Den här texten är endast avsedd som ett dokumentationshjälpmedel och har ingen rättslig verkan. EU-institutionerna tar inget ansvar för innehållet. De autentiska versionerna av motsvarande rättsakter, inklusive ingresserna, publiceras i Europeiska unionens officiella tidning och finns i EUR-Lex. De officiella texterna är direkt tillgängliga via länkarna i det här dokumentet

►B

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2015/1998

av den 5 november 2015

om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd

(Text av betydelse för EES)

(EUT L 299, 14.11.2015, s. 1)

Ändrad genom:

		Officiella tidningen		
		nr	sida	datum
►M1	Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/2426 av den 18 december 2015	L 334	5	22.12.2015
►M2	Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/815 av den 12 maj 2017	L 122	1	13.5.2017
►M3	Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/837 av den 17 maj 2017	L 125	3	18.5.2017
►M4	Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/55 av den 9 januari 2018	L 10	5	13.1.2018
►M5	Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/103 av den 23 januari 2019	L 21	13	24.1.2019
►M6	ändrad genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/910 av den 30 juni 2020	L 208	43	1.7.2020
►M7	Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/413 av den 14 mars 2019	L 73	98	15.3.2019
►M8	Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/1583 av den 25 september 2019	L 246	15	26.9.2019
►M9	ändrad genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/910 av den 30 juni 2020	L 208	43	1.7.2020
►M10	Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/111 av den 13 januari 2020	L 21	1	27.1.2020
►M11	Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/910 av den 30 juni 2020	L 208	43	1.7.2020
►M12	Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/255 av den 18 februari 2021	L 58	23	19.2.2021
►M13	Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/421 av den 14 mars 2022	L 87	1	15.3.2022
►M14	Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/463 av den 22 mars 2022	L 94	3	23.3.2022

►**M15**	Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1174 av den 7 juli 2022	L 183	35	8.7.2022
►**M16**	Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/566 av den 10 mars 2023	L 74	47	13.3.2023

Rättad genom:

►**C1**	Rättelse, EUT L 165, 23.6.2016, s. 23 (2015/1998)			

▼B

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2015/1998

av den 5 november 2015

om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd

(Text av betydelse för EES)

Artikel 1

I bilagan återfinns de detaljerade bestämmelser för genomförandet av de gemensamma grundläggande standarderna för att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar som äventyrar dess säkerhet enligt artikel 4.1 i förordning (EG) nr 300/2008 och av de allmänna åtgärder som kompletterar de gemensamma grundläggande standarderna enligt artikel 4.2 i den förordningen.

Artikel 2

Förordning (EU) nr 185/2010 ska upphöra att gälla. Hänvisningar till den upphävda förordningen ska anses som hänvisningar till den här förordningen.

Artikel 3

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 1 februari 2016.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

▼B

BILAGA

1. LUFTFARTSSKYDD PÅ FLYGPLATSER

1.0 ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

1.0.1 Om inget annat anges ska den myndighet, den flygplatsoperatör, det lufttrafikföretag eller den verksamhetsutövare som är ansvarig i enlighet med det nationella säkerhetsprogrammet för civil luftfart och som det hänvisas till i artikel 10 i förordning (EG) nr 300/2008 säkerställa att de åtgärder som fastställs i detta kapitel genomförs.

1.0.2 Vid tillämpningen av detta kapitel avses med *del av en flygplats* även luftfartyg, bussar, bagagevagnar eller andra transportmedel, gångar och bryggor.

Vid tillämpningen av detta kapitel avses med *säkrat bagage* säkerhetskontrollerat avgående lastrumsbagage som försetts med ett fysiskt skydd som förhindrar att man inför föremål av något slag i bagaget.

▼M2

1.0.3 Utan att det påverkar kriterierna för undantag i del K i bilagan till kommissionens förordning (EG) nr 272/2009 ([1]) får den behöriga myndigheten tillåta särskilda säkerhetsåtgärder eller göra undantag för skydd och säkerhet av flygplatsers flygsida för dagar då lastning, lossning, ombordstigning eller avstigning sker på högst ett luftfartyg åt gången, antingen inom den känsliga delen av behörighetsområdet eller vid en flygplats som inte omfattas av punkt 1.1.3.

▼B

1.0.4 I denna bilaga avses med *föremål som medförs av andra personer än passagerare* föremål som är avsedda för personligt bruk av den person som för med sig dem.

1.0.5 Hänvisningar till tredjeländer i detta kapitel och i förekommande fall i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005 final ([2]) omfattar andra länder och territorier på vilka, i enlighet med artikel 355 fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, avdelning VI tredje delen i det fördraget inte är tillämplig.

▼M8

1.0.6 Den berörda myndigheten ska fastställa och genomföra förfaranden för att i rätt tid och på ett lämpligt och praktiskt sätt kunna utbyta relevant information för att bistå andra nationella myndigheter och organ, flygplatsoperatörer, lufttrafikföretag och andra berörda verksamhetsutövare, så att de kan utföra effektiva säkerhetsriskbedömningar i sin verksamhet.

▼B

1.1 KRAV VID PLANERINGEN AV FLYGPLATSER

1.1.1 **Gränser**

1.1.1.1 Gränser mellan flygplatsers flyg- och landsida, behörighetsområden, känsliga delar och, i förekommande fall, avgränsade områden ska vara tydligt identifierade vid varje flygplats för att möjliggöra att lämpliga säkerhetsåtgärder vidtas i vart och ett av dessa områden.

([1]) Kommissionens förordning (EG) nr 272/2009 av den 2 april 2009 om komplettering av de gemensamma grundläggande standarder för skydd av civil luftfart som fastställs i bilagan till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 (EUT L 91, 3.4.2009, s. 7).

([2]) Kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005 final om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd och de uppgifter som avses i artikel 18 a i förordning (EG) nr 300/2008 och om upphävande av beslut (2010)774 av den 13 april 2010.

▼B

1.1.1.2 Gränsen mellan flygplatsens land- och flygsida ska bestå av ett fysiskt hinder som är tydligt synligt för allmänheten och som försvårar obehörigt tillträde.

1.1.2 **Behörighetsområden**

1.1.2.1 Behörighetsområden ska åtminstone omfatta följande:

a) En del av en flygplats till vilken säkerhetskontrollerade avresande passagerare har tillgång.

b) En del av en flygplats där säkerhetskontrollerat avgående lastrumsbagage kan passera eller där det kan förvaras, såvida det inte rör sig om säkrat bagage.

c) En del av en flygplats avsedd för parkering av luftfartyg inför ombordstigning eller lastning.

1.1.2.2 En del av en flygplats ska anses vara ett behörighetsområde under minst den tid som den verksamhet pågår som avses i punkt 1.1.2.1.

När ett behörighetsområde upprättas ska en säkerhetsundersökning genomföras i de delar som kan ha kontaminerats, direkt innan området upprättas, för att i rimlig grad säkerställa att inga förbjudna föremål finns på området. Detta krav ska anses vara uppfyllt för luftfartyg som omfattas av krav på säkerhetsundersökning av luftfartyg.

▼M15

Personer som utför en säkerhetsundersökning inom andra områden än de som används av avstigande passagerare som inte säkerhetskontrolleras enligt de gemensamma grundläggande standarderna ska utbildas i enlighet med punkt 11.2.3.1, 11.2.3.2, 11.2.3.3, 11.2.3.4 eller 11.2.3.5.

▼B

1.1.2.3 Om obehöriga personer kan ha haft tillträde till behörighetsområden ska en säkerhetsundersökning genomföras så snart som möjligt av de delar som kan ha kontaminerats, för att i rimlig grad säkerställa att inga förbjudna föremål finns på området. Detta krav ska anses vara uppfyllt för luftfartyg som omfattas av krav på säkerhetsundersökning av luftfartyg.

1.1.3 **Känsliga delar av behörighetsområden**

▼M2

1.1.3.1 Känsliga delar ska upprättas vid flygplatser där fler än 60 personer har behörighetskort som ger tillträde till behörighetsområden.

▼B

1.1.3.2 Känsliga delar ska åtminstone omfatta följande:

a) Alla delar av en flygplats till vilka säkerhetskontrollerade avresande passagerare har tillgång.

b) Alla delar av en flygplats där säkerhetskontrollerat avgående lastrumsbagage kan passera eller där det kan förvaras, om det inte rör sig om säkrat bagage.

En del av en flygplats ska anses vara en känslig del under minst den tid som den verksamhet pågår som avses i led a eller b.

1.1.3.3 När en känslig del upprättas ska en säkerhetsundersökning genomföras av de delar som kan ha kontaminerats, direkt innan den känsliga delen inrättas, för att i rimlig grad säkerställa att inga förbjudna föremål finns på den känsliga delen. Detta krav ska anses vara uppfyllt för luftfartyg som omfattas av krav på säkerhetsundersökning av luftfartyg.

▼M5

1.1.3.4 En säkerhetsundersökning av de känsliga delar som kan ha kontaminerats ska genomföras snarast möjligt för att med rimlig säkerhet kunna utesluta att de innehåller förbjudna föremål, om tillträde till känsliga delar har skett genom något av följande:

a) Icke-säkerhetskontrollerade personer.

b) Passagerare och besättningsmedlemmar som anländer från tredjeländer som inte anges i förteckningen i tillägg 4-B.

▼M5

c) Passagerare och besättningsmedlemmar som anländer från flygplatser i unionen om den berörda medlemsstaten har avvikit från de gemensamma grundläggande standarderna enligt artikel 1 i kommissionens förordning (EU) nr 1254/2009 ([1]), såvida de inte möts vid sin ankomst och eskorteras ut från dessa områden i enlighet med punkt 1.2.7.3.

Denna punkt ska anses vara uppfylld för luftfartyg som omfattas av krav på säkerhetsundersökning av luftfartyg, och den ska inte gälla om personer som omfattas av punkterna 1.3.2 och 4.1.1.7 har haft tillträde till känsliga delar.

När det gäller punkterna b och c ska denna bestämmelse endast tillämpas på de känsliga delar som används av säkerhetskontrollerat lastrumsbagage och/eller säkerhetskontrollerade avresande passagerare som inte avreser på samma luftfartyg som dessa passagerare och besättningsmedlemmar.

▼B

1.2 KONTROLL AV TILLTRÄDE

1.2.1 **Tillträde till flygsidan**

1.2.1.1 Personer och fordon får bara beviljas tillträde till flygsidan om de har ett giltigt skäl att befinna sig där. Guidade turer på flygplatsen eskorterade av personer med rätt att eskortera ska anses vara ett giltigt skäl.

1.2.1.2 För att få tillträde till flygsidan ska en person inneha ett tillstånd.

1.2.1.3 För att ett fordon ska få tillträde till flygsidan ska fordonet vara försett med ett passerkort för fordon.

1.2.1.4 Personer som befinner sig på flygsidan ska på begäran visa upp sitt tillstånd för kontroll.

1.2.2 **Tillträde till behörighetsområde**

1.2.2.1 Personer och fordon får bara beviljas tillträde till behörighetsområden om de har ett giltigt skäl att befinna sig där. Guidade turer på flygplatsen eskorterade av personer med rätt att eskortera ska anses vara ett giltigt skäl.

1.2.2.2 För att få tillträde till behörighetsområden ska en person visa upp något av följande tillstånd:

a) Ett giltigt boardingkort eller motsvarande.

b) Ett giltigt besättningsidentitetskort.

c) Ett giltigt behörighetskort.

d) Ett identitetskort från den nationella behöriga myndigheten.

e) Ett giltigt identitetskort som erkänns av den behöriga nationella myndigheten.

Alternativt får tillträde också beviljas efter säker identifiering genom kontroll av biometriska uppgifter.

1.2.2.3 För att få tillträde till behörighetsområden ska fordon vara försedda med ett giltigt passerkort för fordon.

1.2.2.4 Det boardingkort eller motsvarande som avses i punkt 1.2.2.2 a ska kontrolleras innan en person beviljas tillträde till behörighetsområden, i syfte att rimligen säkerställa att kortet är gällande.

([1]) Kommissionens förordning (EU) nr 1254/2009 av den 18 december 2009 om kriterier för hur medlemsstaterna kan bevilja undantag från de gemensamma grundläggande standarderna för skydd av civil luftfart och anta alternativa säkerhetsåtgärder (EUT L 338, 19.12.2009, s. 17).

▼B

De kort som avses i punkt 1.2.2.2 b–e ska kontrolleras innan en person beviljas tillträde till behörighetsområden, i syfte att rimligen säkerställa att kortet är gällande och hör till innehavaren.

När biometrisk identifiering används ska kontrollen säkerställa att den person som önskar tillträde till behörighetsområden innehar ett av de tillstånd som anges i punkt 1.2.2.2 och att detta tillstånd är giltigt och inte har spärrats.

1.2.2.5 För att förhindra obehörigas tillträde till behörighetsområden ska inpassager kontrolleras genom

a) elektroniska system som begränsar tillträdet till en person i taget,

b) behöriga personer som genomför tillträdeskontroll.

Den behöriga myndigheten får i sitt nationella säkerhetsprogram för civil luftfart ange att den begränsning till en person i taget som anges i led a inte ska gälla vid tillträdespunkter som endast används av personal från brottsbekämpande myndigheter.

1.2.2.6 Innan ett fordon beviljas tillträde till ett behörighetsområde ska det kontrolleras att fordonets passerkort är gällande och överensstämmer med fordonet.

1.2.2.7 Tillträde till behörighetsområden ska också omfattas av kompletterande bestämmelser som fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

▼M5

1.2.3 **Krav avseende unionens identitetskort för besättningar och behörighetskort på flygplats**

1.2.3.1 Identitetskort för besättningsmedlemmar som är anställda av EU-lufttrafikföretag och behörighetskort på flygplats får endast utfärdas för personer som har ett operativt behov, och som med tillfredsställande resultat genomgått en utökad säkerhetsprövning i enlighet med punkt 11.1.3.

1.2.3.2 Identitetskort för besättningsmedlemmar och behörighetskort på flygplats ska utfärdas för högst fem år.

1.2.3.3 För personer som genomgått en utökad säkerhetsprövning med otillfredsställande resultat ska identitetskortet omgående ogiltiggöras eller dras in, beroende på vad som är tillämpligt, och återlämnas till den behöriga myndigheten, operatören eller den utfärdande verksamhetsutövaren, beroende på vad som är lämpligt.

1.2.3.4 Identitetskortet ska bäras väl synligt, när innehavaren befinner sig inom ett behörighetsområde.

Personer som inte bär sina identitetskort väl synligt, inom andra behörighetsområden än sådana där passagerare vistas, ska konfronteras av personer med ansvar för genomförandet av punkt 1.5.1 c och, i förekommande fall, rapporteras.

1.2.3.5 Identitetskortet ska omedelbart återlämnas

a) på begäran från den behöriga myndigheten, operatören eller den utfärdande verksamhetsutövaren, beroende på vad som är lämpligt,

b) vid anställningens upphörande,

c) vid byte av arbetsgivare,

d) om behovet att ha tillträde till områden för vilka ett tillstånd krävs ändras,

e) när kortet löper ut,

f) om kortet dras in.

1.2.3.6 Den utfärdande verksamhetsutövaren ska omedelbart informeras om ett identitetskort förloras, stjäls eller inte lämnas tillbaka.

▼M5

1.2.3.7 Elektroniska kort som returneras, löper ut, dras in eller rapporteras som förlorade, stulna eller inte återlämnade ska omedelbart göras ogiltiga.

▼B

1.2.4 **Kompletterande krav avseende unionens identitetskort för besättningar**

1.2.4.1 Följande ska anges på besättningsidentitetskort för besättningsmedlemmar som är anställda av ett EU-lufttrafikföretag:

a) Innehavarens namn och foto.

b) Lufttrafikföretagets namn.

c) Ordet ”crew” (besättning) på engelska.

d) Kortets sista giltighetsdag.

1.2.5 **Kompletterande krav på behörighetskort för flygplats**

1.2.5.1 Följande ska anges på behörighetskort:

a) Innehavarens namn och foto.

b) Namnet på innehavarens arbetsgivare, såvida detta inte är elektroniskt programmerat.

c) ►C1 Den utfärdande verksamhetsutövarens eller flygplatsens namn. ◄

d) De områden till vilka innehavaren beviljas tillträde.

e) Sista giltighetsdag, såvida detta inte är elektroniskt programmerat.

Namnen och områdena till vilka tillträde beviljas kan ersättas med en likvärdig identifiering.

1.2.5.2 För att förhindra missbruk av behörighetskort ska system införas som i rimlig utsträckning kan säkerställa att försök att använda förlorade, stulna eller ej returnerade kort upptäcks. Om sådant upptäcks ska lämpliga åtgärder vidtas.

1.2.6 **Krav på passerkort för fordon**

1.2.6.1 Passerkort för fordon får endast utfärdas om ett operativt behov har fastställts.

1.2.6.2 Passerkort för fordon ska vara fordonsspecifika och omfatta följande uppgifter:

a) De områden till vilka fordonet beviljas tillträde.

b) Kortets sista giltighetsdag.

▼M2

_____

1.2.6.3 Elektroniska passerkort för fordon ska antingen

a) fästas på fordonet på ett sätt som säkerställer att kortet inte kan överföras till ett annat fordon, eller

▼M5

b) knytas till företaget eller den enskilda person som använder det registrerade fordonet via en säker fordonsregistreringsdatabas.

▼M2

På elektroniska passerkort för fordon behöver varken de områden till vilka fordonet beviljas tillträde eller sista giltighetsdagen anges, förutsatt att dessa uppgifter kan läsas elektroniskt och kontrolleras innan fordonet släpps in i behörighetsområden. ►M5 Elektroniska passerkort för fordon ska även vara elektroniskt läsbara på flygsidan. ◄

▼B

1.2.6.4 Passerkort för fordon ska fästas på ett väl synligt ställe när fordonet befinner sig på flygsidan.

1.2.6.5 Passerkortet för fordon ska omedelbart återlämnas till den utfärdande verksamhetsutövaren

a) på den utfärdande verksamhetsutövarens begäran,

b) när fordonet inte längre används för tillträde till flygsidan,

c) när kortet löpt ut, såvida kortet inte automatiskt görs ogiltigt.

1.2.6.6 Den utfärdande verksamhetsutövaren ska omedelbart informeras om ett passerkort för fordon förloras, stjäls eller inte lämnas tillbaka.

1.2.6.7 Elektroniska passerkort för fordon som returneras, löper ut eller rapporteras som förlorade, stulna eller inte återlämnade ska omedelbart spärras.

1.2.6.8 För att förhindra missbruk av passerkort för fordon ska system införas som i rimlig utsträckning kan säkerställa att försök att använda förlorade, stulna eller oreturnerade passerkort upptäcks. Om sådant detekteras ska lämpliga åtgärder vidtas.

1.2.6.9 Fordon som endast används på flygsidan och inte har tillstånd att köra på allmän väg får undantas från tillämpning av punkterna 1.2.6.2–1.2.6.8, under förutsättning att det tydligt anges på fordonens utsida att det rör sig om fordon som används för driften på den berörda flygplatsen.

