detectie en identificatie van de plaats van een metalen voorwerp zal geschieden middels een alarmsignaal.

12.2.2. De bediening van de gevoeligheidsinstellingen van draagbare metaaldetectieapparatuur moet beveiligd zijn en alleen toegankelijk zijn voor geautoriseerde personen.

12.2.3. Wanneer de draagbare metaaldetectieapparatuur een metalen voorwerp detecteert, wordt een auditief alarmsignaal in werking gesteld. Het alarmsignaal moet op een afstand van 1 m kunnen worden waargenomen.

▼M15

———————

▼B

12.2.5. Draagbare metaaldetectieapparatuur moet een visuele indicator hebben die aangeeft of de apparatuur in werking is.

12.3. RÖNTGENAPPARATUUR

Röntgenapparatuur moet beantwoorden aan de gedetailleerde eisen die zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

▼M13

12.3.1. Alle apparatuur die uiterlijk vanaf 1 januari 2023 is geïnstalleerd en die in de Unie moet worden gebruikt voor beveiligingsonderzoeken van vracht en post, alsmede bedrijfspost en bedrijfsmateriaal van luchtvaartmaatschappijen die overeenkomstig hoofdstuk 6 aan beveiligingscontroles zijn onderworpen, is multi-view-apparatuur.

De bevoegde autoriteit kan tot de volgende data om objectieve redenen het gebruik toestaan van single-view-röntgenapparatuur die vóór 1 januari 2023 is geïnstalleerd:

a) single-view-röntgenapparatuur die is geïnstalleerd vóór 1 januari 2016, tot uiterlijk 31 december 2025;

b) single-view-röntgenapparatuur die is geïnstalleerd vanaf 1 januari 2016, voor een periode van ten hoogste tien jaar vanaf de installatiedatum of uiterlijk tot en met 31 december 2027, naargelang welke datum eerder valt.

Als de bevoegde autoriteit de bepalingen van de tweede alinea toepast, stelt zij de Commissie daarvan in kennis.

▼B

12.4. EXPLOSIEVENDETECTIESYSTEMEN (EDS)

12.4.1. **Algemene beginselen**

▼M16

12.4.1.1. Explosievendetectiesystemen (EDS) moeten gespecificeerde en hogere individuele hoeveelheden explosieven of chemicaliën in bagage of andere zendingen kunnen detecteren en daarbij een alarmsignaal geven.

12.4.1.2. De vorm, positie of oriëntatie van de explosieven of chemicaliën mogen geen invloed hebben op de detectie.

▼B

12.4.1.3. Een explosievendetectiesysteem moet in de volgende gevallen een alarmsignaal geven:

▼M16

— als het explosieven of chemicaliën detecteert, en

— als het de aanwezigheid detecteert van een voorwerp dat verhindert dat explosieven of chemicaliën worden gedetecteerd, en

▼B

— als de inhoud van een stuk bagage of een zending een te hoge densiteit heeft om te worden geanalyseerd.

▼M12

12.4.2. **Normen voor EDS**

12.4.2.1 Alle EDS-apparatuur moet voldoen aan de volgende eisen:

a) vóór 1 september 2014 geïnstalleerde apparatuur moet minstens aan norm 2 voldoen;

b) tussen 1 september 2014 en 31 augustus 2022 geïnstalleerde apparatuur moet minstens aan norm 3 voldoen;

c) tussen 1 september 2022 en 31 augustus 2026 geïnstalleerde apparatuur moet minstens aan norm 3.1 voldoen;

d) vanaf 1 september 2026 geïnstalleerde apparatuur moet minstens aan norm 3.2 voldoen.

12.4.2.2. Norm 2 verstrijkt op 1 september 2021.

12.4.2.3. Om een uitbreiding van het gebruik van EDS van norm 2 toe te staan, worden de luchthavens ingedeeld in vier categorieën:

a) categorie I — luchthaven met meer dan 25 miljoen passagiers in 2019;

b) categorie II — luchthaven met geregelde diensten naar ten minste een van de in aanhangsel 5-A van deze verordening vermelde derde landen, met uitzondering van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland;

c) categorie III — luchthaven met het hoogste verkeersvolume in 2019 in elke lidstaat waar zij nog niet in categorie I of II zijn opgenomen;

d) categorie IV — andere luchthaven.

12.4.2.4. De bevoegde autoriteit kan het gebruik van EDS van norm 2 overeenkomstig de volgende tabel toestaan vanaf 1 september 2021 tot:

	EDS-apparatuur van norm 2 die vóór 1 januari 2011 is geïnstalleerd	EDS-apparatuur van norm 2 die tussen 1 januari 2011 en 1 september 2014 is geïnstalleerd
Luchthavens van categorie I	1 maart 2022	1 maart 2023
Luchthavens van categorie II of categorie III	1 september 2022	1 september 2023
Luchthavens van categorie IV	1 maart 2023	1 maart 2024

▼M13

Bovendien mag de bevoegde autoriteit tot uiterlijk 1 september 2022 het gebruik van EDS van norm 2 toestaan voor beveiligingsonderzoeken van vracht en post alsmede van bedrijfspost en bedrijfsmateriaal van luchtvaartmaatschappijen die overeenkomstig hoofdstuk 6 aan beveiligingscontroles zijn onderworpen.