1.2.7 **Eskorterat tillträde**

1.2.7.1 Besättningsmedlemmar som inte har ett giltigt behörighetskort ska alltid eskorteras när de vistats på behörighetsområden, med undantag för

a) områden där passagerare kan vistas, och

b) områden i direkt anslutning till det luftfartyg med vilket de ankommit eller kommer att avresa, och

c) områden avsedda för besättningar, och

d) sträckor mellan terminalen eller inpassagen och det luftfartyg med vilket besättningsmedlemmarna har anlänt eller kommer att avresa.

1.2.7.2 I exceptionella fall kan personer undantas från kraven i punkt 1.2.5.1 och kraven på säkerhetsprövning, förutsatt att de personerna alltid eskorteras när de befinner sig på behörighetsområden. En person kan undantas från kravet att bli eskorterad om den personen har ett tillstånd och är innehavare av ett giltigt behörighetskort.

1.2.7.3 Eskorten ska

a) inneha ett giltigt identitetskort enligt punkt 1.2.2.2 c, 1.2.2.2 d eller 1.2.2.2 e, och

b) vara bemyndigad att eskortera i behörighetsområden, och

c) alltid ha den eskorterade personen under uppsikt, och

d) i rimlig utsträckning se till att den/de eskorterade personen/personerna inte överträder några säkerhetskrav.

1.2.7.4 Fordon kan undantas från kraven i punkt 1.2.6, förutsatt att de alltid eskorteras när de befinner sig på flygsidan.

1.2.7.5 Om en passagerare inte reser till följd av ett lufttransportkontrakt som leder till överlämnande av ett boardingkort eller motsvarande får en besättningsmedlem som eskorterar denna passagerare undantas kraven i punkt 1.2.7.3 a.

▼B

1.2.8 **Andra undantag**

Andra undantag omfattas av bestämmelserna i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

1.3 SÄKERHETSKONTROLL AV ANDRA PERSONER ÄN PASSAGERARE OCH MEDFÖRDA FÖREMÅL

1.3.1 **Säkerhetskontroll av andra personer än passagerare och medförda föremål**

1.3.1.1 Andra personer än passagerare ska säkerhetskontrolleras med någon av följande metoder:

a) Manuell genomsökning.

b) Metalldetektorbågar.

c) Sprängämneshundar.

d) ETD-utrustning för att detektera spår av sprängämnen (*Explosive Trace Detection*).

e) Säkerhetsskannrar som inte använder joniserande strålning.

▼M5

f) Utrustning för att upptäcka spår av sprängämnen (ETD-utrustning) i kombination med handburna metalldetektorer.

g) Metalldetektorer för skor (SMD, *Shoe Metal Detection*).

h) Sprängämnesdetektorer för skor (SED, *Shoe Explosive Detection*).

Metalldetektorer för skor och sprängämnesdetektorer för skor får endast användas som en kompletterande metod för säkerhetskontroll.

▼B

1.3.1.2 Punkterna 4.1.1.3–4.1.1.6 och 4.1.1.10–4.1.1.11 ska gälla för säkerhetskontroll av andra personer än passagerare.

▼M5

1.3.1.3 Sprängämneshundar, ETD-utrustning och ETD-utrustning i kombination med sprängämnesdetektorer för skor får endast användas som kompletterande metod för säkerhetskontroll av andra personer än passagerare eller slumpmässigt i stället för manuell genomsökning, manuell genomsökning i kombination med metalldetektorer för skor, metalldetektorbågar eller säkerhetsskannrar.

▼M16

1.3.1.4 Föremål som medförs av andra personer än passagerare ska säkerhetskontrolleras med någon av följande metoder:

a) Manuell genomsökning.

b) Röntgenutrustning.

c) EDS-utrustning.

d) Programvara för automatisk detektering av förbjudna föremål (APID, *Automated Prohibited Items Detection*) i kombination med punkt c.

e) Sprängämneshundar.

f) ETD-utrustning.

Om säkerhetskontrollanten inte kan fastställa om de medförda föremålen innehåller några förbjudna föremål ska föremålen avvisas eller säkerhetskontrolleras på nytt till säkerhetskontrollantens belåtenhet.

1.3.1.5 Punkterna 4.1.2.4–4.1.2.7 och 4.1.2.11–4.1.2.12 ska gälla för säkerhetskontroll av föremål som medförs av andra personer än passagerare.

▼B

1.3.1.6 Sprängämneshundar och ETD-utrustning får bara användas som kompletterande metod för säkerhetskontroll av andra personer än passagerare eller slumpmässigt i stället för manuell genomsökning, röntgenutrustning eller EDS-utrustning.

▼B

1.3.1.7 När andra personer än passagerare och medförda föremål ska säkerhetskontrolleras kontinuerligt och slumpmässigt ska frekvensen fastställas av den behöriga myndigheten på grundval av en riskbedömning.

▼M2

1.3.1.8 Djur som används för operativa behov och hanteras av en person som har ett giltigt behörighetskort ska genomgå en visuell kontroll innan tillträde till behörighetsområden beviljas.

1.3.1.9 Säkerhetskontroll av andra personer än passagerare och medförda föremål ska också omfattas av de kompletterande bestämmelser som fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

▼B

1.3.2 **Undantag och särskilda metoder för säkerhetskontroll**

1.3.2.1 Den behöriga myndigheten får på sakliga grunder medge att andra personer än passagerare undantas från säkerhetskontroll eller omfattas av särskilda procedurer för säkerhetskontroll, förutsatt att dessa personer eskorteras av en utsedd person enligt punkt 1.2.7.3.

1.3.2.2 Andra säkerhetskontrollerade personer än passagerare som tillfälligt lämnar känsliga delar kan undantas från säkerhetskontroll vid återkomsten förutsatt att de varit under ständig uppsikt av en utsedd person i tillräcklig omfattning för att det rimligen ska kunna uteslutas att de inför förbjudna föremål till de känsliga delarna.

1.3.2.3 Undantag och särskilda metoder för säkerhetskontroll ska också omfattas av kompletterande bestämmelser som fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

1.4 INSPEKTION AV FORDON

1.4.1 **Fordon som passerar in till känsliga delar**

1.4.1.1 Alla fordon ska inspekteras innan de släpps in på känsliga delar. De ska vara skyddade mot obehörig åtkomst från och med det att inspektionen utförts och till dess att de passerar in på den känsliga delen.

1.4.1.2 Varken föraren eller någon annan person får vara kvar i fordonet när inspektionen görs. De ska ta med sina personliga ägodelar ur fordonet för säkerhetskontroll.

1.4.1.3 Det ska finnas fastställda metoder för att garantera att urvalet av områden för inspektion verkligen sker slumpvis.

1.4.1.4 Fordon som passerar in på känsliga delar ska också omfattas av kompletterande bestämmelser som fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

1.4.2 **Fordon som släpps in på andra delar än känsliga delar av behörighetsområden**

1.4.2.1 Varken föraren eller någon annan person får vara kvar i fordonet när inspektionen görs. De ska ta med sina personliga ägodelar ur fordonet för säkerhetskontroll.

1.4.2.2 Det ska finnas fastställda metoder för att garantera att urvalet av fordon och områden för inspektion verkligen sker slumpvis.

1.4.2.3 Fordon som passerar in på andra delar än känsliga delar av behörighetsområden ska också omfattas av kompletterande bestämmelser som fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

1.4.3 **Metoder för inspektion**

1.4.3.1 Manuell kontroll ska omfatta en noggrann inspektion av de utvalda områdena, inbegripet deras innehåll, för att i rimlig grad utesluta att de innehåller förbjudna föremål.

1.4.3.2 Följande metoder får endast användas som kompletterande inspektionsmetoder:

a) Sprängämneshundar.

b) ETD-utrustning.

▼B

1.4.3.3 Inspektionsmetoderna ska också omfattas av de ytterligare bestämmelser som fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

1.4.4 **Undantag och särskilda metoder för inspektion**

1.4.4.1 Den behöriga myndigheten får på sakliga grunder medge att fordon undantas från inspektion eller omfattas av särskilda metoder för inspektion, förutsatt att dessa fordon eskorteras av en utsedd person enligt punkt 1.2.7.3.

▼M15

1.4.4.2 Undersökta fordon som tillfälligt lämnar känsliga delar får undantas från inspektion vid återkomsten, förutsatt att de varit under ständig uppsikt av behöriga personer i tillräcklig omfattning för att i rimlig grad säkerställa att inga förbjudna föremål har förts in i fordonen.

1.4.4.3 Undantag och särskilda metoder för säkerhetskontroll ska också omfattas av kompletterande bestämmelser som fastställs i genomförandebeslut C(2015) 8005.

▼B

1.5 ÖVERVAKNING, PATRULLERING OCH ANDRA KONTROLLER

1.5.1 Övervakning och patrullering ska genomföras i syfte att övervaka

a) gränserna mellan landsida, flygsida, behörighetsområden, känsliga delar och, i förekommande fall, avgränsade områden, och

b) områden i och i närheten av terminalen, som är tillgängliga för allmänheten, inbegripet parkeringar och tillfartsvägar, och

c) att personer på ett väl synligt sätt bär giltiga identitetskort på andra behörighetsområden än sådana där passagerare befinner sig, och

d) att fordon när de befinner sig på flygsidan är försedda med väl synliga och giltiga passerkort, och

e) lastrumsbagage, frakt och post samt förnödenheter för användning ombord på luftfartyg som väntar på att lastas i känsliga delar.

1.5.2 Frekvensen och metoderna för övervakning och patrullering ska grundas på en riskbedömning och ska godkännas av den behöriga myndigheten. De ska beakta

a) flygplatsens storlek, inbegripet flygningarnas antal och art, och

b) flygplatsens planlösning, särskilt förhållandena mellan de områden som inrättats på flygplatsen, och

c) möjligheter och begränsningar för övervakning och patrullering.

De delar av riskbedömningen som avser frekvens och metod för övervakning och patrullering ska på begäran göras tillgängliga skriftligen för att underlätta övervakningen av efterlevnaden.

1.5.3 Övervakning och patrullering får inte följa ett förutsägbart mönster. Identitetskortens giltighet ska kontrolleras på ett slumpmässigt sätt.

1.5.4 Det ska vidtas åtgärder som avskräcker från olaga intrång vid säkerhetskontroller och, om ett sådant intrång sker, omedelbart gör det möjligt att följa upp konsekvenserna av intrånget.

▼M15

1.5.5 Förfaranden ska fastställas för att hantera oidentifierat bagage och misstänkta föremål i enlighet med en säkerhetsriskbedömning som utförts eller godkänts av de berörda nationella myndigheterna.

▼B

1.6 FÖRBJUDNA FÖREMÅL

1.6.1 Andra personer än passagerare ska inte tillåtas medföra de föremål som anges i förteckningen i tillägg 1-A till behörighetsområden.

▼B

1.6.2 Undantag från punkt 1.6.1 får beviljas på villkor att personen har tillstånd att medföra förbjudna föremål till behörighetsområden i syfte att utföra uppgifter som är viktiga för driften av flygplatsanläggningen eller luftfartyget, eller för arbetsuppgifter under flygningen.

1.6.3 För att fastställa om en person har rätt att medföra ett eller flera av de föremål som anges i förteckningen i tillägg 1-A ska något av följande krävas:

a) Personen ska ha ett tillstånd och föra det med sig. Tillståndet ska antingen framgå på det identitetskort som ger tillträde till behörighetsområden, eller på någon annan skriftlig försäkran. Tillståndet ska ange de föremål som får medföras, antingen som kategori eller som specifikt föremål. Om tillståndet anges på identitetskortet ska det vara igenkänningsbart för dem som behöver denna information.

b) Ett system ska inrättas vid säkerhetskontrollen som visar vilka personer som har rätt att föra med sig vilka föremål, antingen som kategori eller som specifika föremål.

▼M2

1.6.4 Ovanstående ska fastställas innan personen tillåts föra med sig föremålen i fråga till behörighetsområdet och när personen konfronteras av säkerhetspersonal som utför övervakning och patrullering enligt punkt 1.5.1 c.

▼B

1.6.5 De föremål som anges i förteckningen i tillägg 1-A får förvaras inom behörighetsområden under förutsättning att de förvaras under säkra förhållanden. Föremål som förtecknas i punkterna c, d och e i tillägg 4-C får förvaras inom behörighetsområden under förutsättning att de inte är tillgängliga för passagerare.

▼M8

1.7 IDENTIFIERING OCH SKYDD AV DEN CIVILA LUFTFARTENS KRITISKA INFORMATIONS- OCH KOMMUNIKATIONSTEKNIKSYSTEM OCH DATA MOT CYBERHOT

1.7.1 Den berörda myndigheten ska säkerställa att flygplatsoperatörer, lufttrafikföretag och verksamhetsutövare enligt definitionen i det nationella säkerhetsprogrammet för civil luftfart identifierar och skyddar sina kritiska informations- och kommunikationstekniksystem och data från cyberattacker som skulle kunna påverka skyddet av den civila luftfarten.

1.7.2 Flygplatsoperatörer, lufttrafikföretag och verksamhetsutövare ska i sina säkerhetsprogram, eller i relevanta dokument som det hänvisas till i säkerhetsprogrammet, identifiera de kritiska informations- och kommunikationstekniksystem och data som används för civil luftfart enligt beskrivningen i 1.7.1.

Säkerhetsprogrammet, eller de relevanta dokument som det hänvisas till i säkerhetsprogrammet, ska i detalj redogöra för åtgärderna för att säkerställa skydd, detektion, respons och återhämtning vid cyberattacker, enligt beskrivningen i 1.7.1.

1.7.3 De detaljerade åtgärderna för att skydda sådana system och data från olagliga handlingar ska identifieras, utvecklas och genomföras i enlighet med en riskbedömning som görs av flygplatsoperatören, lufttrafikföretaget eller verksamhetsutövaren, såsom lämpligt.

1.7.4 Om en specifik myndighet eller ett specifikt organ har behörighet när det gäller åtgärder som avser cyberhot i en enskild medlemsstat får denna myndighet eller detta organ utses som behörig enhet för samordningen och/eller övervakningen av de cyberrelaterade bestämmelserna i denna förordning.

▼M8

1.7.5. Om flygplatsoperatörer, lufttrafikföretag och verksamhetsutövare enligt definitionen i det nationella säkerhetsprogrammet för civil luftfart omfattas av separata cybersäkerhetskrav som härrör från annan EU-lagstiftning eller nationell lagstiftning får den berörda myndigheten ersätta uppfyllandet av kraven i denna förordning med uppfyllandet av de krav som finns i den andra EU-lagstiftningen eller nationella lagstiftningen. Den berörda myndigheten ska samordna sitt arbete med eventuella andra berörda myndigheter för att säkerställa samordnade eller förenliga tillsynsordningar.

▼B

TILLÄGG 1-A

ANDRA PERSONER ÄN PASSAGERARE

FÖRTECKNING ÖVER FÖRBJUDNA FÖREMÅL

a) *Skjutvapen och andra anordningar som kan avlossa projektiler* – föremål som kan, eller ger sken av att kunna, vålla allvarlig skada genom att avlossa en projektil, inbegripet

— alla typer av eldvapen, som t.ex. pistoler, revolvrar, kulgevär, hagelgevär,

— leksaksskjutvapen, repliker och imitationer av eldvapen som kan misstas för verkliga vapen,

— komponenter till eldvapen, med undantag för kikarsikten och sikten,

— trycklufts- och CO_2-vapen som t.ex. luftpistoler och luftgevär, gaspistoler och gasgevär samt vapen för rundkulor,

— signalpistoler och startpistoler,

— pilbågar, armborst och pilar,

— harpuner och pilgevär,

— slungor och slangbågar.

b) *Anordningar för att förlama* – anordningar som är specifikt avsedda för att förlama eller paralysera, inbegripet

— elchockvapen som t.ex. elpistoler (stun guns och tasers) och elbatonger,

— anordningar för bedövning och avlivning av djur,

— funktionsnedsättande eller tillfälligt paralyserande kemikalier, gaser och sprejer t.ex. tårgas, pepparsprej, capsicumsprej, sprejer innehållande syra samt insektsmedel i sprejform.

▼B

c) *Explosiva och brandfarliga ämnen och anordningar* – explosiva och brandfarliga ämnen och anordningar som kan, eller ger sken av att kunna, vålla allvarlig skada eller utgöra en risk för luftfartygets säkerhet, inbegripet

— ammunition,

— tändhattar,

— detonatorer och tändrör,

— repliker eller imitationer av sprängämnen eller spränganordningar,

— minor, granater och andra militära spränganordningar,

— fyrverkeripjäser och annan pyroteknisk utrustning,

— rökbomber och rökpatroner,

— dynamit, krut och plastiska sprängämnen.

d) Alla andra föremål som kan vålla allvarlig skada och som inte vanligen används i behörighetsområden, t.ex. kampsportsutrustning, svärd och sablar.

2. AVGRÄNSADE OMRÅDEN PÅ FLYGPLATSERNA

Inga föreskrifter i denna förordning.

3. SÄKERHETSÅTGÄRDER FÖR LUFTFARTYG

3.0 ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

3.0.1 Om inget annat anges ska lufttrafikföretagen se till att de åtgärder som anges i detta kapitel genomförs vad gäller deras egna luftfartyg.

3.0.2 Tredjeländer vars tillämpade säkerhetsstandarder anses vara likvärdiga med de gemensamma grundläggande standarderna för säkerhetsåtgärder för luftfartyg anges i förteckningen i tillägg 3-B.

3.0.3 Luftfartyg behöver inte genomgå säkerhetsinspektion. De ska omfattas av en säkerhetsundersökning i enlighet med punkt 3.1.

3.0.4 På begäran ska flygplatsoperatören meddela lufttrafikföretaget om dess luftfartyg befinner sig på en känslig del. Om detta inte är uppenbart ska luftfartyget anses vara i en annan del än den känsliga delen.

3.0.5 Om ett område inte längre anses vara en känslig del på grund av att säkerhetsstatusen har ändrats ska flygplatsen informera de berörda flygföretagen om detta.

▼M2

3.0.6 Förteckningen över förbjudna föremål för säkerhetsundersökningar av inre områden i luftfartyget är densamma som den i tillägg 1-A. Monterade explosiva och brandfarliga anordningar ska betraktas som förbjudna föremål för säkerhetsundersökningar av yttre områden på luftfartyget.

3.0.7 Vid tillämpningen av detta kapitel avses med ”servicepaneler och serviceluckor” yttre tillträdespunkter och utrymmen som har externa handtag eller externa snäpplås-paneler och som rutinmässigt används för att tillhandahålla marktjänster för luftfartyg.

3.0.8 Hänvisningar till tredjeländer i detta kapitel och i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005 omfattar andra länder och territorier på vilka, i enlighet med artikel 355 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, avdelning VI tredje delen i det fördraget inte är tillämplig.

▼B

3.1 SÄKERHETSUNDERSÖKNING AV LUFTFARTYG

3.1.1 **När ska en säkerhetsundersökning av luftfartyg genomföras?**

3.1.1.1 Luftfartyg ska omfattas av säkerhetsundersökning om det finns skäl att tro att obehöriga personer kan ha haft tillträde till luftfartyget.

3.1.1.2 Säkerhetsundersökning av luftfartyg ska omfatta en inspektion av fastställda områden i luftfartyget som anges i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

3.1.1.3 Luftfartyg som anländer till en känslig del från ett tredjeland som inte ingår i förteckningen i tillägg 3-B ska genomgå en säkerhetsundersökning av luftfartyg när som helst efter det att passagerarna lämnat det område som ska undersökas och/eller lastrummet tömts. ►M15 Undersökningen får inte påbörjas förrän luftfartyget har nått sin slutliga parkeringsplats. ◄

3.1.1.4 Luftfartyg som anländer från en medlemsstat där det varit i transit efter att ha anlänt från ett tredjeland som inte ingår i förteckningen i tillägg 3-B ska anses vara ett luftfartyg som anländer från ett tredjeland.

3.1.1.5 Kraven på när en säkerhetsundersökning av luftfartyg ska genomföras ska också omfattas av de kompletterande bestämmelser som fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

3.1.2 **Hur ska en säkerhetsundersökning av luftfartyg genomföras?**

Kraven på hur en säkerhetsundersökning av luftfartyg ska genomföras ska också omfattas av de bestämmelser som fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

▼M15

3.1.3 **Information om säkerhetsundersökning av luftfartyg**

Följande information om en genomförd säkerhetsundersökning av ett avgående luftfartyg ska registreras och bevaras på annan plats än i luftfartyget under hela flygningen eller under 24 timmar, beroende på vilket som är längre:

a) Flygnummer.

b) Den föregående flygningens avgångsplats.

c) Datum och tid för slutförandet av säkerhetsundersökningen.

d) Namn på och underskrift av den person som ansvarar för genomförandet av säkerhetsundersökningen av luftfartyget.

De uppgifter som förtecknas i första stycket får bevaras i elektronisk form.

▼B

3.2 SKYDD AV LUFTFARTYG

3.2.1 **Skydd av luftfartyg – allmänt**

3.2.1.1 Oberoende av var ett luftfartyg är parkerat på en flygplats ska alla dess ytterdörrar skyddas mot obehörig åtkomst genom

a) att obehöriga personer som försöker få tillträde till luftfartyget omedelbart konfronteras, eller

b) att ytterdörrarna hålls stängda; om luftfartyget befinner sig i ett känsligt område ska ytterdörrar som inte kan nås från marken anses vara stängda om alla hjälpmedel för tillträde har avlägsnats och placerats tillräckligt långt från luftfartyget för att rimligen omöjliggöra tillträde av en person,

▼B

c) att det har elektroniska system som omedelbart detekterar obehörig åtkomst, eller

d) att det har ett elektroniskt kontrollsystem för tillträde med behörighetskort vid alla dörrar som leder direkt till passagerarbryggan, i omedelbar närhet till en öppen flygplansdörr och som enbart ger tillträde för personer som är utbildade i enlighet med punkt 11.2.3.7. Dessa personer ska se till att obehörigt tillträde i samband med att de använder dörren förhindras.

3.2.1.2 Punkt 3.2.1.1 ska inte gälla för luftfartyg som parkerats i en hangar som hålls låst eller på annat sätt skyddas mot obehörig åtkomst.

3.2.2 **Ytterligare skydd av luftfartyg med stängda ytterdörrar i andra delar än känsliga delar**

3.2.2.1 Om ytterdörrarna är stängda och luftfartyget befinner sig på en del som inte är känslig ska alla ytterdörrar dessutom

a) befrias från hjälpmedel för tillträde,

b) förseglas,

c) låsas,

d) övervakas.

Led a ska inte gälla dörrar som är åtkomliga från marken.

3.2.2.2 Om hjälpmedel för tillträde avlägsnas från dörrar som inte är åtkomliga för en person från marken ska dessa hjälpmedel placeras tillräckligt långt från luftfartyget för att rimligen förhindra tillträde.

3.2.2.3 Om ytterdörrarna är låsta ska endast personer med operativt behov ha möjlighet att låsa upp dem.

3.2.2.4 Om ytterdörrarna är övervakade ska övervakningen säkerställa att obehörigt tillträde till luftfartyget omedelbart detekteras.

3.2.2.5 Skydd av luftfartyg med stängda ytterdörrar i en annan del än en känslig del ska också omfattas av kompletterande bestämmelser som fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

TILLÄGG 3-A

SÄKERHETSUNDERSÖKNING AV LUFTFARTYG

Detaljerade bestämmelser om säkerhetsundersökning av luftfartyg fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

▼M7

TILLÄGG 3-B

SÄKERHETSÅTGÄRDER FÖR LUFTFARTYG

TREDJELÄNDER SAMT ANDRA LÄNDER OCH TERRITORIER PÅ VILKA, I ENLIGHET MED ARTIKEL 355 I FÖRDRAGET OM EUROPEISKA UNIONENS FUNKTIONSSÄTT, AVDELNING VI I TREDJE DELEN I DET FÖRDRAGET INTE ÄR TILLÄMPLIG, SOM ERKÄNNS SOM LÄNDER SOM TILLÄMPAR SÄKERHETSSTANDARDER SOM ÄR LIKVÄRDIGA MED DE GEMENSAMMA GRUNDLÄGGANDE STANDARDERNA FÖR SKYDD AV CIVIL LUFTFART

Vad beträffar säkerhetsåtgärder för luftfartyg erkänns följande tredjeländer samt andra länder och territorier på vilka, i enlighet med artikel 355 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, avdelning VI i tredje delen i det fördraget inte är tillämplig, som länder som tillämpar säkerhetsstandarder som är likvärdiga med de gemensamma grundläggande standarderna för skydd av civil luftfart:

▼M7

Kanada

Färöarna, när det gäller Vágar flygplats

Grönland, när det gäller Kangerlussuaq flygplats

Guernsey

Isle of Man

Jersey

Montenegro

▼M13

Republiken Serbien, när det gäller flygplatsen Nikola Tesla i Belgrad

▼M7

Republiken Singapore, när det gäller Singapore Changi flygplats

▼M13

Staten Israel, när det gäller den internationella flygplatsen Ben Gurion

▼M7

Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland

Amerikas förenta stater

Kommissionen ska omedelbart informera behöriga myndigheter i medlemsstaterna om kommissionen får information om att det berörda tredjelandets eller andra landets eller territoriets standarder för luftfartsskydd som har en betydande påverkan på luftfartsskyddet i unionen inte längre överensstämmer med unionens gemensamma grundläggande standarder för luftfartsskydd.

Behöriga myndigheter i medlemsstaterna ska omedelbart informeras om kommissionen får information om åtgärder, inklusive kompensatoriska åtgärder, som bekräftar att likvärdigheten hos det berörda tredjelandets eller andra landets eller territoriets relevanta standarder för luftfartsskydd har återställts.

▼B

4. PASSAGERARE OCH KABINBAGAGE

4.0 ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

4.0.1 Om inget annat anges ska den myndighet, den flygplatsoperatör, det lufttrafikföretag eller den verksamhetsutövare som är ansvarig i enlighet med det nationella säkerhetsprogrammet för civil luftfart och som det hänvisas till i artikel 10 i förordning (EG) nr 300/2008 se till att de åtgärder som fastställs i detta kapitel genomförs.

4.0.2 Tredjeländer vars tillämpade säkerhetsstandarder anses vara likvärdiga med de gemensamma grundläggande standarderna för passagerare och kabinbagage ingår i förteckningen i tillägg 4-B.

▼M5

4.0.3 Passagerare och deras kabinbagage som anländer från en medlemsstat där luftfartyget var i transit efter att ha anlänt från ett tredjeland som inte ingår i förteckningen i tillägg 4-B eller från en flygplats i unionen om den berörda medlemsstaten har avvikit från de gemensamma grundläggande standarder som avses i artikel 1 i förordning (EU) nr 1254/2009, ska anses vara passagerare och kabinbagage som anländer från ett tredjeland, om det inte kan styrkas att dessa passagerare och deras kabinbagage säkerhetskontrollerats i enlighet med detta kapitel.

▼B

4.0.4 I denna bilaga gäller följande definitioner:

a) *vätskor, aerosoler och geléer*: krämer, blandningar av vätska och fasta ämnen samt innehåll i tryckbehållare, t.ex. tandkräm, hårgelé, drycker, soppor, saft, parfym, raklödder och annat med liknande konsistens.

b) *säkerhetsförsluten påse (STEB)*: påse som uppfyller Internationella civila luftfartsorganisationens rekommenderade riktlinjer för säkerhetskontroll.

▼B

c) *LEDS-utrustning som används för att detektera flytande sprängämnen (Liquid Explosive Detection Systems)*: utrustning som klarar att detektera material som kan utgöra ett hot, och som uppfyller bestämmelserna i punkt 12.7 i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

4.0.5 Hänvisningar till tredjeländer i detta kapitel och i förekommande fall i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005 omfattar andra länder och territorier på vilka, i enlighet med artikel 355 fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, avdelning VI tredje delen i det fördraget inte är tillämplig.

▼M5

4.0.6 Passagerare och deras kabinbagage som anländer från en flygplats i unionen om den berörda medlemsstaten har avvikit från de gemensamma grundläggande standarder som avses i artikel 1 i förordning (EU) nr 1254/2009, ska anses vara passagerare och kabinbagage som anländer från ett tredjeland, om det inte kan styrkas att dessa passagerare och deras kabinbagage säkerhetskontrollerats i enlighet med detta kapitel.

▼B

4.1 SÄKERHETSKONTROLL AV PASSAGERARE OCH KABINBAGAGE

4.1.1 **Säkerhetskontroll av passagerare**

▼M16

4.1.1.1 Före säkerhetskontrollen ska ytterkläder tas av och säkerhetskontrolleras som kabinbagage, om inte utrustningens funktionsprinciper tillåter att ytterkläderna behålls på. Säkerhetskontrollanten får begära att passageraren tar av sig ytterligare klädesplagg om så är lämpligt.

▼B

4.1.1.2 Passagerare ska säkerhetskontrolleras genom minst en av följande metoder:

a) Manuell genomsökning.

b) Metalldetektorbågar.

c) Sprängämneshundar.

d) ETD-utrustning.

e) Säkerhetsskannrar som inte använder joniserande strålning.

▼M5

f) ETD-utrustning i kombination med handburna metalldetektorer.

g) Metalldetektorer för skor.

h) Sprängämnesdetektorer för skor.

▼B

Om säkerhetskontrollanten inte kan avgöra om passageraren för med sig förbjudna föremål ska passageraren vägras tillträde till behörighetsområden eller säkerhetskontrolleras på nytt tills kontrollanten är tillfredsställd.

4.1.1.3 Manuella genomsökningar ska genomföras på ett sätt som i rimlig grad säkerställer att passageraren inte för med sig förbjudna föremål.

4.1.1.4 Om metalldetektorutrustning ger alarm ska orsaken till detta följas upp.

4.1.1.5 Handburna metalldetektorer får endast användas som en kompletterande metod för säkerhetskontroll. De ska inte ersätta kravet på manuell genomsökning.

▼B

4.1.1.6 Om levande djur får tas med i luftfartygets kabin ska djuret säkerhetskontrolleras som en passagerare eller som kabinbagage.

4.1.1.7 Den behöriga myndigheten får på sakliga grunder upprätta kategorier av passagerare som ska genomgå speciella procedurer för säkerhetskontroll eller kan undantas från säkerhetskontroll. Kommissionen ska informeras om sådana kategorier som upprättats.

4.1.1.8 Säkerhetskontrollen av passagerare ska också omfattas av de ytterligare bestämmelser som fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

▼M5

4.1.1.9 Sprängämneshundar, ETD-utrustning, metalldetektorer för skor och sprängämnesdetektorer för skor får endast användas som en kompletterande metod för säkerhetskontroll.

▼B

4.1.1.10 När en säkerhetsskanner med en person som granskar bilden enligt definitionen i punkt 12.11.1 andra stycket används för säkerhetskontroll av passagerare ska samtliga minimikrav som anges här uppfyllas:

a) Säkerhetsskannrar får inte lagra, behålla, kopiera, trycka eller återställa bilder. En bild som skapats under säkerhetskontrollen kan bevaras under den tid som personen som granskar bilden behöver för att analysera den och ska raderas så snart passageraren har kontrollerats. Obehörig åtkomst och användning av bilden är förbjuden och ska förhindras.

b) Den person som analyserar bilden ska befinna sig på annan plats så att han/hon inte kan se den säkerhetskontrollerade passageraren.

c) Tekniska anordningar som kan lagra, kopiera, fotografera eller på annat sätt registrera bilder är inte tillåtna i det separata utrymme där bilden analyseras.

d) Bilden ska inte kunna förknippas med uppgifter om den säkerhetskontrollerade passageraren, och hans/hennes identitet ska vara anonym.

e) En passagerare får begära att bilden av hans/hennes kropp analyseras av en person av det kön som han/hon själv väljer.

f) Bilden ska göras otydlig eller mörk för att förhindra identifiering av passagerarens ansikte.

Punkterna a och d ska också tillämpas för säkerhetsskannrar med automatisk detektion av förbjudna föremål.

Passagerare ska ha rätt att välja att inte kontrolleras med säkerhetsskanner. I så fall ska passageraren säkerhetskontrolleras med hjälp av en alternativ metod för säkerhetskontroll, inbegripet åtminstone en manuell genomsökning i enlighet med tillägg 4-A i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005. Om säkerhetsskannern ger larm ska orsaken till detta följas upp.

Passageraren ska före säkerhetskontrollen med säkerhetsskanner informeras om den teknik som används, villkoren i samband med användningen av den och möjligheten att välja att inte kontrolleras med säkerhetsskanner.

4.1.1.11 ETD-utrustning i kombination med handburna metalldetektorer får endast användas i fall där säkerhetskontrollanten anser att en manuell genomsökning är ineffektiv och/eller olämplig.

▼B

4.1.2 **Säkerhetskontroll av kabinbagage**

4.1.2.1 Innan kabinbagage säkerhetskontrolleras ska bärbara datorer och andra större elektroniska föremål tas ut ur kabinbagaget och säkerhetskontrolleras separat, såvida inte kabinbagaget säkerhetskontrolleras med utrustning för att detektera sprängämnen (EDS – Explosive Detection Systems) som uppfyller standard C 2 eller högre.

4.1.2.2 Den behöriga verksamhetsutövaren vid alla flygplatser ska, innan vätskor, aerosoler och geléer förs in på behörighetsområdet, minst säkerhetskontrollera vätskor, aerosoler och geléer som införskaffats på flygplatsen eller ombord på ett luftfartyg och är förseglade i en säkerhetsförsluten påse (STEB) som också innehåller tillfredsställande bevis på att vätskan, aerosolen eller gelén inköpts på flygsidan på en flygplats eller ombord på ett flygplan, såväl som vätskor, aerosoler och geléer avsedda att användas under resan av medicinska skäl eller som ingår i en särskild diet, inbegripet barnmat.

Före säkerhetskontrollen ska vätskor, aerosoler och geléer tas ut ur kabinbagaget och säkerhetskontrolleras separat från andra artiklar i kabinbagaget, såvida inte den utrustning som används för säkerhetskontroll av kabinbagage klarar av att kontrollera flera tillförslutna behållare för vätskor, aerosoler och geléer inuti bagaget.

När vätskor, aerosoler och geléer tagits ut ur kabinbagaget ska passageraren visa upp

a) alla vätskor, aerosoler och geléer i särskilda behållare med en volym på högst 100 milliliter eller motsvarande i en genomskinlig, återförslutningsbar plastpåse med en volym på högst 1 liter, varvid innehållet i plastpåsen ska rymmas i påsen utan problem och påsen ska vara helt stängd, och

b) alla andra vätskor, aerosoler och geléer inklusive säkerhetsförslutna påsar (STEB) innehållande vätskor, aerosoler och geléer.

Behöriga myndigheter, lufttrafikföretag och flygplatser ska ge passagerarna adekvat information avseende säkerhetskontroll av vätskor, aerosoler och geléer på flygplatsen.

▼M16

4.1.2.3 Kabinbagage ska säkerhetskontrolleras enligt minst en av följande metoder:

a) Manuell genomsökning.

b) Röntgenutrustning.

c) EDS-utrustning.

d) Programvara för automatisk detektering av förbjudna föremål (APID, *Automated Prohibited Items Detection*) i kombination med punkt c.

e) Sprängämneshundar i kombination med punkt a.

f) ETD-utrustning.

Om säkerhetskontrollanten inte kan fastställa om kabinbagaget innehåller några förbjudna föremål ska bagaget avvisas eller säkerhetskontrolleras på nytt till säkerhetskontrollantens belåtenhet.

▼B

4.1.2.4 Manuell genomsökning av kabinbagage ska omfatta en noggrann manuell kontroll av bagaget, inbegripet dess innehåll, för att i rimlig grad utesluta att det innehåller förbjudna föremål.

▼M16

4.1.2.5 Om röntgenutrustning används ska varje bild granskas av säkerhetskontrollanten.

Om EDS-utrustning används ska varje bild granskas av säkerhetskontrollanten eller analyseras med APID-programvara.

4.1.2.6 Om APID-programvara används ska orsakerna till samtliga larm som avses i punkt 12.13.1.1 redas ut till säkerhetskontrollantens belåtenhet, i syfte att i rimlig grad säkerställa att inga förbjudna föremål förs in på behörighetsområdet eller ombord på ett luftfartyg.

Om EDS-utrustning används ska orsakerna till alla larm som avses i punkt 12.4.1.3 redas ut genom att bagaget säkerhetskontrolleras igen med hjälp av ytterligare en metod för säkerhetskontroll.

Om EDS-utrustning har installerats före den 1 juli 2023 och används utan APID-programvara ska orsakerna till alla larm som avses i punkt 12.4.1.3 redas ut till säkerhetskontrollantens belåtenhet, i syfte att i rimlig grad säkerställa att inga förbjudna föremål förs med in på behörighetsområdet eller ombord på ett luftfartyg. Om det är oklart vilket slags föremål det rör sig om ska larmet redas ut genom att bagaget säkerhetskontrolleras igen med hjälp av ytterligare en metod för säkerhetskontroll.

▼B

4.1.2.7 Om röntgen eller EDS används ska alla föremål vars densitet hindrar kontrollanten från att analysera kabinbagagets innehåll tas ut ur bagaget. Väskan ska sedan kontrolleras igen, och föremålet ska kontrolleras separat som kabinbagage.

4.1.2.8 Väskor som konstateras innehålla ett större elektriskt föremål ska säkerhetskontrolleras igen med föremålet borttaget; det elektriska föremålet ska säkerhetskontrolleras separat, såvida inte kabinbagaget säkerhetskontrollerats med EDS-utrustning som uppfyller standard C 2 eller högre.

4.1.2.9 Sprängämneshundar och ETD-utrustning får endast användas som en kompletterande metod för säkerhetskontroll.

4.1.2.10 Den behöriga myndigheten får på sakliga grunder upprätta kategorier av kabinbagage som ska genomgå speciella procedurer för säkerhetskontroll eller kan undantas från säkerhetskontroll. Kommissionen ska informeras om sådana kategorier som upprättats.