▼M12

12.4.2.5. Als de bevoegde autoriteit toestaat dat het gebruik van EDS van norm 2 vanaf 1 september 2021 wordt voortgezet, stelt zij de Commissie daarvan in kennis.

12.4.2.6. Alle EDS-apparatuur die ontworpen is voor beveiligingsonderzoeken van handbagage moet minstens voldoen aan norm C1.

12.4.2.7. Alle EDS-apparatuur die ontworpen is voor beveiligingsonderzoeken van handbagage die draagbare computers en andere grote elektrische voorwerpen bevat, moet minstens voldoen aan norm C2.

▼M12

12.4.2.8. Alle EDS-apparatuur die ontworpen is voor beveiligingsonderzoeken van handbagage die draagbare computers en andere grote elektrische voorwerpen en LAG's bevat, moet minstens voldoen aan norm C3.

12.4.2.9. Alle EDS-apparatuur die aan norm C3 voldoet, wordt beschouwd als gelijkwaardig aan LEDS-apparatuur die voldoet aan norm 2 voor beveiligingsonderzoeken van LAG's.

▼B

12.4.3. **Beeldkwaliteitsvereisten voor EDS**

De beeldkwaliteit voor EDS moet beantwoorden aan de gedetailleerde eisen die zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

12.5. BEELDPROJECTIE VAN DREIGINGSVOORWERPEN (THREAT IMAGE PROJECTION, TIP)

12.5.1. **Algemene beginselen**

12.5.1.1. Beeldprojectie van dreigingsvoorwerpen moet in staat zijn gecombineerde voorwerpen waarmee kan worden gedreigd (combined threat images, CTI) of fictieve voorwerpen waarmee kan worden gedreigd (fictional threat images, FTI) te projecteren.

CTI zijn röntgenbeelden van stukken bagage of andere zendingen die dreigingsvoorwerpen bevatten.

FTI zijn röntgenbeelden van dreigingsvoorwerpen die geprojecteerd worden op röntgenbeelden van stukken bagage of andere zendingen die aan een beveiligingsonderzoek worden onderworpen.

De dreigingsvoorwerpen verschijnen op het röntgenbeeld van stukken bagage en andere zendingen op evenwichtig gespreide wijze en niet op een vaste plaats.

Het moet mogelijk zijn het percentage te projecteren CTI en FTI in te stellen.

Wanneer CTI worden gebruikt:

a) moet het werkingsconcept zodanig zijn dat de screener de stukken bagage of andere zendingen die in de röntgen- of EDS-apparatuur worden gestopt niet kan zien en niet kan bepalen of een CTI wordt of zou kunnen worden geprojecteerd, en

b) moeten het TIP-systeem en de omvang van de beeldbank redelijkerwijze garanderen dat een screener hetzelfde CTI niet binnen de twaalf maanden opnieuw te zien krijgt.

▼M15

_____

▼B

12.5.1.2. TIP mag de prestaties en de normale werking van röntgen- of EDS-apparatuur niet verstoren.

De screener krijgt geen indicatie dat een CTI of FTI zal worden geprojecteerd of is geprojecteerd tot een bericht wordt weergegeven overeenkomstig punt 12.5.2.2.

12.5.1.3. De bediening van TIP moet beveiligd zijn en alleen toegankelijk zijn voor geautoriseerde personen.

12.5.1.4. Een TIP-beheerder is verantwoordelijk voor het beheer van de TIP-configuratie.

12.5.1.5. De bevoegde autoriteit houdt regelmatig toezicht op het correcte gebruik van de TIP-systemen en zorgt ervoor dat de systemen correct zijn geconfigureerd — ook wat de realistische en relevante projectie van CTI en FTI betreft, voor zover deze worden gebruikt — dat ze in overeenstemming zijn met de eisen en dat de beeldbanken up-to-date zijn.

▼B

12.5.2. **Samenstelling van TIP**

12.5.2.1. TIP bestaat ten minste uit:

a) een beeldbank van CTI of FTI, en

b) een middel om berichten te presenteren en om berichten te verwijderen, en

c) een middel voor het registreren en weergeven van de resultaten van de reacties van individuele screeners.

12.5.2.2. TIP geeft een bericht aan de screener in elk van de volgende omstandigheden:

a) als de screener heeft gereageerd en een CTI of FTI werd geprojecteerd;

b) als de screener niet heeft gereageerd en een CTI of FTI werd geprojecteerd;

c) als de screener heeft gereageerd en geen CTI of FTI werd geprojecteerd;

d) wanneer een poging om een CTI of FTI te projecteren, is mislukt en dit zichtbaar was voor de screener.

Het bericht wordt zodanig gepresenteerd dat het zicht op het beeld van het desbetreffende stuk bagage of de desbetreffende zending niet wordt belemmerd.

Het bericht blijft zichtbaar tot het door de screener wordt verwijderd. In gevallen a) en b) wordt het bericht samen met de CTI of FTI gepresenteerd.

12.5.2.3. Een screener kan alleen met een unieke identificatiecode toegang krijgen tot geïnstalleerde en geactiveerde TIP-apparatuur.

12.5.2.4. TIP moet de resultaten van de reacties van individuele screeners minstens twaalf maanden kunnen opslaan in een formaat dat het opstellen van verslagen mogelijk maakt.

12.5.2.5. De samenstelling van TIP is eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

12.6. APPARATUUR VOOR DE DETECTIE VAN EXPLOSIEVENSPOREN (ETD)

12.6.1. ►M16 Met ETD-apparatuur moeten deeltjes van gecontamineerde oppervlakken of van de inhoud van stukken bagage of zendingen kunnen worden verzameld en geanalyseerd, en moet de aanwezigheid van explosieven of chemicaliën met een alarmsignaal kunnen worden aangegeven. ◄ Met het oog op de beveiligingsonderzoeken, moet de ETD-apparatuur aan elk van de volgende eisen voldoen:

a) verbruiksgoederen mogen niet worden gebruikt buiten de aanbevelingen van de fabrikant of als de prestaties van het verbruiksgoed lijken te zijn verslechterd door gebruik;

b) ETD-apparatuur mag alleen worden gebruikt in een omgeving waarvoor de apparatuur is goedgekeurd voor gebruik.

▼M16

Er zijn normen voor ETD-apparatuur vastgesteld voor de monsterneming van deeltjes. Gedetailleerde eisen met betrekking tot die normen zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

12.6.2. De norm voor ETD-apparatuur voor de detectie van explosieven die gebruikmaakt van monsterneming van deeltjes, geldt voor ETD-apparatuur die sinds 1 september 2014 in gebruik is genomen.

De norm voor ETD-apparatuur voor de detectie van chemicaliën die gebruikmaakt van monsterneming van deeltjes, geldt vanaf 1 juli 2024 voor ETD-apparatuur die sinds 1 september 2014 in gebruik is genomen.

▼M15

_____

▼B

12.7. APPARATUUR VOOR BEVEILIGINGSONDERZOEKEN VAN VLOEISTOFFEN, SPUITBUSSEN EN GELS

12.7.1. **Algemene beginselen**

12.7.1.1. LEDS-apparatuur moet gespecificeerde en hogere individuele hoeveelheden van risicomaterialen in LAG's kunnen opsporen en melden door middel van een alarmsignaal.

▼M2

12.7.1.2. De wijze waarop de apparatuur wordt gebruikt, moet garanderen dat de verpakking zodanig geplaatst en georiënteerd is dat de detectiecapaciteiten volledig worden aangewend.

12.7.1.3. De apparatuur moet in de volgende gevallen een alarmsignaal geven:

a) als hij risicomaterialen detecteert;

b) als hij de aanwezigheid detecteert van een voorwerp dat verhindert dat risicomaterialen worden gedetecteerd;

c) als hij niet kan beoordelen of de spuitbus, vloeistof of gel al dan niet onschadelijk is;

d) als de inhoud van het aan een beveiligingsonderzoek onderworpen stuk bagage een te hoge densiteit heeft om te worden geanalyseerd.

_____

▼B

12.7.2. **Normen voor apparatuur voor het opsporen van vloeibare explosieven (LEDS)**

12.7.2.1. Er zijn drie normen voor LEDS-apparatuur. Gedetailleerde eisen met betrekking tot deze normen zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

▼M2

12.7.2.2. Alle LEDS-apparatuur moet voldoen aan norm 2.

_____

▼M15

_____

▼B

12.8. BEVEILIGINGSONDERZOEKMETHODEN AAN DE HAND VAN NIEUWE TECHNOLOGIEËN

12.8.1. Een lidstaat mag toestemming verlenen voor een beveiligingsonderzoeksmethode waarbij gebruik wordt gemaakt van andere dan de in deze verordening vastgestelde technologieën, voor zover:

a) ze wordt gebruikt voor het evalueren van een nieuwe beveiligingsonderzoeksmethode, en

b) ze geen negatieve invloed heeft op het algemene beveiligingsniveau, en

c) alle betrokkenen, inclusief de passagiers, worden ervan op de hoogte gebracht dat een test wordt uitgevoerd.

12.8.2. Als een lidstaat voornemens is toestemming te verlenen voor een nieuwe beveiligingsonderzoeksmethode stelt hij vóór de geplande toepassing de Commissie en de overige lidstaten hiervan schriftelijk in kennis, waarbij hij aangeeft hoe hij zal garanderen dat de toepassing van de nieuwe methode aan de vereiste van punt 12.8.1, onder b), zal beantwoorden. De kennisgeving moet ook gedetailleerde informatie bevatten over de plaats(en) waar de beveiligingsonderzoeksmethode zal worden toegepast en over de geplande duur van de evaluatieperiode.