4.1.2.11 Personer som utför säkerhetskontroll av kabinbagage genom röntgen eller EDS ska normalt inte tillbringa mer än 20 minuter med att granska bilder utan avbrott. Efter var och en av dessa perioder ska säkerhetskontrollanten inte granska bilder under minst 10 minuter. Detta krav ska endast gälla om det finns ett oavbrutet flöde av bilder att granska.

Det ska finnas en person som har ansvar för säkerhetskontrollanter av kabinbagage för att säkerställa en optimal sammansättning av teamet, kvalitet på arbetet, utbildning, stöd och utvärdering.

▼M16

4.1.2.12 Om APID-programvara används i kombination med EDS-utrustning som uppfyller någon av standarderna C1, C1 +, C2 eller C2 + ska den operatör eller verksamhetsutövare som använder utrustningen säkerställa att förfarandena överensstämmer med dessa standarders funktionsprinciper när det gäller säkerhetskontroll av stora elektroniska produkter och av vätskor, aerosoler och geléer.

▼M16

4.1.2.13 Säkerhetskontrollen av kabinbagage ska också omfattas av de ytterligare bestämmelser som fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

▼B

4.1.3 **Säkerhetskontroll av vätskor, aerosoler och geléer**

▼M5

4.1.3.1 Vätskor, aerosoler och geléer kan, när de kommer in på behörighetsområdet, undantas från säkerhetskontroll med LEDS-utrustning om de är i särskilda behållare med en volym på högst 100 milliliter eller motsvarande i en genomskinlig, återförslutbar plastpåse med en volym på högst 1 liter, varvid innehållet i plastpåsen ska rymmas i påsen utan problem och påsen ska vara helt stängd.

———————

▼M2

4.1.3.3 Den behöriga myndigheten får upprätta kategorier av vätskor, aerosoler och geléer som, på sakliga grunder, ska genomgå speciella procedurer för säkerhetskontroll eller kan undantas från säkerhetskontroll. Kommissionen ska informeras om sådana kategorier som upprättats.

4.1.3.4 Säkerhetskontrollen av vätskor, aerosoler och geléer ska också omfattas av de ytterligare bestämmelser som fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

▼B

4.2 SKYDD AV PASSAGERARE OCH KABINBAGAGE

Skydd av passagerare och kabinbagage ska omfattas av bestämmelser som fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

4.3 POTENTIELLT STÖRANDE PASSAGERARE

4.3.1 Lufttrafikföretaget ska få skriftlig förhandsinformation från de behöriga myndigheterna om dessa avser att ta med en potentiellt störande passagerare ombord på lufttrafikföretagets luftfartyg.

4.3.2 Anmälan ska omfatta följande uppgifter:

a) Personens identitet och kön.

b) Skälet till transporten.

c) Namn och titel, i förekommande fall, på medföljande eskort(er).

d) Behörig myndighets riskbedömning (däribland skälen till att medföljande eskort tillhandahålls eller saknas).

e) På förhand uppgjorda placeringsarrangemang, om så krävs.

f) Arten av tillgängliga resehandlingar.

Lufttrafikföretaget ska tillhandahålla dessa uppgifter till befälhavaren innan passagerarna går ombord på luftfartyget.

4.3.3 Den behöriga myndigheten ska se till att frihetsberövade personer alltid eskorteras.

4.4 FÖRBJUDNA FÖREMÅL

4.4.1 Passagerare ska inte tillåtas medföra de föremål som anges i förteckningen i tillägg 4-C till behörighetsområden eller ombord på luftfartyg.

4.4.2 Undantag från punkt 4.4.1 kan beviljas på villkor att

a) den behöriga myndigheten har gett sitt medgivande till att föremålet förs med, och

b) lufttrafikföretaget har informerats om passageraren och det föremål som medförs innan passagerarna går ombord på luftfartyget, och

c) gällande säkerhetsbestämmelser efterlevs.

Sådana föremål ska därefter bevaras under säkra förhållanden ombord på luftfartyget.

▼B

4.4.3 Lufttrafikföretaget ska se till att passagerarna är informerade om förbjudna föremål som anges i förteckningen i tillägg 4-C innan incheckningen avslutas.

TILLÄGG 4-A

KRAV PÅ MANUELL GENOMSÖKNING

Detaljerade bestämmelser om manuell genomsökning fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

▼M7

TILLÄGG 4-B

PASSAGERARE OCH KABINBAGAGE

TREDJELÄNDER SAMT ANDRA LÄNDER OCH TERRITORIER PÅ VILKA, I ENLIGHET MED ARTIKEL 355 I FÖRDRAGET OM EUROPEISKA UNIONENS FUNKTIONSSÄTT, AVDELNING VI I TREDJE DELEN I DET FÖRDRAGET INTE ÄR TILLÄMPLIG, SOM ERKÄNNS SOM LÄNDER SOM TILLÄMPAR SÄKERHETSSTANDARDER SOM ÄR LIKVÄRDIGA MED DE GEMENSAMMA GRUNDLÄGGANDE STANDARDERNA FÖR SKYDD AV CIVIL LUFTFART

Vad beträffar passagerare och kabinbagage erkänns följande tredjeländer samt andra länder och territorier på vilka, i enlighet med artikel 355 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, avdelning VI i tredje delen i det fördraget inte är tillämplig, som länder som tillämpar säkerhetsstandarder som är likvärdiga med de gemensamma grundläggande standarderna för skydd av civil luftfart:

Kanada

Färöarna, när det gäller Vágar flygplats

Grönland, när det gäller Kangerlussuaq flygplats

Guernsey

Isle of Man

Jersey

Montenegro

▼M13

Republiken Serbien, när det gäller flygplatsen Nikola Tesla i Belgrad

▼M7

Republiken Singapore, när det gäller Singapore Changi flygplats

▼M13

Staten Israel, när det gäller den internationella flygplatsen Ben Gurion

▼M7

Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland

Amerikas förenta stater

Kommissionen ska omedelbart informera behöriga myndigheter i medlemsstaterna om kommissionen får information om att det berörda tredjelandets eller andra landets eller territoriets standarder för luftfartsskydd som har en betydande påverkan på luftfartsskyddet i unionen inte längre överensstämmer med unionens gemensamma grundläggande standarder för luftfartsskydd.

Behöriga myndigheter i medlemsstaterna ska omedelbart informeras om kommissionen har information om åtgärder, inklusive kompensatoriska åtgärder, som bekräftar att likvärdigheten hos det berörda tredjelandets eller andra landets eller territoriets relevanta standarder för luftfartsskydd har återställts.

▼B

TILLÄGG 4-C

PASSAGERARE OCH KABINBAGAGE

FÖRTECKNING ÖVER FÖRBJUDNA FÖREMÅL

Utan att det påverkar gällande säkerhetsbestämmelser får passagerare inte föra med sig följande föremål till behörighetsområden eller ombord på luftfartyg:

a) *Skjutvapen och andra anordningar som kan avlossa projektiler* – föremål som kan, eller ger sken av att kunna, vålla allvarlig skada genom att avlossa en projektil, inbegripet

— alla typer av eldvapen, som t.ex. pistoler, revolvrar, kulgevär, hagelgevär,

— leksaksskjutvapen, repliker och imitationer av eldvapen som kan misstas för verkliga vapen,

— komponenter till eldvapen, med undantag för kikarsikten och sikten,

— trycklufts- och CO_2-vapen som t.ex. luftpistoler och luftgevär, gaspistoler och gasgevär samt vapen för rundkulor,

— signalpistoler och startpistoler,

— pilbågar, armborst och pilar,

— harpuner och pilgevär,

— slungor och slangbågar.

b) *Anordningar för att förlama* – anordningar som är specifikt avsedda för att förlama eller paralysera, inbegripet

— elchockvapen som t.ex. elpistoler (stun guns och tasers) och elbatonger,

— anordningar för bedövning och avlivning av djur,

— funktionsnedsättande eller tillfälligt paralyserande kemikalier, gaser och sprejer t.ex. tårgas, pepparsprej, capsicumsprej, sprejer innehållande syra samt insektsmedel i sprejform.

c) *Föremål med vass udd eller vasst blad* – föremål med vass udd eller vasst blad som kan vålla allvarlig skada, inbegripet

— föremål utformade för att hugga, t.ex. yxor och köttyxor,

— isyxor och isklyvare,

— rakblad,

— tapetknivar,

— knivar med blad på över 6 cm,

— saxar med blad på mer än 6 cm mätt från bladfästet,

— kampsportsutrustning med vass udd eller vasst blad,

— sablar och svärd.

d) *Verktyg* – verktyg som kan vålla allvarlig skada eller äventyra luftfartygets säkerhet, inbegripet

— kofotar,

— borrar och borrskär, även batteridrivna bärbara elborrmaskiner,

— verktyg med ett blad eller skaft på mer än 6 cm som kan användas som vapen, t.ex. skruvmejslar och stämjärn,

— sågar, däribland batteridrivna elsågar,

— skärbrännare,

— bult- och spikpistoler.

▼B

e) *Trubbiga redskap* – föremål som kan vålla allvarlig skada om de används som tillhygge, inbegripet

— baseball- och brännbollsslagträn,

— klubbor och batonger som t.ex. blydaggar, polisbatonger och fjäderbatonger,

— kampsportsutrustning.

f) *Explosiva och brandfarliga ämnen och anordningar* – explosiva och brandfarliga ämnen och anordningar som kan, eller ger sken av att kunna, vålla allvarlig skada eller utgöra en risk för luftfartygets säkerhet, inbegripet

— ammunition.

— tändhattar,

— detonatorer och tändrör,

— repliker eller imitationer av sprängämnen eller spränganordningar,

— minor, granater och andra militära spränganordningar,

— fyrverkeripjäser och annan pyroteknisk utrustning,

— rökbomber och rökpatroner,

— dynamit, krut och plastiska sprängämnen.

5. **LASTRUMSBAGAGE**

5.0 ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

5.0.1 Om inget annat anges ska den myndighet, den flygplatsoperatör, det lufttrafikföretag eller den verksamhetsutövare som är ansvarig i enlighet med det nationella säkerhetsprogrammet för civil luftfart och som det hänvisas till i artikel 10 i förordning (EG) nr 300/2008 se till att de åtgärder som fastställs i detta kapitel genomförs.

5.0.2 Tredjeländer vars tillämpade säkerhetsstandarder anses vara likvärdiga med de gemensamma grundläggande standarderna för lastrumsbagage anges i förteckningen i tillägg 5-A.

▼M5

5.0.3 Lastrumsbagage som anländer från en medlemsstat där luftfartyget var i transit efter att ha anlänt från ett tredjeland som inte ingår i förteckningen i tillägg 5-A eller från en flygplats i unionen om den berörda medlemsstaten har avvikit från de gemensamma grundläggande standarder som avses i artikel 1 i förordning (EU) nr 1254/2009, ska anses vara lastrumsbagage som anländer från ett tredjeland, om det inte kan styrkas att lastrumsbagaget säkerhetskontrollerats i enlighet med detta kapitel.

▼B

5.0.4 Vid tillämpningen av detta kapitel avses med *säkrat bagage* säkerhetskontrollerat avgående lastrumsbagage som försetts med ett fysiskt skydd som förhindrar att man inför föremål av något slag i bagaget.

5.0.5 Hänvisningar till tredjeländer i detta kapitel och i förekommande fall i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005 omfattar andra länder och territorier på vilka, i enlighet med artikel 355 fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, avdelning VI tredje delen i det fördraget inte är tillämplig.

▼M5

5.0.6 Lastrumsbagage som anländer från en flygplats i unionen om den berörda medlemsstaten har avvikit från de gemensamma grundläggande standarder som avses i artikel 1 i förordning (EU) nr 1254/2009, ska anses vara lastrumsbagage som anländer från ett tredjeland, om det inte kan styrkas att lastrumsbagaget säkerhetskontrollerats i enlighet med detta kapitel.

▼B

5.1 SÄKERHETSKONTROLL AV LASTRUMSBAGAGE

5.1.1 Följande metoder ska användas för att säkerhetskontrollera lastrumsbagage, antingen var och en för sig, eller i kombination:

a) Manuell genomsökning.

b) Röntgenutrustning.

c) EDS-utrustning för att detektera sprängämnen (explosive detection system).

d) ETD-utrustning.

e) Sprängämneshundar.

Om säkerhetskontrollanten inte kan fastställa om lastrumsbagaget innehåller förbjudna föremål ska bagaget avvisas eller säkerhetskontrolleras på nytt tills kontrollanten är tillfredsställd.

5.1.2 Manuell genomsökning av lastrumsbagage ska omfatta en noggrann manuell kontroll av bagaget, inbegripet dess innehåll, för att i rimlig grad utesluta att det innehåller förbjudna föremål.

5.1.3 Om röntgen eller EDS används ska alla föremål vars densitet hindrar kontrollanten från att analysera lastrumsbagagets kontrolleras med en annan metod.

5.1.4 Säkerhetskontroll med ETD-utrustning ska innebära analys av prover som tas från bagagets in- och utsida och från dess innehåll. Innehållet kan också omfattas av manuell kontroll.

5.1.5 Den behöriga myndigheten får på sakliga grunder upprätta kategorier av lastrumsbagage som ska genomgå speciella procedurer för säkerhetskontroll eller kan undantas från säkerhetskontroll. Kommissionen ska informeras om sådana kategorier som upprättats.

5.1.6 Säkerhetskontrollen av lastrumsbagage ska också omfattas av de ytterligare bestämmelser som fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

5.1.7 Personer som utför säkerhetskontroll av lastrumsbagage med röntgen eller EDS ska normalt inte tillbringa mer än 20 minuter med att granska bilder utan avbrott. Efter var och en av dessa perioder ska säkerhetskontrollanten inte granska bilder under minst 10 minuter. Detta krav ska endast gälla om det finns ett oavbrutet flöde av bilder att granska.

Det ska finnas en person som är ansvarig för säkerhetskontrollanter av lastrumsbagage för att säkerställa en optimal sammansättning av teamet, kvalitet på arbetet, utbildning, stöd och utvärdering.

5.2 SKYDD AV LASTRUMSBAGAGE

5.2.1 Passagerare får inte beviljas tillgång till säkerhetskontrollerat bagage, utom om det är deras eget bagage och de övervakas för att säkerställa att

a) inga förbjudna föremål enligt förteckningen i tillägg 5-B införs i lastrumsbagaget,

b) inga förbjudna föremål enligt förteckningen i tillägg 4-C tas ut ur lastrumsbagaget och förs in i behörighetsområden eller ombord på luftfartyget.

▼B

5.2.2 Lastrumsbagage som inte har skyddats mot obehörig åtkomst ska säkerhetskontrolleras på nytt.

5.2.3 Skydd av lastrumsbagage ska också omfattas av de ytterligare bestämmelser som fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

5.3 BAGAGETS ANKNYTNING TILL PASSAGERARE

5.3.1 **Identifiering av lastrumsbagage**

5.3.1.1 Flygföretag ska under ombordstigningen se till att alla passagerare kan visa upp ett giltigt boardingkort eller motsvarande, som överensstämmer med det lastrumsbagage som checkats in.

5.3.1.2 Flygföretag ska se till att det finns metoder för att identifiera lastrumsbagage som tillhör passagerare som inte har gått ombord på luftfartyget eller som har lämnat luftfartyget före avgången.

5.3.1.3 Om en passagerare inte befinner sig ombord på luftfartyget ska det lastrumsbagage som överensstämmer med passagerarens boardingkort eller motsvarande anses vara obeledsagat.

5.3.1.4 Lufttrafikföretaget ska säkerställa att varje obeledsagat lastrumsbagage är tydligt identifierbart som godkänt för flygtransport.

5.3.2 **Omständigheter som passagerarna inte har kontroll över**

5.3.2.1 Innan obeledsagat bagage lastas på ett luftfartyg ska det registreras varför bagaget är obeledsagat, utom i de fall där de säkerhetsåtgärder som avses i punkt 5.3.3 tillämpas.

5.3.2.2 Ytterligare detaljerade bestämmelser om omständigheter som passagerare inte har kontroll över fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

5.3.3 **Säkerhetsåtgärder för obeledsagat lastrumsbagage**

5.3.3.1 Obeledsagat lastrumsbagage som inte omfattas av punkt 5.3.2 ska säkerhetskontrolleras med hjälp av en av de metoder som anges i punkt 5.1.1 och i förekommande fall med tillämpning av ytterligare krav som fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

5.3.3.2 Lastrumsbagage som blir obeledsagat bagage av andra orsaker än de som avses i punkt 5.3.2 ska avlägsnas från luftfartyget och säkerhetskontrolleras på nytt innan det lastas ombord på nytt.

5.3.3.3 Ytterligare detaljerade bestämmelser om säkerhetsåtgärder för obeledsagat lastrumsbagage fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

5.4 FÖRBJUDNA FÖREMÅL

5.4.1 Passagerare ska inte tillåtas föra med sig de föremål som anges i förteckningen i tillägg 5-B i sitt lastrumsbagage.

5.4.2 Undantag från punkt 5.4.1 kan beviljas på villkor att

a) den behöriga myndigheten har nationella bestämmelser som medger att föremålet förs med, och

b) gällande säkerhetsbestämmelser efterlevs.

▼M15

Ett lufttrafikföretag ska säkerställa att medförande av skjutvapen i lastrumsbagage endast medges efter det att en behörig och vederbörligen kvalificerad person har fastställt att de inte är laddade. Sådana skjutvapen ska förvaras på en plats som inte är tillgänglig för någon person under flygningen.

▼M2

5.4.3 Lufttrafikföretaget ska se till att passagerarna är informerade om förbjudna föremål som anges i förteckningen i tillägg 5-B innan incheckningen avslutas.

▼M7

TILLÄGG 5-A

LASTRUMSBAGAGE

TREDJELÄNDER SAMT ANDRA LÄNDER OCH TERRITORIER PÅ VILKA, I ENLIGHET MED ARTIKEL 355 I FÖRDRAGET OM EUROPEISKA UNIONENS FUNKTIONSSÄTT, AVDELNING VI I TREDJE DELEN I DET FÖRDRAGET INTE ÄR TILLÄMPLIG, SOM ERKÄNNS SOM LÄNDER SOM TILLÄMPAR SÄKERHETSSTANDARDER SOM ÄR LIKVÄRDIGA MED DE GEMENSAMMA GRUNDLÄGGANDE STANDARDERNA FÖR SKYDD AV CIVIL LUFTFART

Vad beträffar lastrumsbagage erkänns följande tredjeländer samt andra länder och territorier på vilka, i enlighet med artikel 355 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, avdelning VI i tredje delen i det fördraget inte är tillämplig, som länder som tillämpar säkerhetsstandarder som är likvärdiga med de gemensamma grundläggande standarderna för skydd av civil luftfart:

Kanada

Färöarna, när det gäller Vágar flygplats

Grönland, när det gäller Kangerlussuaq flygplats

Guernsey

Isle of Man

Jersey

Montenegro

▼M13

Republiken Serbien, när det gäller flygplatsen Nikola Tesla i Belgrad

▼M7

Republiken Singapore, när det gäller Singapore Changi flygplats

Staten Israel, när det gäller den internationella flygplatsen Ben Gurion

Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland

Amerikas förenta stater

Kommissionen ska omedelbart informera behöriga myndigheter i medlemsstaterna om kommissionen får information om att det berörda tredjelandets eller andra landets eller territoriets standarder för luftfartsskydd som har en betydande påverkan på luftfartsskyddet i unionen inte längre överensstämmer med unionens gemensamma grundläggande standarder för luftfartsskydd.