12.8.3. Als de lidstaat een positief antwoord ontvangt van de Commissie of als hij binnen drie maanden na de schriftelijke kennisgeving geen antwoord heeft ontvangen, mag hij toestemming geven voor de toepassing van de beveiligingsonderzoeksmethode waarbij gebruik wordt gemaakt van nieuwe technologieën.

▼B

Als de Commissie niet overtuigd is dat de voorgestelde beveiligingsonderzoeksmethode voldoende garandeert dat het algemene luchtvaartbeveiligingsniveau in de Unie in stand wordt gehouden, stelt de Commissie de lidstaat daarvan schriftelijk in kennis binnen drie maanden na ontvangst van de in punt 12.8.2 vermelde kennisgeving en legt zij uit waarom zij niet overtuigd is. In dat geval dient de betrokken lidstaat de Commissie eerst te overtuigen alvorens met de beveiligingsonderzoeksmethode mag worden gestart.

12.8.4. De evaluatieperiode voor elke beveiligingsonderzoeksmethode waarbij gebruik wordt gemaakt van nieuwe technologieën, bedraagt hoogstens 18 maanden. De Commissie kan deze evaluatieperiode met hoogstens twaalf maanden verlengen op voorwaarde dat de lidstaat dit naar behoren kan motiveren.

12.8.5. Tijdens de evaluatieperiode dient de bevoegde autoriteit in de betrokken lidstaat minstens om de zes maanden een verslag over de voortgang van de evaluatie bij de Commissie in. De Commissie stelt de overige lidstaten in kennis van de inhoud van deze voortgangsverslagen. Indien geen voortgangsverslagen worden ingediend, kan de Commissie de lidstaat verzoeken de test op te schorten.

12.8.6. Als de Commissie er op basis van een verslag niet van overtuigd is dat de geteste beveiligingsonderzoeksmethode voldoende garandeert dat het algemene luchtvaartbeveiligingsniveau in de Gemeenschap in stand wordt gehouden, stelt zij de lidstaat ervan in kennis dat de test moet worden opgeschort tot dergelijke garanties kunnen worden gegeven.

12.8.7. De evaluatieperiode mag in geen geval langer duren dan 30 maanden.

12.9. EXPLOSIEVENSPEURHONDEN

12.9.1. **Algemene beginselen**

12.9.1.1. Een explosievenspeurhond (Explosive Detection Dog, EDD) moet in staat zijn gespecificeerde en hogere individuele hoeveelheden explosieven te detecteren en te signaleren.

12.9.1.2. De vorm, positie of oriëntatie van de explosieven mogen geen invloed hebben op de detectie.

12.9.1.3. Wanneer een explosievenspeurhond de in aanhangsel 12-D van Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie vermelde explosieven detecteert, moet hij een alarmsignaal geven in de vorm van een passieve reactie.

12.9.1.4. Een explosievenspeurhond en zijn begeleider mogen voor beveiligingsonderzoeken worden ingezet als ze beiden onafhankelijk en als team zijn goedgekeurd.

12.9.1.5. Een explosievenspeurhond en zijn begeleider moeten eerst een basisopleiding en daarna periodieke opleidingen volgen om te garanderen dat ze de vereiste bekwaamheden verwerven en behouden en, indien nodig, nieuwe bekwaamheden verwerven.

12.9.1.6. Om te worden goedgekeurd moet een EDD-team, bestaande uit een explosievenspeurhond en (een) begeleider(s), met succes een opleiding hebben gevolgd.

▼M15

12.9.1.7 Een EDD-team wordt goedgekeurd door of namens de bevoegde autoriteit, overeenkomstig aanhangsels 12-E en 12-F van Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005. De bevoegde autoriteit kan toestaan dat door de bevoegde autoriteit van een andere lidstaat goedgekeurde EDD-teams worden ingezet en gebruikt, op voorwaarde dat zij met de goedkeuringsautoriteit formele overeenstemming heeft bereikt over de respectieve taken en verantwoordelijkheden om ervoor te zorgen dat aan alle eisen van hoofdstuk 12.9 van deze bijlage wordt voldaan, overeenkomstig aanhangsel 12-P van deze bijlage. Als deze overeenstemming niet wordt bereikt, blijft de bevoegde autoriteit van de lidstaat waar het EDD-team wordt ingezet en gebruikt volledig verantwoordelijk voor de naleving van alle eisen van hoofdstuk 12.9 van deze bijlage.

▼B

12.9.1.8. Na goedkeuring door de bevoegde autoriteit mag een EDD-team beveiligingsonderzoeken uitvoeren op basis van de „free running”- of de „remote explosive scent tracing”-methode

12.9.2. **Normen voor explosievenspeurhonden**

12.9.2.1. De prestatievereisten voor explosievenspeurhonden zijn vastgelegd in Aanhangsel 12-D bij Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

12.9.2.2. Een EDD-team dat wordt ingezet voor beveiligingsonderzoeken van personen, handbagage, voorwerpen die door andere personen dan passagiers worden meegenomen, voertuigen, luchtvaartuigen, vluchtbenodigdheden, luchthavenbenodigdheden en om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones moet voldoen aan norm 1.

12.9.2.3. Een EDD-team dat wordt ingezet voor beveiligingsonderzoeken van ruimbagage, post van luchtvaartmaatschappijen, materiaal van luchtvaartmaatschappijen, vracht en post moet voldoen aan norm 2.

12.9.2.4. Een EDD-team dat is goedgekeurd om explosieven te detecteren op basis van de „remote explosive scent tracing”-methode mag alleen worden ingezet voor beveiligingsonderzoeken van vracht, maar niet voor andere domeinen die onder norm 2 vallen.

▼M2

12.9.2.5. Een explosievenspeurhond die wordt ingezet om explosieven op te speuren, wordt uitgerust met passende voorzieningen die de unieke identificatie van de explosievenspeurhond mogelijk maken.

▼B

12.9.2.6. Wanneer een hond naar explosieven speurt, moet hij altijd worden begeleid door de begeleider die goedgekeurd is om met de explosievenspeurhond te werken.

12.9.2.7. Een explosievenspeurhond die is goedgekeurd om volgens de „free running”-methode te werken, mag slechts één begeleider hebben. Een begeleider kan worden goedgekeurd voor het begeleiden van hoogstens twee explosievenspeurhonden.

12.9.2.8. Een explosievenspeurhond die is goedgekeurd om volgens de „explosive scent tracing”-methode te werken, mag door hoogstens twee begeleiders worden begeleid.

12.9.3. **Opleidingsvereisten**

Algemene opleidingsvereisten

12.9.3.1. De opleiding van een EDD-team omvat een theoretische en een praktische opleiding en een opleiding op de werkvloer.

▼M15

12.9.3.2 De inhoud van de cursussen wordt door de bevoegde autoriteit gespecificeerd of goedgekeurd. De theoretische opleiding van de begeleider omvat de in hoofdstuk 11.2 vastgestelde bepalingen voor beveiligingsonderzoeken van het specifieke gebied of de specifieke gebieden waarvoor het EDD-team is goedgekeurd.

▼B

12.9.3.3. De opleiding wordt georganiseerd door of namens de bevoegde autoriteit en wordt gegeven door instructeurs die gekwalificeerd zijn overeenkomstig punt 11.5.

12.9.3.4. Honden die voor het opspeuren van explosieven worden opgeleid, mogen alleen met dat doel worden ingezet.

12.9.3.5. Tijdens de opleiding worden hulpmiddelen gebruikt die explosieven voorstellen.

12.9.3.6. De opleiding wordt verstrekt aan alle personen die de opleidingshulpmiddelen gebruiken teneinde contaminatie te voorkomen.

▼B

Basisopleiding voor EDD-teams

12.9.3.7. Een EDD-team volgt een basisopleiding overeenkomstig de eisen van 12.9.3 van Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

12.9.3.8. De basisopleiding van een EDD-team omvat een praktische opleiding in de toekomstige werkomgeving.

Periodieke opleiding voor EDD-teams

12.9.3.9. Een explosievenspeurhond en zijn begeleider dienen, individueel en als team, periodieke opleidingen te volgen.

12.9.3.10. Periodieke opleiding moet zorgen voor de instandhouding van de bekwaamheden die tijdens de basisopleiding moeten worden verworven en van de bekwaamheden welke overeenkomstig ontwikkelingen op beveiligingsgebied worden verworven.

12.9.3.11. De periodieke opleiding van een EDD-team moet minstens om de zes weken plaatsvinden. Tijdens elke periode van zes weken moet minstens vier uur periodieke opleiding worden gevolgd.

12.9.3.12. Punt 11 is niet van toepassing wanneer een explosievenspeurhond minstens wekelijks een opleiding krijgt om alle in Aanhangsel 12-D van Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie vermelde materialen te leren herkennen.

Opleidingsdossiers voor EDD-teams

12.9.3.13. Voor zowel de explosievenspeurhond als zijn begeleider wordt tijdens minstens de duur van de arbeidsovereenkomst een dossier van de basis- en periodieke opleiding bijgehouden en op verzoek ter beschikking van de bevoegde autoriteit gesteld.

Operationele opleiding voor EDD-teams

12.9.3.14. Wanneer bij de beveiligingsonderzoeken explosievenspeurhonden worden ingezet, moeten deze honden een operationele opleiding krijgen om te garanderen dat ze aan de prestatievereisten van Aanhangsel 12-D van Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie voldoen.

12.9.3.15. De operationele opleiding vindt plaats op continue willekeurige basis tijdens de periode dat de explosievenspeurhond wordt ingezet; tijdens deze opleiding worden de detectieprestaties van de explosievenspeurhond gemeten aan de hand van goedgekeurde opleidingshulpmiddelen.