Behöriga myndigheter i medlemsstaterna ska omedelbart informeras om kommissionen har information om åtgärder, inklusive kompensatoriska åtgärder, som bekräftar att likvärdigheten hos det berörda tredjelandets eller andra landets eller territoriets relevanta standarder för luftfartsskydd har återställts.

▼B

TILLÄGG 5-B

LASTRUMSBAGAGE

FÖRTECKNING ÖVER FÖRBJUDNA FÖREMÅL

Passagerare får inte medföra följande föremål i sitt lastrumsbagage:

Explosiva och brandfarliga ämnen och anordningar – explosiva och brandfarliga ämnen och anordningar som kan vålla allvarlig skada eller utgöra en risk för luftfartygets säkerhet, inbegripet

— ammunition,

— tändhattar,

— detonatorer och tändrör,

▼B

— minor, granater och andra militära spränganordningar,

— fyrverkeripjäser och annan pyroteknisk utrustning,

— rökbomber och rökpatroner,

— dynamit, krut och plastiska sprängämnen.

6. **FRAKT OCH POST**

6.0 ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

6.0.1 Myndigheten, flygplatsoperatören, lufttrafikföretaget eller annan verksamhetsutövare enligt detta kapitel ska se till att de bestämmelser som ingår i detta kapitel genomförs.

6.0.2 Monterade explosiva och brandfarliga anordningar som inte transporteras i enlighet med gällande säkerhetsbestämmelser ska betraktas som förbjudna föremål i post- och fraktförsändelser.

6.0.3 Hänvisningar till tredjeländer i detta kapitel och i förekommande fall i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005 omfattar andra länder och territorier på vilka, i enlighet med artikel 355 fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, avdelning VI tredje delen i det fördraget inte är tillämplig.

▼M12

6.0.4 I denna bilaga avses med *PLACI*, vilket står för *Pre-Loading Advance Cargo Information*, eller på svenska *förhandsinformation om frakt före lastning*, en första riskanalys för luftfartsskyddsändamål av varor som ska föras in i unionens tullområde [1] med flyg.

▼B

6.1 SÄKERHETSÅTGÄRDER – ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

6.1.1 All frakt och post ska säkerhetskontrolleras av en säkerhetsgodkänd speditör innan den lastas på ett luftfartyg, om inte

a) försändelsen har varit föremål för föreskrivna säkerhetsåtgärder genomförda av en säkerhetsgodkänd speditör och har skyddats från obehörig åtkomst sedan dessa säkerhetsåtgärder genomfördes och fram till lastningen,

b) försändelsen har varit föremål för föreskrivna säkerhetsåtgärder genomförda av en känd avsändare och har skyddats från obehörig åtkomst sedan dessa säkerhetsåtgärder genomfördes och fram till lastningen,

▼M15

———————

▼B

d) försändelsen är undantagen från säkerhetskontroll och har skyddats mot obehörig åtkomst från det ögonblick då den blev identifierbar flygfrakt eller identifierbar flygpost och fram till lastningen.

6.1.2 Om det finns anledning att anta att en försändelse som varit föremål för säkerhetsåtgärder har manipulerats eller inte har skyddats mot obehörig åtkomst från det ögonblick då säkerhetsåtgärderna genomfördes, ska den säkerhetskontrolleras av en säkerhetsgodkänd speditör innan den lastas på luftfartyget. Försändelser som förefaller ha utsatts för betydande manipulation eller som är misstänkta på annat sätt ska behandlas som högriskfrakt eller högriskpost i enlighet med punkt 6.7.

[1] Eftersom Island inte ingår i unionens tullområde anses Island, för tillämpningen av punkt 6.8.7 i denna bilaga, vara ett tredjeland.

▼**M5**

_____

▼**M15**

6.1.3 En säkerhetsgodkänd speditör som avvisar en försändelse av högriskskäl ska säkerställa att försändelsen och den åtföljande dokumentationen är märkta som högriskfrakt och högriskpost innan försändelsen returneras till den person som företräder den verksamhetsutövare som levererar den. En sådan försändelse får inte lastas ombord på ett luftfartyg om den inte behandlats av en annan säkerhetsgodkänd speditör i enlighet med punkt 6.7.

▼**M12**

6.1.4 Tillträde till behörighetsområdena för frakt och post får beviljas endast efter att det fastställts vilken av följande kategorier den verksamhetsutövare som transporterar försändelsen från landsidan tillhör:

a) Säkerhetsgodkänd speditör.

b) Känd avsändare.

c) Åkeri som utsetts i enlighet med punkt 6.6.1.1 c och som transporterar försändelser för vilka säkerhetsåtgärder tidigare har tillämpats.

d) Ingen av de verksamhetsutövare som avses i punkterna a, b och c.

6.1.5 När punkt 6.1.4 c är tillämplig ska en kopia av den undertecknade försäkran enligt tillägg 6-E göras tillgänglig för den säkerhetsgodkända speditör, det lufttrafikföretag eller den flygplatsoperatör som beviljar tillträde till behörighetsområdena, såvida inte något av följande gäller:

a) Åkeriet är i sig en säkerhetsgodkänd speditör.

b) Transporten utförs för mottagarens (en säkerhetsgodkänd speditör eller ett lufttrafikföretag inne på behörighetsområdet) räkning.

Åkeriets uppvisande av en kopia av den undertecknade försäkran enligt tillägg 6-E får ersättas med en likvärdig mekanism för förhandsanmälan till tillträdespunkten, som ombesörjs av antingen den kända avsändaren utanför flygplatsen eller den säkerhetsgodkända speditör för vars räkning transporten utförs, eller av mottagaren (en säkerhetsgodkänd speditör eller ett lufttrafikföretag inne på behörighetsområdena).

6.1.6 Frakt- eller postförsändelser för vilka säkerhetsåtgärder inte tidigare har vidtagits får föras in på behörighetsområdena, förutsatt att de är föremål för ett av följande alternativ:

a) Säkerhetskontroll i enlighet med punkt 6.2 före införande, på mottagarens (den säkerhetsgodkända speditören eller lufttrafikföretaget) ansvar.

b) Eskort till den säkerhetsgodkända speditörens eller lufttrafikföretagets lokaler inom behörighetsområdena, på deras ansvar.

Efter leverans ska sådana försändelser skyddas mot obehörig åtkomst till dess att de genomgår säkerhetskontroll.

Den personal som eskorterar sådana försändelser eller skyddar dem mot obehörig åtkomst ska ha rekryterats i enlighet med punkt 11.1.1 och utbildats i enlighet med åtminstone punkt 11.2.3.9.

▼B

6.2 SÄKERHETSKONTROLL

6.2.1 **Säkerhetskontroll**

6.2.1.1 Vid säkerhetskontroll av frakt eller post

a) ska de metoder som har bäst förutsättningar att detektera förbjudna föremål användas, med hänsyn till försändelsens art, och

b) ska det säkerställas att de metoder som används håller tillräckligt hög standard för att i rimlig grad säkerställa att inga förbjudna föremål finns dolda i försändelsen.

6.2.1.2 Om kontrollanten inte i rimlig grad kan utesluta att förbjudna föremål ingår i försändelsen ska försändelsen avvisas eller säkerhetskontrolleras på nytt till dess att kontrollanten är tillfredsställd.

6.2.1.3 Säkerhetskontrollen av frakt och post ska också omfattas av de ytterligare bestämmelser som fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

6.2.1.4 Personer som utför säkerhetskontroll av frakt genom röntgen eller EDS ska normalt inte tillbringa mer än 20 minuter med att granska bilder utan avbrott. Efter var och en av dessa perioder ska säkerhetskontrollanten inte granska bilder under minst 10 minuter. Detta krav ska endast gälla om det finns ett oavbrutet flöde av bilder att granska.

6.2.1.5 Frakt och post ska säkerhetskontrolleras enligt minst en av följande metoder i enlighet med tillägg 6-J:

a) Manuell genomsökning.

b) Röntgenutrustning.

c) EDS-utrustning.

d) Sprängämneshundar.

e) ETD-utrustning.

f) Visuell kontroll.

▼M16

g) Metalldetektorer.

h) EVD-utrustning.

▼M2

_____

▼B

6.2.1.6 Efter det att den behöriga myndigheten gett sitt godkännande och efter det att kommissionen underrättats får andra lämpliga säkerhetsåtgärder tillämpas, om det inte är möjligt att tillämpa någon av de åtgärder eller metoder som anges i punkt 6.2.1.5 på grund av försändelsens art.

6.2.2 **Undantag från säkerhetskontroll**

Bestämmelser om undantag från säkerhetskontroll fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

▼B

6.3 SÄKERHETSGODKÄNDA SPEDITÖRER

6.3.1 **Godkännande av säkerhetsgodkända speditörer**

6.3.1.1 Säkerhetsgodkända speditörer ska godkännas av den behöriga myndigheten.

Godkännandet som säkerhetsgodkänd speditör ska vara knutet till en viss plats eller anläggning.

Alla verksamhetsutövare som genomför säkerhetsåtgärder enligt punkt 6.3.2 ska godkännas som säkerhetsgodkänd speditör. Detta omfattar tredje part som tillhandahåller logistiktjänster och ansvarar för integrerade lagrings- och transporttjänster, lufttrafikföretag och handlingagenter.

En säkerhetsgodkänd speditör får lägga ut en eller flera av följande säkerhetsåtgärder på underleverantörer:

a) Alla säkerhetsåtgärder som avses i punkt 6.3.2 till en annan säkerhetsgodkänd speditör.

b) Alla säkerhetsåtgärder som avses i punkt 6.3.2 till en annan verksamhetsutövare, om säkerhetsåtgärderna genomförs på den säkerhetsgodkända speditörens egna anläggning eller på en flygplats, och omfattas av den säkerhetsgodkända speditörens eller flygplatsens program för luftfartsskydd.

c) Alla säkerhetskontroller som avses i punkt 6.3.2 till en annan verksamhetsutövare, om säkerhetsåtgärderna genomförs på en annan plats än på den säkerhetsgodkända speditörens egna anläggning eller på en flygplats, och verksamhetsutövaren har certifierats eller godkänts av den behöriga myndigheten och ingår i den behöriga myndighetens förteckning över verksamhetsutövare som får tillhandahålla dessa tjänster.

d) Skydd och transport av försändelser till ett åkeri som uppfyller kraven i punkt 6.6.

6.3.1.2 Följande förfarande ska gälla för godkännande av säkerhetsgodkända speditörer:

a) Den sökande ska ansöka om godkännande från den behöriga myndigheten i den medlemsstat i vilken de anläggningar som omfattas av ansökan är belägna.

Sökanden ska lämna in ett säkerhetsprogram till den behöriga myndigheten. I programmet ska de metoder och åtgärder beskrivas som ska tillämpas av speditören i syfte att följa bestämmelserna i förordning (EG) nr 300/2008 och dess genomföranderättsakter. I programmet ska det också anges hur speditören själv kommer att övervaka efterlevnaden av dessa metoder och åtgärder. Säkerhetsprogram för lufttrafikföretag som anger vilka metoder och förfaranden som lufttrafikföretaget ska tillämpa för att uppfylla kraven i förordning (EG) nr 300/2008 och dess genomföranderättsakter ska anses uppfylla kraven för säkerhetsprogram för säkerhetsgodkända speditörer.

Sökanden ska också lämna in den försäkran om åtagande för säkerhetsgodkända speditörer som ingår i tillägg 6-A. Försäkran ska undertecknas av den sökandes rättsliga företrädare eller av dess säkerhetsansvarige.

▼M15

I den undertecknade försäkran ska det tydligt anges var den eller de berörda anläggningarna är belägna, och den ska behållas av den berörda behöriga myndigheten.

▼M12

b) Den behöriga myndigheten, eller en validerare för luftfartsskydd i EU som agerar på myndighetens vägnar, ska granska säkerhetsprogrammet och därefter genomföra en kontroll på plats av de angivna anläggningarna för att bedöma hur sökanden uppfyller kraven i förordning (EG) nr 300/2008 och i de genomförandeakter som antagits på grundval av den förordningen.

Med undantag för kraven på säkerhetskontroll i punkt 6.2 ska en inspektion av sökandens anläggning utförd av den behöriga tullmyndigheten i enlighet med artikel 29 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/2447 ([1]) anses vara en kontroll på plats, under förutsättning att den genomförts högst tre år före den dag då sökanden ansöker om godkännande som säkerhetsgodkänd speditör. Tillståndet att agera som godkänd ekonomisk aktör (nedan kallad AEO, *Authorised Economic Operator*) och tullmyndigheternas relevanta bedömning ska tillhandahållas av sökanden för ytterligare inspektion.

▼B

c) Om den behöriga myndigheten anser att de uppgifter som tillhandahållits enligt led a och b är tillfredsställande, ska den se till att alla uppgifter om speditören senast följande arbetsdag förs in i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan. När dessa uppgifter förs in i databasen ska den behöriga myndigheten förse varje godkänd anläggning med en unik alfanumerisk identitetskod i standardformat.

Om den behöriga myndigheten inte anser att den information som tillhandahållits enligt led a och b är tillräcklig ska den omgående delge verksamhetsutövaren som ansöker om godkännande som säkerhetsgodkänd speditör skälen till detta.

d) ►C1 Säkerhetsgodkända speditörer ska inte anses vara godkända förrän alla uppgifter har förts in i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan. ◄

6.3.1.3 En säkerhetsgodkänd speditör ska utse minst en person på varje anläggning som har ansvaret för genomförandet av säkerhetsprogrammet. Denna person ska med tillfredsställande resultat ha genomgått en säkerhetsprövning i enlighet med punkt 11.

6.3.1.4 Säkerhetsgodkända speditörer ska valideras på nytt minst vart femte år. Detta ska omfatta kontroll på plats för att se om den säkerhetsgodkända speditören fortfarande uppfyller kraven i förordning (EG) nr 300/2008 och dess genomföranderättsakter.

En inspektion på den säkerhetsgodkända speditörens anläggning, genomförd av den behöriga myndigheten i enlighet med dess nationella program för kvalitetskontroll, kan anses vara en kontroll på plats förutsatt att den uppfyller alla krav för godkännande.

▼M12

Med undantag för kraven på säkerhetskontroll i punkt 6.2 ska en inspektion av den säkerhetsgodkända speditörens anläggning utförd av den behöriga tullmyndigheten i enlighet med artikel 29 i genomförandeförordning (EU) 2015/2447 anses vara en kontroll på plats.

6.3.1.5 Om den behöriga myndigheten inte längre anser att den säkerhetsgodkända speditören uppfyller kraven i förordning (EG) nr 300/2008 ska myndigheten återkalla statusen som säkerhetsgodkänd speditör för den eller de angivna anläggningarna.

([1]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/2447 av den 24 november 2015 om närmare regler för genomförande av vissa bestämmelser i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 om fastställande av en tullkodex för unionen (EUT L 343, 29.12.2015, s. 558).

▼M12

Omedelbart efter ett återkallande, och i alla händelser inom 24 timmar från återkallandet, ska den behöriga myndigheten säkerställa att den tidigare säkerhetsgodkända speditörens ändrade status anges i unionsdatabasen för säkerhet i leveranskedjan.

Om den säkerhetsgodkända speditören inte längre innehar ett sådant AEO-tillstånd som godkänd ekonomisk aktör som avses i artikel 38.2 b i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 ([1]) och i artikel 33 i genomförandeförordning (EU) 2015/2447, eller om dess AEO-tillstånd dras in tillfälligt på grund av bristande efterlevnad av artikel 39 e i förordning (EU) nr 952/2013 och artikel 28 i genomförandeförordning (EU) 2015/2447, ska den behöriga myndigheten vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att den säkerhetsgodkända speditören uppfyller kraven i förordning (EG) nr 300/2008.

Den säkerhetsgodkända speditören ska underrätta den behöriga myndigheten om alla ändringar som rör det AEO-tillstånd som innehas av speditören och som avses i artikel 38.2 b i förordning (EU) nr 952/2013 och artikel 33 i förordning (EU) 2015/2447.

▼B

6.3.1.6 Utan att det påverkar medlemsstaternas rätt att tillämpa strängare regler i enlighet med artikel 6 i förordning (EG) nr 300/2008 ska en säkerhetsgodkänd speditör som godkänts i enlighet med punkt 6.3 i denna bilaga erkännas i alla medlemsstater.

6.3.1.7 Kraven i punkt 6.3.1, med undantag för 6.3.1.2 d, ska inte gälla om den behöriga myndigheten själv ska godkännas som säkerhetsgodkänd speditör.

▼M12

6.3.1.8 Den behöriga myndigheten ska ge tullmyndigheterna tillgång till alla uppgifter rörande statusen som säkerhetsgodkänd speditör som skulle kunna vara relevanta för innehavet av ett sådant AEO-tillstånd som avses i artikel 38.2 b i förordning (EU) nr 952/2013 och artikel 33 i genomförandeförordning (EU) 2015/2447. Detta ska inbegripa information rörande nya godkännanden av säkerhetsgodkända speditörer, återkallande av status som säkerhetsgodkänd speditör, förlängning och inspektioner, inspektionsprogram och resultaten av dessa bedömningar.

Den behöriga myndigheten och de nationella tullmyndigheterna ska fastställa formerna för genomförandet av detta informationsutbyte.

▼B

6.3.2 **Säkerhetsåtgärder som ska genomföras av säkerhetsgodkända speditörer**

▼M15

6.3.2.1 När en försändelse tas emot ska den säkerhetsgodkända speditören kontrollera om verksamhetsutövaren från vilken försändelsen mottas är en säkerhetsgodkänd speditör eller en känd avsändare eller inget av detta.

▼M2

6.3.2.2 Den säkerhetsgodkända speditören eller lufttrafikföretaget ska be den person som lämnar en försändelse att legitimera sig med id-kort, pass, körkort eller annan identitetshandling som bär personens foto och har utfärdats eller erkänts av den nationella myndigheten. Kortet eller identitetshandlingen ska användas för att legitimera den person som lämnar försändelsen.

▼B

6.3.2.3 Den säkerhetsgodkända speditören ska säkerställa att de försändelser som inte redan varit föremål för alla erforderliga säkerhetsåtgärder

▼M15

a) säkerhetskontrolleras i enlighet med punkt 6.2 eller 6.7, beroende på vad som är lämpligt, eller

([1]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 av den 9 oktober 2013 om fastställande av en tullkodex för unionen (EUT L 269, 10.10.2013, s. 1).

▼B

b) tas emot för lagring under ansvar av den säkerhetsgodkända speditören och inte före urvalet är identifierbara som försändelser som ska transporteras med flyg samt har valts ut självständigt utan inblandning av avsändaren eller någon annan person eller verksamhetsutövare än dem som utsetts och utbildats av den säkerhetsgodkända speditören för detta ändamål.

Led b får endast tillämpas om det är oförutsägbart för avsändaren att försändelsen ska transporteras med flyg.

▼M2

6.3.2.4 När säkerhetsåtgärderna enligt punkterna 6.3.2.1–6.3.2.3 i denna bilaga och punkt 6.3 i bilagan till kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005 har genomförts ska den säkerhetsgodkända speditören säkerställa skyddet av frakt och post i enlighet med punkt 6.6.

▼B

6.3.2.5 När säkerhetsåtgärderna enligt punkterna 6.3.2.1–6.3.2.4 har genomförts ska den säkerhetsgodkända speditören se till att varje försändelse som förmedlas till ett lufttrafikföretag eller en annan säkerhetsgodkänd speditör åtföljs av dokumentation, antingen i form av en flygfraktsedel eller i en separat försäkran, elektroniskt eller på papper.

6.3.2.6 Den dokumentation som avses i punkt 6.3.2.5 ska vara tillgänglig för inspektion av den behöriga myndigheten när som helst innan försändelsen lastas på ett luftfartyg och därefter under hela flygningen eller under 24 timmar, beroende på vilket som är längre, och den ska omfatta följande uppgifter (samtliga):

a) Den säkerhetsgodkända speditörens unika alfanumeriska identitetskod som erhållits från den behöriga myndigheten.

b) En unik identitetsbeteckning för försändelsen, t.ex. flygfraktsedelns (underfraktsedelns, HAWB, eller huvudfraktsedelns, MAWB) nummer.

c) Försändelsens innehåll, utom för försändelser som anges i punkterna 6.2.1 d och e i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

▼M15

d) Försändelsens säkerhetsstatus, med angivande av något av följande:

— ”SPX”, som betyder att försändelsen är säker för passagerar-, frakt- och postluftfartyg.

— ”SHR”, som betyder att försändelsen är säker för passagerar-, frakt- och postluftfartyg i enlighet med högriskkrav.

▼M2

e) Skälet till att säkerhetsstatusen utfärdats, med angivelsen

i) ”KC”, som betyder att försändelsen mottagits från en känd avsändare, eller

▼M15

_____

▼M2

iii) ”RA”, som betyder att försändelsen har valts ut av en säkerhetsgodkänd speditör, eller

▼M16

iv) av de metoder som använts för säkerhetskontrollen, dvs.

— manuell genomsökning (PHS),

— röntgenutrustning (XRY),

— EDS-utrustning (EDS),

— sprängämneshundar (EDD),

— ETD-utrustning (ETD),

▼M16

— visuell kontroll (VCK),

— metalldetektorer (CMD),

— EVD-utrustning (EVD),

— någon annan metod (AOM) i enlighet med punkt 6.2.1.6, varvid den använda metoden ska anges, eller

▼M2

v) av skälen till att försändelsen undantagits från säkerhetskontroll.

▼B

f) Namnet på den person som utfärdat säkerhetsstatusen, eller motsvarande identifikation, och datum och tidpunkt för utfärdandet.

▼M12

g) Unik identitetskod från den behöriga myndigheten, för varje säkerhetsgodkänd speditör som godtagit den säkerhetsstatus som tilldelats en försändelse av en annan säkerhetsgodkänd speditör, inbegripet under pågående transferering.

▼B

En säkerhetsgodkänd speditör som förmedlar försändelser till en annan säkerhetsgodkänd speditör eller ett annat lufttrafikföretag får också besluta sig för att endast sända den information som krävs i enlighet med punkterna a–e och g och att behålla den information som krävs i enlighet med punkt f så länge flygningen eller flygningarna varar eller under 24 timmar, beroende på vad som är längst.

▼M12

Frakt- eller postförsändelse som transfereras och för vilken lufttrafikföretaget, eller den säkerhetsgodkända speditören som agerar på dess vägnar, inte i den åtföljande dokumentationen kan bekräfta den information som krävs enligt denna punkt, eller enligt punkt 6.3.2.7, beroende på vad som är tillämpligt, ska säkerhetskontrolleras innan den lastas ombord på ett luftfartyg för påföljande flygning.

▼B

6.3.2.7 När det gäller konsoliderade försändelser ska kraven i punkterna 6.3.2.5 och 6.3.2.6 anses vara uppfyllda om

a) den säkerhetsgodkända speditör som utför konsolideringen ska behålla de uppgifter som krävs enligt punkt 6.3.2.6 a–g för varje enskild försändelse under hela flygningen/flygningarna eller i 24 timmar, beroende på vilket som är längre, och

b) det dokument som medföljer konsolideringen innehåller den alfanumeriska identitetskoden för den säkerhetsgodkända speditör som utförde konsolideringen, en unik identitetsbeteckning för konsolideringen och dess säkerhetsstatus.

Kravet i led a ska inte gälla för konsolideringar som alltid omfattas av säkerhetskontroll eller undantas från säkerhetskontroll i enlighet med punkterna 6.2.1 d och e i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005 om den säkerhetsgodkända speditören ger konsolideringen en unik identitetskod och anger säkerhetsstatusen och ett enda skäl till varför denna säkerhetsstatus utfärdades.

6.3.2.8 När en säkerhetsgodkänd speditör tar emot en försändelse som inte redan varit föremål för alla föreskrivna säkerhetsåtgärder kan speditören även besluta att inte genomföra de säkerhetsåtgärder som anges i punkt 6.3.2 utan att lämna över försändelsen till en annan säkerhetsgodkänd speditör för genomförandet av dessa säkerhetsåtgärder.

▼B

6.3.2.9 ►M15 En säkerhetsgodkänd speditör ska säkerställa att all personal rekryteras i enlighet med kraven i kapitel 11 och får lämplig utbildning i enlighet med relevanta befattningsbeskrivningar. När det gäller utbildning ska personal med oövervakad tillgång till identifierbar flygfrakt eller identifierbar flygpost som varit föremål för de föreskrivna säkerhetsåtgärderna betraktas som personal som genomför säkerhetsåtgärder. Personer som tidigare utbildats i enlighet med punkt 11.2.7 ska ha fått sin kompetens uppgraderad till den kompetens som avses i punkt 11.2.3.9 senast den 1 januari 2023. ◄

Säkerhetsåtgärder som ska genomföras av säkerhetsgodkända speditörer ska också omfattas av de kompletterande bestämmelser som fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

6.4 KÄNDA AVSÄNDARE

6.4.1 **Godkännande av kända avsändare**

6.4.1.1 Kända avsändare ska godkännas av en behörig myndighet.

Godkännandet som känd avsändare ska vara knutet till en viss plats eller anläggning.

6.4.1.2 Följande förfarande ska gälla för godkännande av kända avsändare

▼M2

a) Sökanden ska ansöka om godkännande från den behöriga myndigheten i den medlemsstat i vilken dess anläggning är belägen.

Sökanden ska lämna in ett säkerhetsprogram till den behöriga myndigheten. I programmet ska de metoder och åtgärder beskrivas som ska tillämpas av avsändaren i syfte att följa bestämmelserna i förordning (EG) nr 300/2008 och dess genomförandeakter. I programmet ska det också anges hur avsändaren själv kommer att övervaka efterlevnaden av dessa metoder och åtgärder.

Sökanden ska få tillgång till *Vägledning för kända avsändare*, som ingår i tillägg 6-B, och *Valideringschecklista för kända avsändare*, som ingår i tillägg 6-C.

b) Den behöriga myndigheten, eller en validerare för luftfartsskydd i EU som agerar på myndighetens vägnar, ska granska säkerhetsprogrammet och genom en kontroll på plats av de angivna anläggningarna fastställa huruvida sökanden uppfyller kraven i förordning (EG) nr 300/2008 och dess genomförandeakter.

I syfte att bedöma om sökanden uppfyller kraven ska den behöriga myndigheten eller en validerare för luftfartsskydd i EU som agerar på myndighetens vägnar använda *Valideringschecklista för kända avsändare*, som ingår i tillägg 6-C. Denna checklista omfattar en försäkran om åtagande som ska undertecknas av sökandens rättsliga företrädare eller av den person som är ansvarig för säkerheten vid anläggningen.

När checklistan för validering är ifylld ska uppgifterna i checklistan anses vara sekretessbelagda.

▼M2

Den undertecknade försäkran ska behållas av den berörda behöriga myndigheten, eller av valideraren för luftfartsskydd i EU som ska göra den tillgänglig för den berörda behöriga myndigheten.

▼M12

c) En inspektion av sökandens anläggning utförd av den behöriga tullmyndigheten i enlighet med artikel 29 i genomförandeförordning (EU) 2015/2447 ska anses vara en kontroll på plats, under förutsättning att den genomförts högst tre år före den dag då sökanden ansöker om godkännande som känd avsändare. Sökanden ska i så fall fylla i de uppgifter som krävs i den första delen i *Valideringschecklista för kända avsändare*, som ingår i tillägg 6-C, och skicka den till den behöriga myndigheten tillsammans med den försäkran om åtagande som ska undertecknas av sökandens rättsliga företrädare eller av den person som är ansvarig för luftfartsskyddet vid anläggningen.

Tillståndet att agera som godkänd ekonomisk aktör (nedan kallad AEO, *Authorised Economic Operator*) och tullmyndigheternas relevanta bedömning ska tillhandahållas av sökanden för ytterligare inspektion.

Den undertecknade åtagandeförsäkran ska behållas av den behöriga myndigheten, eller av valideraren för luftfartsskydd i EU som på begäran ska tillhandahålla den åt den berörda behöriga myndigheten.

▼B

d) Om den behöriga myndigheten anser att de uppgifter som tillhandahållits enligt led a och b eller, i tillämpliga fall, led a och c är tillfredsställande, ska den se till att alla uppgifter om avsändaren senast följande arbetsdag förs in i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan. När dessa uppgifter förs in i databasen ska den behöriga myndigheten förse varje godkänd anläggning med en unik alfanumerisk identitetskod i standardformat.

Om den behöriga myndigheten inte anser att de uppgifter som tillhandahållits enligt led a och b eller, i tillämpliga fall, a och c är tillräckliga, ska den omgående delge den verksamhetsutövare som ansöker om godkännande som känd avsändare skälen till detta.

e) Kända avsändare ska inte anses vara godkända innan alla uppgifter har förts in i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan.

6.4.1.3 En känd avsändare ska utse minst en person på varje anläggning som har ansvaret för tillämpningen och övervakningen av säkerhetsåtgärder vid den anläggningen. Denna person ska med tillfredsställande resultat ha genomgått en säkerhetsprövning i enlighet med punkt 11.

6.4.1.4 Kända avsändare ska valideras på nytt minst vart femte år. Detta ska omfatta kontroll på plats för att se om den kända avsändaren fortfarande uppfyller kraven i förordning (EG) nr 300/2008 och dess genomförandeakter.

En inspektion på den kända avsändarens anläggning, genomförd av den behöriga myndigheten i enlighet med dess nationella program för kvalitetskontroll, kan anses vara en kontroll på plats förutsatt att den omfattar alla områden som anges i checklistan i tillägg 6-C.

▼M12

En inspektion av den kända avsändarens anläggning utförd av den behöriga tullmyndigheten i enlighet med artikel 29 i genomförandeförordning (EU) 2015/2447 ska anses vara en kontroll på plats.

▼M12

6.4.1.5 Om den behöriga myndigheten inte längre anser att den kända avsändaren uppfyller kraven i förordning (EG) nr 300/2008, ska myndigheten återkalla statusen som känd avsändare för den eller de angivna anläggningarna.

Omedelbart efter ett återkallande, och i alla händelser inom 24 timmar från återkallandet, ska den behöriga myndigheten säkerställa att den kända avsändarens ändrade status anges i unionsdatabasen för säkerhet i leveranskedjan.

Om den kända avsändaren inte längre innehar ett sådant AEO-tillstånd som godkänd ekonomisk aktör som avses i artikel 38.2 b i förordning (EU) nr 952/2013 och i artikel 33 i genomförandeförordning (EU) 2015/2447, eller om den kända avsändarens AEO-tillstånd dras in tillfälligt på grund av bristande efterlevnad av artikel 39 e i förordning (EU) nr 952/2013 och artikel 28 i genomförandeförordning (EU) 2015/2447, ska den behöriga myndigheten vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att den kända avsändaren uppfyller kraven i förordning (EG) nr 300/2008.

Den kända avsändaren ska underrätta den behöriga myndigheten om alla ändringar som rör det AEO-tillstånd som innehas av avsändaren och som avses i artikel 38.2 b i förordning (EU) nr 952/2013 och artikel 33 i genomförandeförordning (EU) 2015/2447.

▼B

6.4.1.6 Utan att det påverkar medlemsstaternas rätt att tillämpa strängare regler i enlighet med artikel 6 i förordning (EG) nr 300/2008 ska en känd avsändare som godkänts i enlighet med punkt 6.4 i denna bilaga erkännas i alla medlemsstater.

▼M2

_____

▼M12

6.4.1.7 Den behöriga myndigheten ska ge tullmyndigheterna tillgång till alla uppgifter rörande statusen som känd avsändare som skulle kunna vara relevanta för innehavet av ett sådant AEO-tillstånd som avses i artikel 38.2 b i förordning (EU) nr 952/2013 och artikel 33 i genomförandeförordning (EU) 2015/2447. Detta ska inbegripa information rörande nya godkännanden av kända avsändare, återkallande av status som känd avsändare, förlängning och inspektioner, inspektionsprogram och resultaten av dessa bedömningar.

Den behöriga myndigheten och de nationella tullmyndigheterna ska fastställa formerna för genomförandet av detta informationsutbyte.

▼B

6.4.2 **Säkerhetsåtgärder som ska genomföras av kända avsändare**

6.4.2.1 Kända avsändare ska se till att

a) säkerhetsnivån på anläggningen eller i lokalerna är tillräckligt hög för att identifierbar flygfrakt och identifierbar flygpost kan skyddas från obehörig åtkomst, och

▼M15

b) all personal som genomför säkerhetsåtgärder och all personal med oövervakad tillgång till identifierbar flygfrakt eller identifierbar flygpost som varit föremål för de föreskrivna säkerhetsåtgärderna rekryteras i enlighet med kraven i kapitel 11 och har genomgått säkerhetsutbildning i enlighet med punkt 11.2.3.9; personer som tidigare utbildats i enlighet med punkt 11.2.7 ska ha fått sin kompetens uppgraderad till den kompetens som avses i punkt 11.2.3.9 senast den 1 januari 2023, och

▼B

c) identifierbar flygfrakt och flygpost i förekommande fall skyddas mot obehörig åtkomst och manipulation under produktion, förpackning, lagring, klarering och/eller transport.

Om dessa säkerhetsåtgärder av någon anledning inte har genomförts för en försändelse, eller om den kända avsändaren inte är upphovsman till försändelsen, ska den kända avsändaren tydligt ange detta för den säkerhetsgodkända speditören så att punkt 6.3.2.3 kan tillämpas.

6.4.2.2 Den kända avsändaren ska godta att försändelser som inte varit föremål för de föreskrivna säkerhetsåtgärderna säkerhetskontrolleras i enlighet med punkt 6.2.1.

▼M15

6.5 GODKÄNDA ÅKERIER

Inga föreskrifter i denna förordning.

▼B

6.6 SKYDD AV FRAKT OCH POST

6.6.1 **Skydd av frakt och post under transport**

▼M15

6.6.1.1 I syfte att säkerställa att försändelser som varit föremål för de föreskrivna säkerhetsåtgärderna skyddas mot obehörig åtkomst under transport, ska följande krav gälla:

a) Försändelsen ska förpackas eller förseglas av den säkerhetsgodkända speditören eller den kända avsändaren så att all eventuell manipulering upptäcks. Om detta inte är möjligt ska alternativa skyddsåtgärder som säkerställer försändelsens integritet vidtas.

b) Lastrummet i det fordon i vilket försändelsen transporteras ska vara låst eller förseglat, och fordon med gardinsida ska säkras med TIR-linor så att all manipulering kan upptäckas, och lastutrymmet på fordon med öppet flak ska hållas under observation.

c) Åkeriförsäkran enligt tillägg 6-E ska godkännas av det åkeri som har ingått transportavtalet med den säkerhetsgodkända speditören eller den kända avsändaren, såvida åkeriet inte är en säkerhetsgodkänd speditör.

Den undertecknade försäkran ska behållas av den säkerhetsgodkända speditör eller den kända avsändare för vilken åkeriet genomför transporten. På begäran ska en kopia av den undertecknade försäkran även tillhandahållas den säkerhetsgodkända speditören eller lufttrafikföretaget som tar emot försändelsen, eller den berörda behöriga myndigheten.

Som ett alternativ till punkt c första stycket kan åkeriet styrka för den säkerhetsgodkända speditören eller den kända avsändaren för vilken transporten genomförs att åkeriet blivit certifierat eller godkänt av en behörig myndighet.

När detta styrks ska kraven i tillägg 6-E uppfyllas, och den berörda säkerhetsgodkända speditören eller kända avsändaren ska bevara kopior. På begäran ska en kopia även tillhandahållas den säkerhetsgodkända speditören eller lufttrafikföretaget som tar emot försändelsen, eller en annan behörig myndighet.

▼B

6.6.1.2 Punkt 6.6.1.1 led b och c ska inte gälla under transport på flygsidan.

▼M12

6.6.1.3 Åkeriet ska säkerställa att personal som tar emot, transporterar, lagrar och levererar flygfrakt- och flygpostförsändelser som varit föremål för säkerhetsåtgärder genomgår åtminstone följande:

a) En kontroll av den personliga integriteten, bestående av en kontroll av identitet och meritförteckning och/eller tillhandahållna referenser.

b) Allmän utbildning om säkerhetsfrågor i enlighet med punkt 11.2.7.

6.6.1.4 All personal på åkeriet som beviljats oövervakat tillträde till frakt- och postförsändelser under utförandet av någon av de uppgifter som avses i punkt 6.6.1.3 eller under genomförandet av någon av de säkerhetsåtgärder som anges i detta kapitel ska

a) ha genomgått en säkerhetsprövning med godkänt resultat,

b) genomgå en säkerhetsutbildning i enlighet med punkt 11.2.3.9.

6.6.1.5 Om ett åkeri utnyttjar ett annat företags tjänster för att utföra en eller flera av de uppgifter som avses i punkt 6.6.1.3, ska detta andra företag uppfylla följande villkor:

a) Underteckna ett åkeriavtal med åkeriet.

b) Avstå från att själv anlita en underleverantör.

c) Genomföra bestämmelserna i punkterna 6.6.1.3 och 6.6.1.4, beroende på vad som är tillämpligt.

Det åkeri som anlitar en underleverantör behåller fullt ansvar för hela transporten på speditörens eller avsändarens vägnar.

▼B

6.6.2 **►M2 Skydd av frakt och post under hantering, lagring och lastning på ett luftfartyg ◄**

6.6.2.1 Försändelser av frakt och post som finns på en känslig del ska anses vara skyddade mot obehörig åtkomst.

▼M2

6.6.2.2 Försändelser av frakt och post som finns på en plats som inte är en känslig del av ett behörighetsområde ska skyddas från obehörig åtkomst till dess att de överlämnas till en annan säkerhetsgodkänd speditör eller ett lufttrafikföretag. Försändelser ska vara belägna i de delar av den säkerhetsgodkända speditörens lokaler som är skyddade genom tillträdeskontroll eller, om de är belägna utanför sådana delar, ska anses vara skyddade mot obehörig åtkomst om

a) de är fysiskt skyddade så att införandet av förbjudna föremål omöjliggörs, eller om

b) de inte lämnas obevakade och tillgången är begränsad till personer som arbetar med skydd och lastning av frakt och post på luftfartyget.