12.9.4. **Goedkeuringsprocedures**

12.9.4.1. De goedkeuringsprocedure moet garanderen dat elk van de volgende bekwaamheden worden gemeten:

a) de bekwaamheid van de explosievenspeurhond om te voldoen aan de in Aanhangsel 12-D van Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie vastgestelde detectieprestaties;

b) de bekwaamheid van de explosievenspeurhond om een passieve indicatie te geven van de aanwezigheid van explosieven;

c) de bekwaamheid van de explosievenspeurhond en zijn begeleiders) om effectief als team te werken;

d) de bekwaamheid van de begeleider om de explosievenspeurhond correct te leiden, zijn reacties op de aanwezigheid van explosieven te interpreteren en er op passende wijze op te reageren.

12.9.4.2. Tijdens de goedkeuringsprocedure worden alle werkdomeinen waarop het EDD-team actief zal zijn, gesimuleerd.

12.9.4.3. Het EDD-team moet met succes de opleiding voltooien op elk domein waarvoor goedkeuring wordt gevraagd.

12.9.4.4. De goedkeuringsprocedures worden uitgevoerd overeenkomstig de Aanhangsels 12-E en 12-F van Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

▼B

12.9.4.5. Elke goedkeuring is hoogstens twaalf maanden geldig.

12.9.5. **Kwaliteitscontrole**

12.9.5.1. De kwaliteitscontrolemaatregelen van Aanhangsel 12-G van Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie worden toegepast op het EDD-team.

12.9.6. **Methodologie van het beveiligingsonderzoek**

Verdere gedetailleerde eisen zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

12.10. METAALDETECTIEAPPARATUUR (MDE)

Gedetailleerde bepalingen met betrekking tot het gebruik van metaaldetectieapparatuur zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

12.11. BEVEILIGINGSSCANNERS

12.11.1. **Algemene beginselen**

Een beveiligingsscanner is een systeem voor het beveiligingsonderzoek van personen waarmee, afzonderlijk van de menselijke huid, metalen en niet-metalen voorwerpen kunnen worden gedetecteerd die op het lichaam of in de kleding worden gedragen.

Een beveiligingsscanner waarbij de beelden door een menselijke operator worden geanalyseerd, kan bestaan uit een detectiesysteem dat een beeld van het menselijk lichaam creëert dat door die persoon wordt geanalyseerd om na te gaan of de onderzochte persoon, afzonderlijk van de menselijke huid, geen metalen of niet-metalen voorwerp op zijn lichaam draagt. Wanneer de operator die de beelden analyseert een dergelijk voorwerp waarneemt, deelt hij de locatie daarvan mee aan de screener met het oog op verder onderzoek. In dit geval moet de operator die de beelden analyseert, worden beschouwd als een integraal onderdeel van het detectiesysteem.

Een beveiligingsscanner met automatische dreigingsdetectie kan een systeem zijn waarmee, afzonderlijk van de menselijke huid, metalen en niet-metalen voorwerpen die op het lichaam of in de kleding worden gedragen, automatisch worden gedetecteerd. Wanneer het systeem een dergelijke voorwerp waarneemt, wordt de locatie daarvan op een schematische weergave aan de screener getoond

Voor beveiligingsonderzoeken van passagiers dienen beveiligingsscanners aan elk van de volgende normen te voldoen:

a) beveiligingsscanners detecteren en waarschuwen middels een alarm voor de aanwezigheid van minstens individuele of een combinatie van gespecificeerde metalen en niet-metalen voorwerpen, met inbegrip van explosieven;

b) de detectie wordt niet beïnvloed door de positie en richting van het voorwerp;

c) het systeem moet zijn uitgerust met een visuele indicator die aangeeft of de apparatuur in werking is;

d) beveiligingsscanners moeten zodanig geplaatst zijn dat hun prestaties niet worden beïnvloed door interferentiebronnen;

e) de correcte werking van beveiligingsscanners moet dagelijks worden getest;

f) de beveiligingsscanner wordt gebruikt overeenkomstig de door de fabrikant meegedeelde bedieningsinstructies.

▼B

Beveiligingsscanners voor beveiligingsonderzoeken van passagiers worden uitgerold en gebruikt overeenkomstig Aanbeveling 1999/519/EC ([1]) van de Raad en Richtlijn 2013/35/EU van het Europees Parlement en de Raad ([2]).

12.11.2. **Normen voor beveiligingsscanners**

De prestatievereisten voor beveiligingsscanners zijn vastgelegd in aanhangsel 12-K, dat als „CONFIDENTIEL UE/EU CONFIDENTIAL" is gerubriceerd en dient te worden behandeld overeenkomstig Besluit (EU, Euratom) 2015/444.

Alle beveiligingsscanners moeten met ingang van de datum van inwerkingtreding van deze verordening voldoen aan de norm die is gedefinieerd in aanhangsel 12-K.

12.11.2.1. Alle beveiligingsscanners dienen te voldoen aan norm 1.

Norm 1 verstrijkt op zaterdag 1 januari 2022.