▼B

6.7 HÖGRISKFRAKT OCH HÖGRISKPOST

Bestämmelser om högriskfrakt och högriskpost fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

6.8 SÄKERHETSFÖRFARANDEN FÖR FRAKT OCH POST SOM TRANSPORTERAS TILL UNIONEN FRÅN TREDJELÄNDER

▼B

6.8.1 **Godkännande av lufttrafikföretag**

6.8.1.1 Alla lufttrafikföretag som transporterar frakt eller post från en flygplats i ett tredjeland som inte nämns i tillägg 6-Fi eller 6-Fii för transferering, transitering eller lossning vid en flygplats som omfattas av förordning (EG) nr 300/2008 ska godkännas som ”lufttrafikföretag som transporterar flygfrakt eller flygpost till unionen från ett tredjelands flygplats” (ACC3) av en av följande myndigheter enligt följande:

a) Av den behöriga myndigheten i den medlemsstat som utfärdade lufttrafikföretagets drifttillstånd (AOC).

b) Av den behöriga myndigheten i den medlemsstat som anges i bilagan till kommissionens förordning (EG) nr 748/2009 ([1]), för lufttrafikföretag som inte har något drifttillstånd utfärdat av en medlemsstat.

c) Av den behöriga myndigheten i den medlemsstat där lufttrafikföretaget har sin huvudsakliga verksamhetsbas i unionen, eller av någon annan behörig myndighet i unionen efter överenskommelse med den behöriga myndigheten, för lufttrafikföretag som inte har något drifttillstånd utfärdat av en medlemsstat och som inte är upptagna i bilagan till förordning (EG) nr 748/2009.

6.8.1.2 Godkännande av ett lufttrafikföretag som ACC3 för frakt- och postverksamhet som bedrivs från en flygplats där ACC3-godkännande krävs (nedan kallad *relevant fraktverksamhet*) ska ske på grundval av följande:

a) En person med övergripande ansvar för genomförandet av säkerhetsbestämmelserna för frakt och post med avseende på den relevanta fraktverksamheten ska utses för lufttrafikföretagets räkning, och

b) en rapport om valideringen av luftfartsskydd i EU som bekräftar genomförandet av säkerhetsåtgärder.

6.8.1.3 Den behöriga myndigheten ska förse utvald ACC3 med en unik alfanumerisk identitetskod i standardformat för identifiering av lufttrafikföretaget och den tredjelandsflygplats från vilken lufttrafikföretaget godkänts för transport av frakt eller post till unionen.

6.8.1.4 Godkännandet ska gälla under en period om högst fem år från och med den dag då den behöriga myndigheten har fört in uppgifterna om en ACC3 i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan.

6.8.1.5 En ACC3 som har förts in i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan ska erkännas i alla medlemsstater för alla flygningar från tredjelandsflygplatsen till unionen.

▼M7

6.8.1.6 Efter anmälan från Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland om landets avsikt att utträda ur Europeiska unionen, i enlighet med artikel 50 i EU-fördraget, ska de ACC3-godkännanden som har utfärdats av denna medlemsstat omfattas av följande bestämmelser:

a) Ansvaret för de gällande godkännandena överförs till den behöriga myndigheten i den medlemsstat som anges i bilagan till kommissionens förordning (EG) nr 748/2009, ändrad med anledning av Förenade kungarikets utträde ur unionen.

([1]) Kommissionens förordning (EG) nr 748/2009 av den 5 augusti 2009 om en förteckning över luftfartygsoperatörer som den 1 januari 2006 eller senare har bedrivit sådan luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I till direktiv 2003/87/EG med angivande av administrerande medlemsstat för varje luftfartygsoperatör (EUT L 219, 22.8.2009, s. 1).

▼M7

b) Ansvaret för ACC3-godkännanden för lufttrafikföretag som inte anges i bilagan till kommissionens förordning (EG) nr 748/2009, i dess ändrade lydelse, överförs till den behöriga myndigheten i enlighet med vad som anges i punkt 6.8.1.1 c.

c) Den behöriga myndigheten i den medlemsstat som avses i leden a och b får med den behöriga myndigheten i en annan medlemsstat avtala att sistnämnda ska ta på sig ansvaret för ACC3-godkännandet för ett visst lufttrafikföretag. De berörda medlemsstaterna ska då omedelbart underrätta kommissionen om detta.

d) Kommissionen kommer att underrätta den behöriga myndigheten i Förenade kungariket om vilka medlemsstater som övertar ansvaret för ACC3-godkännanden.

e) Den behöriga myndigheten i Förenade kungariket ska ge den behöriga myndigheten i den övertagande medlemsstaten tillgång till en kopia av den nödvändiga dokumentation på grundval av vilken den godkänt de lufttrafikföretag som anges i led a som ACC3. Detta ska omfatta åtminstone den fullständiga valideringsrapporten, säkerhetsprogrammet och i tillämpliga fall den plan som överenskommits med det berörda lufttrafikföretaget.

f) Förutsatt att skyldigheterna enligt led e är fullgjorda ska ansvaret för ACC3-godkännanden överföras den dag då Förenade kungariket utträder ur Europeiska unionen.

g) ACC3-godkännanden för lufttrafikföretag som endast bedriver trafik till Förenade kungariket ska upphöra att gälla.

h) ACC3-godkännanden som överförts ska fortsätta att gälla till dess att de löper ut och den övertagande medlemsstaten ska ta över det ansvar och de skyldigheter som beskrivs i denna förordning.

i) Kommissionen kommer att underlätta den administrativa övergången, inbegripet införandet av uppgifter om ACC3 i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan.

▼M11

6.8.1.7 ►M12 Under perioden från och med den 1 april 2020 till och med den 30 juni 2021 får den behöriga myndigheten göra undantag från den process som fastställs i punkt 6.8.2 och tillfälligt godkänna ett lufttrafikföretag som ACC3 om en validering av luftfartsskydd i EU inte har kunnat äga rum av objektiva skäl som har att göra med den kris covid-19-pandemin har orsakat och som ligger utanför lufttrafikföretagets ansvarsområde. Följande villkor ska gälla för godkännandet: ◄

a) Lufttrafikföretaget innehar en aktiv ACC3-status för den relevanta platsen i tredjelandet, eller har innehaft en ACC3-status, förutsatt att den inte löpte ut före den 1 februari 2020.

b) Lufttrafikföretaget ansöker om ny status hos den behöriga myndigheten i enlighet med punkt 6.8.1.1 eller hos den behöriga myndighet som ansvarar för det godkännande som löper ut, och bekräftar att det finns objektiva orsaker utanför lufttrafikföretagets ansvarsområde som förhindrar eller försenar uppfyllandet av kraven i punkt 6.8.2.

c) Lufttrafikföretaget lämnar in sitt säkerhetsprogram som är relevant och fullständigt i fråga om alla punkter som fastställs i tillägg 6-G, eller bekräftar att det nuvarande programmet fortfarande är aktuellt.

d) Lufttrafikföretaget lämnar in en undertecknad försäkran där man bekräftar sitt åtagande att fortsätta det fullständiga och effektiva genomförande av säkerhetskrav som låg till grund för dess nuvarande ACC3-status eller den ACC3-status som löpt ut.

▼M11

e) Godkännandet av ett lufttrafikföretag som ACC3 enligt denna punkt beviljas för en period av högst sex månader från den dag då det nuvarande godkännandet löper ut eller det föregående godkännandet löpte ut, enligt vad som är tillämpligt.

f) Ansökan, lufttrafikföretagets säkerhetsprogram och försäkran om åtagande lämnas in antingen skriftligen eller i elektroniskt format.

6.8.1.8 Den behöriga myndigheten får i tillämpliga fall komma överens med det relevanta lufttrafikföretaget om senareläggning av de årliga valideringar av luftfartsskydd i EU som avses i punkt 6.8.2.2.2 d, genom att addera dem till det antal flygplatser som ska valideras under det närmast efterföljande året enligt planen för lufttrafikföretaget.

6.8.1.9 Inom den period för tillfälligt godkännande som avses i punkt 6.8.1.7 ska den behöriga myndigheten, på en eller flera flygplatser i medlemsstaten där flygningar anländer från ACC3-platsen, genomföra minst tre kontroller för att övervaka efterlevnaden avseende de säkerhetskontroller som tillämpas av ACC3-innehavaren, och av de RA3- och KC3-innehavare som utgör delar av dess leveranskedja. I frånvaro av direkta flygningar som utförs av ACC3-innehavaren till den godkännande medlemsstaten ska genomförandet av kontroller för att övervaka efterlevnaden samordnas med en annan medlemsstat till vilken ACC3-innehavaren utför flygningar.

▼B

6.8.2 **Validering av luftfartsskydd i EU för ACC3**

6.8.2.1 Valideringen av luftfartsskydd i EU för ett lufttrafikföretags relevanta fraktverksamhet ska bestå av följande:

a) En granskning av lufttrafikföretagets säkerhetsprogram för att säkerställa att det är relevant och fullständigt med avseende på samtliga punkter i tillägg 6-G.

b) Kontroll av genomförandet av åtgärder för luftfartsskydd med avseende på relevant fraktverksamhet med hjälp av checklistan i tillägg 6-C3.

6.8.2.2 Kontrollen av genomförandet av valideringen av luftfartsskydd i EU ska göras på plats på något av följande sätt:

1. På flygplatsen från vilken lufttrafikföretaget bedriver relevant fraktverksamhet före det att ett ACC3-godkännande kan beviljas för den flygplatsen.

   Om det vid valideringen av luftfartsskydd i EU därefter fastställs att ett eller flera av de mål som anges i checklistan i tillägg 6-C3 inte har genomförts ska den behöriga myndigheten inte godkänna lufttrafikföretaget som ACC3 för den relevanta fraktverksamheten utan bevis på att lufttrafikföretaget har åtgärdat de brister som identifierats.

2. På ett representativt antal flygplatser från vilka ett lufttrafikföretag bedriver relevant fraktverksamhet före det att ett ACC3-godkännande beviljats för samtliga flygplatser från vilka det lufttrafikföretaget bedriver relevant fraktverksamhet. Följande villkor gäller:

   a) Detta alternativ begärs av ett lufttrafikföretag som bedriver flera relevanta fraktverksamheter.

   b) Den behöriga myndigheten ska kontrollera att lufttrafikföretaget tillämpar ett internt kvalitetssäkringsprogram för skydd som motsvarar validering av luftfartsskydd i EU.

▼B

c) Det representativa antalet ska vara minst tre flygplatser eller 5 %, beroende på vilket som är störst, samt alla flygplatser som är belägna i högriskområden.

d) Den behöriga myndigheten ska ha godkänt en plan som säkerställer att valideringar av luftfartsskydd i EU utförs för varje år som godkännandet gäller vid ytterligare flygplatser för vilka ACC3-godkännande kommer att beviljas, eller till dess alla flygplatser har validerats. Dessa valideringar ska varje år vara minst lika många som de som krävs enligt led c. Planen ska ange de skäl som ligger till grund för valet av ytterligare flygplatser.

e) Alla ACC3-godkännanden ska löpa ut samma dag.

f) Om det till följd av en av de valideringar av luftfartsskydd i EU som överenskommits enligt planen fastställs att ett eller flera av de mål som anges i checklistan i tillägg 6-C3 inte har genomförts ska den behöriga myndighet som utfärdar godkännandet kräva bevis på att den brist som identifierats vid den specifika flygplatsen har åtgärdats, och, beroende på hur allvarlig bristen är, begära följande:

— Validering av luftfartsskydd i EU för alla flygplatser där ACC3-godkännande krävs i enlighet med punkt 6.8.2.2.1 inom en tidsfrist som den behöriga myndigheten fastställer, eller

— dubbelt så många valideringar av luftfartsskydd i EU som fastställs i enlighet med led d per vart och ett av de återstående åren för ACC3-godkännande.

▼M2

6.8.2.3 Den behöriga myndigheten får godta rapporten om valideringen av luftfartsskydd i EU för en verksamhetsutövare i ett tredjeland, eller för en annan ACC3, för ACC3-godkännande om den verksamhetsutövaren eller ACC3 ansvarar för hela fraktverksamheten, inklusive lastning i luftfartygets lastutrymme, på uppdrag av den sökande ACC3 och rapporten om valideringen av luftfartsskydd i EU täcker all denna verksamhet.

6.8.2.4 Valideringen av luftfartsskydd i EU ska dokumenteras i en valideringsrapport bestående av åtminstone en försäkran om åtagande i enlighet med tillägg 6-H1, checklistan i enlighet med tillägg 6-C3 och en försäkran från valideraren för luftfartsskydd i EU i enlighet med tillägg 11-A. Valideraren för luftfartsskydd i EU ska lämna in valideringsrapporten till den behöriga myndigheten och förse det validerade lufttrafikföretaget med en kopia.

———————

▼B

6.8.3 **Säkerhetsåtgärder för frakt och post som anländer från ett tredjeland**

▼M2

6.8.3.1 En ACC3 ska se till att all frakt och post som transporteras för transferering, transitering eller lossning vid en flygplats i unionen säkerhetskontrolleras såvida inte

▼M2

a) försändelsen har varit föremål för föreskrivna säkerhetsåtgärder genomförda av en säkerhetsgodkänd speditör som validerats för luftfartsskydd i EU (RA3) och har skyddats från obehörig åtkomst sedan dessa säkerhetsåtgärder genomfördes och fram till lastningen, eller

b) försändelsen har varit föremål för föreskrivna säkerhetsåtgärder genomförda av en känd avsändare som validerats för luftfartsskydd i EU (KC3) och har skyddats från obehörig åtkomst sedan dessa säkerhetsåtgärder genomfördes och fram till lastningen, eller

▼M15

_____

▼M2

d) försändelsen är undantagen från säkerhetskontroll i enlighet med punkt 6.1.1 d och har skyddats mot obehörig åtkomst från det ögonblick då den blev identifierbar flygfrakt eller identifierbar flygpost och fram till lastningen.

▼M15

_____

▼B

6.8.3.2 Frakt och post som transporteras till unionen ska säkerhetskontrolleras med någon av de metoder och förfaranden som anges i punkt 6.2.1 på ett sätt som till rimlig grad säkerställer att den inte innehåller några förbjudna föremål.

6.8.3.3 En ACC3 ska säkerställa, när det gäller

a) transferering och transitering av frakt eller post, att säkerhetskontroll i enlighet med punkt 6.8.3.2 eller säkerhetsåtgärder har genomförts i egen regi eller av en verksamhetsutövare som validerats för luftfartsskydd i EU vid ursprungsorten eller någon annanstans i leveranskedjan och att sådana försändelser har skyddats från obehörig åtkomst sedan dessa säkerhetsåtgärder genomfördes och fram till lastningen, och

b) högriskfrakt och högriskpost, att säkerhetskontroll enligt punkt 6.7 har genomförts av denna ACC3 eller av en verksamhetsutövare som validerats för luftfartsskydd i EU, på ursprungsorten eller någon annanstans i leveranskedjan, och att sådana försändelser märkts med SHR och har skyddats från obehörig åtkomst sedan dessa säkerhetsåtgärder genomfördes och fram till lastningen.

▼M2

6.8.3.4 När en ACC3, RA3 eller KC3 förmedlar försändelser, för vilka den har genomfört föreskrivna säkerhetsåtgärder, till en annan ACC3 eller RA3, ska den i den åtföljande dokumentationen ange den unika alfanumeriska identitetskod som erhållits från den behöriga myndighet som utfärdar godkännandet.

6.8.3.5 När en ACC3 eller RA3 tar emot en försändelse ska den fastställa om det lufttrafikföretag eller den verksamhetsutövare från vilket/vilken den tar emot försändelsen är en annan ACC3, RA3 eller KC3 genom att

a) kontrollera om den unika alfanumeriska identitetskoden för den verksamhetsutövare som levererar försändelsen anges i den åtföljande dokumentationen, och

b) bekräfta att det lufttrafikföretag eller den verksamhetsutövare som levererar försändelsen innehar en aktiv status i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan för den angivna flygplatsen eller anläggningen, beroende på vad som är tillämpligt.

▼M2

Om identitetskoden inte anges i den åtföljande dokumentationen, eller om det lufttrafikföretag eller den verksamhetsutövare som levererar försändelsen inte innehar en aktiv status i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan, ska detta betraktas som att inga säkerhetsåtgärder har genomförts tidigare, och försändelsen ska säkerhetskontrolleras av ACC3 eller av en annan RA3 som validerats för luftfartsskydd i EU innan den lastas ombord på luftfartyget.

▼M12

6.8.3.6 När de säkerhetsåtgärder som avses i punkterna 6.8.3.1–6.8.3.5 har genomförts ska den ACC3 eller den säkerhetsgodkända speditör som validerats för luftfartsskydd i EU (RA3) och som ansvarar för säkerhetsåtgärderna säkerställa att den åtföljande dokumentationen, i form av en flygfraktsedel, motsvarande postdokumentation eller i en separat försäkran, tillhandahållen elektroniskt eller på papper, innehåller åtminstone följande information:

a) Den unika alfanumeriska identitetskoden för ACC3.

b) Försändelsens säkerhetsstatus i enlighet med punkt 6.3.2.6 d, utfärdad av en ACC3 eller en säkerhetsgodkänd speditör som validerats för luftfartsskydd i EU (RA3), beroende på vad som är lämpligt.

c) En unik identitetsbeteckning för försändelsen, t.ex. underflygfraktsedelns (HAWB) eller huvudflygfraktsedelns (MAWB) nummer, i tillämpliga fall.

d) Försändelsens innehåll, eller i förekommande fall uppgift om konsoliderade försändelser.

e) Skälen för utfärdandet av säkerhetsstatusen, inbegripet de metoder som använts för säkerhetskontrollen eller skälen till att försändelsen undantagits från säkerhetskontroll, med användning av de standarder som antagits i Icaos CSD-program (*Consignment Security Declaration*).

När det gäller konsoliderade försändelser ska ACC3 eller den säkerhetsgodkända speditör som validerats för luftfartsskydd i EU (RA3) och som har utfört konsolideringen för varje enskild försändelse bevara de uppgifter som fastställs i punkterna a–e i första stycket, åtminstone fram till den beräknade tiden för försändelsernas ankomst till den första flygplatsen i unionen eller i 24 timmar, beroende på vilken tidsperiod som är längst.

6.8.3.7 Varje lufttrafikföretag med flygningar som anländer från ett tredjeland som förtecknas i tillägg 6-F ska säkerställa överensstämmelse med de tillämpliga punkterna i punkt 6.8.3.6 när det gäller frakt och post som transporteras ombord. Den åtföljande dokumentationen för sådana försändelser ska åtminstone överensstämma med Icaos system för säkerhetsdeklaration för försändelse (CSD; *Consignment Security Declaration*) eller med ett alternativt system som på ett likvärdigt sätt tillhandahåller den information som krävs.