12.11.2.2. Norm 2 geldt voor beveiligingsscanners die vanaf 1 januari 2019 worden geïnstalleerd.

▼M5

12.11.2.3. Norm 2.1 geldt voor beveiligingsscanners die vanaf 1 januari 2021 worden geïnstalleerd.

12.12. SCHOENSCANNERAPPARATUUR

12.12.1. **Algemene beginselen**

12.12.1.1. Schoenmetaaldetectieapparatuur moet in staat zijn om minstens bepaalde metalen voorwerpen, zowel afzonderlijk als in combinatie, te detecteren, waarbij een alarmsignaal dient te worden gegeven.

12.12.1.2. Schoenexplosievendetectieapparatuur (SED) moet in staat zijn om minstens bepaalde explosieve voorwerpen te detecteren, waarbij een alarmsignaal dient te worden gegeven.

12.12.1.3. De detectie door SMD- en SED-apparatuur moet onafhankelijk zijn van de positie en oriëntatie van het metalen of explosieve voorwerp.

12.12.1.4. SMD- en SED-apparatuur moet op een solide basis worden geplaatst.

12.12.1.5. SMD- en SED-apparatuur moet een visuele indicator hebben die aangeeft of de apparatuur in werking is.

12.12.1.6. Het instrument voor het wijzigen van de detectie-instellingen van SMD- en SED-apparatuur moet beveiligd zijn en mag alleen toegankelijk zijn voor geautoriseerde personen.

12.12.1.7. SMD-apparatuur moet minstens een visueel en een auditief alarmsignaal geven als metalen voorwerpen worden gedetecteerd, zoals bepaald in punt 12.12.1.1. Beide types alarmsignalen moeten op een afstand van 1 meter kunnen worden waargenomen.

12.12.1.8. SED-apparatuur moet minstens een visueel en een auditief alarmsignaal geven als explosieve voorwerpen worden gedetecteerd, zoals bepaald in punt 12.12.1.2. Beide types alarmsignalen moeten op een afstand van één meter kunnen worden waargenomen.

([1]) Aanbeveling 1999/519/EG van de Raad van 12 juli 1999 betreffende de beperking van blootstelling van de bevolking aan elektromagnetische velden van 0 Hz — 300 GHz (PB L 199 van 30.7.1999, blz. 59).

([2]) Richtlijn 2013/35/EU van het Europees Parlement en de Raad van 26 juni 2013 betreffende de minimumvoorschriften inzake gezondheid en veiligheid met betrekking tot de blootstelling van werknemers aan de risico's van fysische agentia (elektromagnetische velden) (twintigste bijzondere richtlijn in de zin van artikel 16, lid 1, van Richtlijn 89/391/EEG) en tot intrekking van Richtlijn 2004/40/EG (PB L 179 van 29.6.2013, blz. 1).

▼M5

12.12.2. **Normen voor schoenmetaaldetectieapparatuur**

12.12.2.1. Er zijn twee normen voor schoenmetaaldetectieapparatuur. Gedetailleerde eisen met betrekking tot deze normen zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

12.12.2.2. Alle schoenmetaaldetectieapparatuur die uitsluitend wordt gebruikt voor het uitvoeren van beveiligingsonderzoeken van andere personen dan passagiers, moet voldoen aan minstens norm 1.

12.12.2.3. Alle schoenmetaaldetectieapparatuur die wordt gebruikt voor het uitvoeren van beveiligingsonderzoeken passagiers, moet voldoen aan norm 2.

12.12.2.4. Alle schoenmetaaldetectieapparatuur moet in staat zijn na te gaan waardoor een alarmsignaal van een metaaldetectiepoort wordt veroorzaakt op een hoogte tussen de vloer en maximaal 35 cm boven de vloer.

12.12.3. **Normen voor schoenmetaaldetectieapparatuur**

12.12.3.1. Gedetailleerde eisen met betrekking tot deze norm zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

▼M16

12.13. SOFTWARE VOOR DE AUTOMATISCHE DETECTIE VAN VERBODEN VOORWERPEN (APID)

12.13.1. **Algemene beginselen**

12.13.1.1. Software voor de automatische detectie van verboden voorwerpen (APID) moet verboden voorwerpen in bagage of andere zendingen kunnen detecteren en signaleren door middel van een alarm.

12.13.2. **Normen voor APID-software**

12.13.2.1. Er zijn drie normen voor APID-software. Gedetailleerde eisen met betrekking tot die normen zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

12.14. APPARATUUR VOOR DE DETECTIE VAN EXPLOSIEVE DAMPEN (EVD)

12.14.1. **Algemene beginselen**

12.14.1.1. Apparatuur voor de detectie van explosieve dampen (EVD) moet luchtmonsters kunnen nemen en die monsters kunnen onderzoeken op damp, aërosolen en/of deeltjes in de lucht die wijzen op de aanwezigheid van explosieven en daarmee verband houdende materialen.

Als in het monster sporen van explosieven of met explosieven verband houdende materialen worden aangetroffen, moet de EVD-apparatuur een alarmsignaal geven.

12.14.1.2. Voor beveiligingsonderzoeken met EVD-apparatuur gelden de volgende eisen:

a) EVD-apparatuur mag alleen worden gebruikt in een omgeving en voor het doel waarvoor ze is goedgekeurd, d.w.z. beveiligingsonderzoeken van:

— passagiers en andere personen dan passagiers (EVD-PX);

— handbagage (EVD-CB);

— ruimbagage (EVD-HB);

— luchtvracht en luchtpost, bedrijfspost en materiaal van luchtvaartmaatschappijen, vluchtbenodigdheden en luchthavenbenodigdheden (EVD-CS);

b) verbruiksgoederen mogen niet worden gebruikt buiten de aanbevelingen van de fabrikant of als de prestaties van het verbruiksgoed lijken te zijn verslechterd door gebruik.

▼M16

12.14.2. **Normen voor EVD**

12.14.2.1. Alle EVD-apparatuur die wordt gebruikt voor beveiligingsonderzoeken van ruimbagage, luchtvracht en luchtpost, bedrijfspost en materiaal van luchtvaartmaatschappijen die in het ruim van het luchtvaartuig zijn geladen, vluchtbenodigdheden en luchthavenbenodigdheden, moet ten minste voldoen aan norm 1.

12.14.2.2. Alle EVD-apparatuur die wordt gebruikt voor beveiligingsonderzoeken van passagiers en andere personen dan passagiers en handbagage, moet ten minste voldoen aan norm 3.

12.14.2.3. Gedetailleerde eisen met betrekking tot die normen zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

▼B

AANHANGSEL 12-A

Gedetailleerde bepalingen met betrekking tot de prestatievereisten voor WTMD en SMD zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

AANHANGSEL 12-B

Gedetailleerde bepalingen met betrekking tot de prestatievereisten voor EDS zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

AANHANGSEL 12-C

Gedetailleerde bepalingen met betrekking tot de prestatievereisten voor prestatievereisten voor apparatuur voor het screenen van vloeistoffen, spuitbussen en gels (LAG's) zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

AANHANGSEL 12-D

Gedetailleerde bepalingen met betrekking tot de prestatievereisten voor een EDD zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

AANHANGSEL 12-E

Gedetailleerde bepalingen met betrekking tot de goedkeuringsprocedures voor een EDD zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

AANHANGSEL 12-F

Gedetailleerde bepalingen met betrekking tot testgebieden en testomstandigheden voor de goedkeuring van een EDD zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

AANHANGSEL 12-G

Gedetailleerde bepalingen met betrekking tot de kwaliteitscontrolevereisten voor een EDD zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

AANHANGSEL 12-H

Gedetailleerde bepalingen met betrekking tot „Free Running EDD — Normen voor toepassingsmethoden” zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

AANHANGSEL 12-I

Gedetailleerde bepalingen met betrekking tot „Remote Explosive Scent Tracing EDD — Normen voor toepassingsmethoden” zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

AANHANGSEL 12-J

Gedetailleerde bepalingen met betrekking tot de prestatievereisten voor MDE zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

▼B

AANHANGSEL 12-K

Gedetailleerde bepalingen met betrekking tot de prestatievereisten voor beveiligingsscanners zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

AANHANGSEL 12-L

Gedetailleerde bepalingen met betrekking tot de prestatievereisten voor het opsporen van explosievensporen (ETD) zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

▼M16

AANHANGSEL 12- M

Gedetailleerde bepalingen met betrekking tot de prestatievereisten voor APID zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

▼M10

AANHANGSEL 12-N

Gedetailleerde bepalingen met betrekking tot de prestatievereisten voor SED zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

AANHANGSEL 12-O

Gedetailleerde bepalingen met betrekking tot de prestatievereisten voor EVD zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

▼M15

AANHANGSEL 12-P

BRIEF VAN OVEREENSTEMMING TUSSEN DE BEVOEGDE AUTORITEITEN TER ONDERSTEUNING VAN DE INZET VAN EDD-TEAMS

Deze brief van overeenstemming wordt opgesteld tussen de volgende partijen:

De bevoegde autoriteit die steun ontvangt voor de inzet van EDD-teams:

.....

De bevoegde autoriteit of autoriteiten die steun verlenen voor de inzet van EDD-teams:

.....

Met het oog op de identificatie van de volgende taken ([1]), teneinde te garanderen dat de inzet van EDD-teams voldoet aan de EU-voorschriften:

Bevoegde autoriteit belast met de specificatie of goedkeuring van de inhoud van opleidingen:

.....

Bevoegde autoriteit belast met de goedkeuring van EDD-teams:

.....

Bevoegde autoriteit belast met de externe kwaliteitscontrole:

.....

Voor de volgende geldigheidsperiode:

Datum:

Handtekeningen:

([1]) Indien nodig kan deze brief van overeenstemming worden aangevuld met nadere bijzonderheden en zo nodig worden gewijzigd om de taken van de bevoegde autoriteiten nader te omschrijven en het toepassingsgebied ervan te bepalen.