▼M5

6.8.3.8 Vid transferering eller transitering ska försändelser som anländer från ett tredjeland som anges i förteckningen i tillägg 6-I och vars åtföljande dokumentation inte är förenlig med punkt 6.8.3.6 behandlas i enlighet med kapitel 6.7 före nästa flygning.

▼M12

6.8.3.9 Vid transitering eller transferering ska försändelser som anländer från ett tredjeland som inte avses i punkt 6.8.3.8 och vars åtföljande dokumentation inte är förenlig med punkt 6.8.3.6 behandlas i enlighet med punkt 6.2 före nästa flygning.

▼M15

6.8.3.10 Säkerhetsåtgärder för frakt och post som anländer från ett tredjeland ska också omfattas av de kompletterande bestämmelser som fastställs i genomförandebeslut C(2015) 8005.

▼M2

6.8.4 **Godkännande av säkerhetsgodkända speditörer och kända avsändare**

6.8.4.1 Verksamhetsutövare i tredjeland vilka är, eller har för avsikt att bli, en del av leveranskedjan för ett lufttrafikföretag som har status som

▼M2

ACC3 får godkännas som antingen ”säkerhetsgodkänd speditör från tredjeland” (RA3) eller ”känd avsändare från tredjeland” (KC3).

6.8.4.2 För att få godkännande ska verksamhetsutövaren rikta begäran till

a) den behöriga myndigheten i den medlemsstat som ansvarar för ACC3-godkännandet av ett lufttrafikföretag på den tredjelandsflygplats där sökanden hanterar flygfrakt med destination EU, eller

b) om det inte finns något ACC3-godkänt lufttrafikföretag i det landet, den behöriga myndigheten i den medlemsstat som ansvarar för godkännandet av den validerare för luftfartsskydd i EU som utför, eller har utfört, valideringen.

Den behöriga myndighet som tar emot begäran ska påbörja godkännandeprocessen, eller komma överens med den behöriga myndigheten i en annan medlemsstat om delegering av godkännandeprocessen, med beaktande av politiskt samarbete eller luftfartssamarbete, eller båda.

6.8.4.3 Före godkännandet ska lämpligheten för erhållande av RA3- eller KC3-status i enlighet med punkt 6.8.4.1 bekräftas.

6.8.4.4 Godkännandet av en verksamhetsutövare som RA3 eller KC3 för dess frakt- och postverksamhet (nedan kallad *relevant fraktverksamhet*) ska ske på grundval av

a) utnämningen av en person med övergripande ansvar för verksamhetsutövarens räkning för genomförandet av säkerhetsbestämmelserna för frakt och post med avseende på den relevanta fraktverksamheten, och

b) en rapport om valideringen av luftfartsskydd i EU som bekräftar genomförandet av säkerhetsåtgärder.

6.8.4.5 Den behöriga myndigheten ska förse den godkända RA3 eller KC3 med en unik alfanumerisk identitetskod i standardformat för identifiering av verksamhetsutövaren och det tredjeland för vilket den godkänts för att genomföra säkerhetsbestämmelser för frakt eller post till unionen.

6.8.4.6 Godkännandet ska gälla högst tre år från och med den dag då den behöriga myndigheten har fört in uppgifterna om verksamhetsutövaren i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan.

6.8.4.7 En verksamhetsutövare som förtecknas som RA3 eller KC3 i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan ska erkännas i alla medlemsstater för verksamhet som bedrivs avseende frakt eller post som transporteras från tredjelandsflygplatsen till unionen av en ACC3.

6.8.4.8 Godkännanden av RA3 och KC3 som utfärdats före den 1 juni 2017 ska upphöra att gälla fem år efter godkännandet eller den 31 mars 2020, beroende på vilken dag som infaller först.

6.8.4.9 Validerare för luftfartsskydd i EU ska på begäran av den behöriga myndighet som godkänt dem tillhandahålla de uppgifter som ingår i del 1 av checklistan i tillägg 6-C2 eller tillägg 6-C4, beroende på vad som är tillämpligt, för varje verksamhetsutövare de har godkänt, för att upprätta en konsoliderad förteckning över verksamhetsutövare som har godkänts av validerare för luftfartsskydd i EU.

▼M7

6.8.4.10 Efter anmälan från Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland om landets avsikt att utträda ur Europeiska unionen, i enlighet med artikel 50 i EU-fördraget, ska de RA3- och KC3-godkännanden som har utfärdats av denna medlemsstat omfattas av följande bestämmelser:

▼M7

a) Ansvaret för RA3- eller KC3-godkännanden för en verksamhetsutövare som består av en filial eller ett dotterbolag till ett lufttrafikföretag eller ett lufttrafikföretag i sig överförs till den behöriga myndigheten i den medlemsstat som avses i punkt 6.8.1.1 i denna förordning.

b) Ansvaret för RA3- eller KC3-godkännanden för en verksamhetsutövare som inte är direkt knuten till ett lufttrafikföretag överförs till den behöriga myndigheten i den medlemsstat som i punkt 6.8.1.1 anges som ansvarig för det nationella eller största lufttrafikföretaget i det tredjeland där RA3 eller KC3 verkar.

c) Ansvaret för RA3- eller KC3-godkännanden för en verksamhetsutövare som inte omfattas av led a eller b överförs till den behöriga myndigheten i den medlemsstat som i punkt 6.8.1.1 anges som ansvarig för något av de EU-lufttrafikföretag som är verksamma vid den flygplats där RA3 och KC3 verkar eller den flygplats som ligger närmast denna verksamhetsutövares anläggning.

d) Den behöriga myndigheten i den medlemsstat som avses i leden a–c får med den behöriga myndigheten i en annan medlemsstat avtala att sistnämnda ska ta på sig ansvaret för RA3- eller KC3-godkännandet för en viss verksamhetsutövare eller ett visst lufttrafikföretag. De berörda medlemsstaterna ska då omedelbart underrätta kommissionen om detta.

e) Kommissionen kommer att underrätta den behöriga myndigheten i Förenade kungariket om vilka medlemsstater som övertar ansvaret för landets RA3- och KC3-godkännanden.

f) Den behöriga myndigheten i Förenade kungariket ska ge den behöriga myndigheten i den övertagande medlemsstaten tillgång till en kopia av den nödvändiga dokumentation på grundval av vilken den godkänt en verksamhetsutövare eller ett lufttrafikföretag som RA3 eller KC3. Detta ska åtminstone omfatta den fullständiga valideringsrapporten och säkerhetsprogrammet för den berörda verksamhetsutövaren eller det berörda lufttrafikföretaget.

g) Förutsatt att skyldigheterna enligt led f är fullgjorda ska ansvaret för RA3- och KC3-godkännanden överföras den dag då Förenade kungariket utträder ur Europeiska unionen.

h) RA3- och KC3-godkännanden som överförts ska fortsätta att gälla till dess att de löper ut och den övertagande medlemsstaten ska ta över det ansvar och de skyldigheter som beskrivs i denna förordning.

i) Kommissionen kommer att underlätta den administrativa övergången, inbegripet införandet av uppgifter om RA3 och KC3 i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan.

▼M11

6.8.4.11 ►M12 Under perioden från och med den 1 april 2020 till och med den 30 juni 2021 får den behöriga myndigheten göra undantag från den process som fastställs i punkt 6.8.5 och tillfälligt godkänna en verksamhetsutövare i ett tredjeland som RA3 eller KC3 om en validering av luftfartsskydd i EU inte har kunnat äga rum av objektiva skäl som har att göra med den kris covid-19-pandemin har orsakat och som ligger utanför verksamhetsutövarens ansvarsområde. Följande villkor ska gälla för godkännandet: ◄

▼M11

a) Verksamhetsutövaren innehar en aktiv RA3- eller KC3-status, eller har innehaft en RA3- eller KC3-status, förutsatt att den inte löpte ut före den 1 februari 2020.

b) Verksamhetsutövaren ansöker om ny status hos den behöriga myndighet som ansvarar för det godkännande som löper ut eller som har löpt ut, och bekräftar att det finns objektiva orsaker utanför verksamhetsutövarens ansvarsområde som förhindrar eller försenar uppfyllandet av kraven i punkt 6.8.5.

c) Verksamhetsutövaren lämnar in sitt säkerhetsprogram som är relevant och fullständigt i fråga om den verksamhet som utförs, eller bekräftar att det nuvarande programmet fortfarande är aktuellt.

d) Verksamhetsutövaren lämnar in en undertecknad försäkran där man bekräftar sitt åtagande att fortsätta det fullständiga och ändamålsenliga genomförande av säkerhetskrav som låg till grund för dess nuvarande RA3- eller KC3-status eller den RA3- eller KC3-status som löpt ut.

e) Godkännandet av en verksamhetsutövare som RA3 eller KC3 enligt denna punkt beviljas för en period av högst sex månader från den dag då det nuvarande godkännandet löper ut eller det senaste godkännandet löpte ut, enligt vad som är tillämpligt.

f) Ansökan, verksamhetsutövarens säkerhetsprogram och försäkran om åtagande lämnas in antingen skriftligen eller i elektroniskt format.

6.8.4.12 Verksamhetsutövare som avses i punkt 6.8.4.8, vars RA3- eller KC3-status löpte ut under perioden från och med den 1 februari 2020 till och med den 31 mars 2020 och som till följd av objektiva orsaker som avses i punkt 6.8.4.11 inte kunde genomgå den process för validering av luftfartsskydd i EU som fastställs i punkt 6.8.5, med efterföljande godkännande från en behörig myndighet enligt vad som fastställs i punkt 6.8.4, får ansöka om att ett tillfälligt godkännande ska beviljas av kommissionen, på följande villkor:

a) Verksamhetsutövaren ansöker om RA3- eller KC3-status hos kommissionen och bekräftar att det finns objektiva orsaker utanför dess ansvarsområde som förhindrar eller försenar uppfyllandet av kraven i punkt 6.8.5.

b) Verksamhetsutövaren lämnar in en undertecknad försäkran där man bekräftar både sitt åtagande att fortsätta det fullständiga och ändamålsenliga genomförande av säkerhetskrav som låg till grund för dess RA3- eller KC3-status som löpt ut, och att säkerhetsprogrammet fortfarande är aktuellt.

c) Ansökan och försäkran om åtagande lämnas in antingen skriftligen eller i elektroniskt format.

▼M12

d) Godkännandet beviljas för en period av högst sex månader och får förlängas inom den undantagsperiod som fastställs i punkt 6.8.4.11.

▼M2

6.8.5 **Validering av säkerhetsgodkända speditörer och kända avsändare**

6.8.5.1 För att bli godkänd som säkerhetsgodkänd speditör eller känd avsändare som validerats för luftfartsskydd i EU ska verksamhetsutövare i tredjeland valideras enligt ett av följande två alternativ:

▼M2

a) Säkerhetsprogrammet hos en ACC3 ska innehålla detaljerade uppgifter om säkerhetsåtgärder som genomförs för dess räkning av verksamhetsutövare i tredjeland från vilka den direkt tar emot frakt eller post för transport till unionen. Valideringen av luftfartsskydd i EU för en ACC3 ska innebära att de säkerhetsåtgärder som tillämpas av dessa verksamhetsutövare valideras.

b) Verksamhetsutövarna i tredjelandet ska med högst tre års mellanrum låta relevant frakthanteringsverksamhet undergå validering av luftfartsskydd i EU. Valideringen av luftfartsskydd i EU ska bestå av

i) en granskning av verksamhetsutövarens säkerhetsprogram för att säkerställa att det är relevant och fullständigt med avseende på den verksamhet som bedrivs, och

ii) kontroll på plats av genomförandet av åtgärder för luftfartsskydd med avseende på relevant fraktverksamhet.

Valideringsrapporten ska, för säkerhetsgodkända speditörer från tredjeland, bestå av en försäkran om åtagande i enlighet med tillägg 6-H2 och checklistan i enlighet med tillägg 6-C2, och, för kända avsändare från tredjeland, en försäkran om åtagande i enlighet med tillägg 6-H3 och checklistan i enlighet med tillägg 6-C4. Valideringsrapporten ska också innehålla en försäkran från valideraren för luftfartsskydd i EU i enlighet med tillägg 11-A.

6.8.5.2 När valideringen av luftfartsskydd i EU enligt punkt 6.8.5.1 b har slutförts ska valideraren för luftfartsskydd i EU lämna in valideringsrapporten till den behöriga myndigheten och förse den validerade verksamhetsutövaren med en kopia.

6.8.5.3 Övervakning av efterlevnaden som genomförs av en medlemsstats behöriga myndighet eller av kommissionen kan betraktas som en validering av luftfartsskydd i EU, förutsatt att den omfattar alla områden som anges i checklistan i tillägg 6-C2 eller 6-C4, beroende på vad som är tillämpligt.

6.8.5.4 En ACC3 ska upprätthålla en databas som ska innehålla minst följande uppgifter för varje säkerhetsgodkänd speditör eller känd avsändare som validerats för luftfartsskydd i EU i enlighet med punkt 6.8.5.1, och som den direkt tar emot frakt eller post från för transport till unionen:

a) Uppgifter om företaget, inklusive korrekt företagsadress.

b) Företagets typ av verksamhet, utom känslig information om företaget.

c) Kontaktuppgifter, även kontaktuppgifterna för säkerhetsansvariga personer (en eller flera).

d) Företagets organisationsnummer (om tillämpligt).

e) Valideringsrapporten, om sådan finns.

f) Den unika alfanumeriska identitetskod som den tilldelats i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan.

▼M15

———————

▼M2

Databasen ska finnas tillgänglig för inspektion av ACC3.

Andra verksamhetsutövare som validerats för luftfartsskydd i EU får upprätthålla en sådan databas.

▼M12

———————

▼M2

6.8.6 **Underlåtenhet att uppfylla åtaganden och upphörande av ACC3-, RA3- och KC3-godkännande**

6.8.6.1 *Underlåtenhet att uppfylla åtaganden*

▼**M12**

1. Om kommissionen eller en behörig myndighet konstaterar en allvarlig brist i fråga om en ACC3-, RA3- eller KC3-verksamhet som den anser får stor inverkan på den övergripande luftfartsskyddsnivån i unionen, eller tar emot skriftlig information om en sådan brist, ska den

   a) utan dröjsmål informera berört lufttrafikföretag eller berörd verksamhetsutövare, begära kommentarer och begära att den allvarliga bristen åtgärdas på lämpligt sätt,

   b) utan dröjsmål informera de övriga medlemsstaterna och kommissionen.

   Den allvarliga brist som avses i första stycket kan konstateras i samband med någon av följande verksamheter:

   1) Under övervakningen av efterlevnaden.

   2) I samband med granskning av dokumentation, inbegripet rapporten om validering av luftfartsskydd i EU från andra operatörer som ingår i leveranskedjan som ACC3, RA3 eller KC3.

   3) Vid mottagande av faktabaserad skriftlig information från andra myndigheter och/eller operatörer i fråga om den verksamhet som bedrivs av berörd ACC3, RA3 eller KC3, i form av dokumenterad bevisning som tydligt visar på säkerhetsbrister.

▼**M2**

2. Om en ACC3, RA3 eller KC3 inte har åtgärdat den allvarliga bristen inom en angiven tidsperiod, eller om en ACC3, RA3 eller KC3 inte svarar på den begäran som avses i punkt 6.8.6.1 a, ska myndigheten eller kommissionen

   a) avaktivera statusen som ACC3, RA3 eller KC3 för operatören eller verksamhetsutövaren i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan, eller

   b) begära att den behöriga myndighet som ansvarar för godkännandet avaktiverar statusen som ACC3, RA3 eller KC3 för operatören eller verksamhetsutövaren i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan.

   I den situation som avses i första stycket ska myndigheten, eller kommissionen, utan dröjsmål informera övrig medlemsstater och kommissionen.

3. Ett lufttrafikföretag eller en verksamhetsutövare vars status som ACC3, RA3 eller KC3 har avaktiverats i enlighet med punkt 6.8.6.1.2 får inte återinsättas eller införas i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan innan ett nytt godkännande avseende luftfartsskydd i EU i enlighet med 6.8.1 eller 6.8.4 har utfärdats.

4. Om ett lufttrafikföretag eller en verksamhetsutövare inte längre innehar ACC3-, RA3- eller KC3-status ska de behöriga myndigheterna vidta lämpliga åtgärder för att försäkra sig om att andra ACC3, RA3 och KC3 under deras ansvar, som är verksamma i leveranskedjan för det lufttrafikföretag eller den verksamhetsutövare som har förlorat statusen, fortfarande uppfyller kraven i förordning (EG) nr 300/2008.

6.8.6.2 *Upphörande*

1. Den behöriga myndighet som godkänt en ACC3, RA3 eller KC3 är ansvarig för att uppgifterna avseende denna tas bort från unionens databas för säkerhet i leveranskedjan

   a) på begäran av eller efter överenskommelse med lufttrafikföretaget eller verksamhetsutövaren, eller

   b) om en ACC3, RA3 eller KC3 inte bedriver relevant fraktverksamhet och inte svarar på en begäran om kommentarer eller på annat sätt försvårar bedömningen av risker för luftfarten.

▼M2

2. Om ett lufttrafikföretag eller en verksamhetsutövare inte längre innehar ACC3-, RA3- eller KC3-status ska de behöriga myndigheterna vidta lämpliga åtgärder för att försäkra sig om att andra ACC3, RA3 och KC3 under deras ansvar, som är verksamma i leveranskedjan för det lufttrafikföretag eller den verksamhetsutövare vars godkännande har upphört att gälla, fortfarande uppfyller kraven i förordning (EG) nr 300/2008.

▼M12

6.8.7 **PLACI (förhandsinformation om frakt före lastning)**

6.8.7.1 Enligt artikel 186 i genomförandeförordning (EU) 2015/2447 ska PLACI (förhandsinformation om frakt före lastning) genomföras före avgång från ett tredjeland, när tullmyndigheten vid det första införselstället har mottagit den minimidatauppsättning i den summariska införseldeklarationen som avses i artikel 106.2 och 106.2a i kommissionens delegerade förordning (EU) 2015/2446 ([1]).

6.8.7.2 Om tullkontoret för första införsel vid genomförandet av PLACI (förhandsinformation om frakt före lastning) har rimliga skäl att misstänka att en försändelse som införs i unionens tullområde med flyg skulle kunna innebära ett allvarligt hot mot den civila luftfarten ska försändelsen behandlas som högriskfrakt eller högriskpost (HRCM, *High Risk Cargo or Mail*) i enlighet med punkt 6.7. ►M16 Ett lufttrafikföretag får inte lasta en sådan försändelse för transport till unionen, såvida inte de åtgärder som krävs enligt punkterna 6.8.7.3 och 6.8.7.4, beroende på vad som är tillämpligt, har vidtagits på ett tillfredsställande sätt. ◄

6.8.7.3 Lufttrafikföretaget, operatören, verksamhetsutövaren eller personen i ett annat tredjeland än Island och de som förtecknas i tillägg 6-F ska, efter att ha mottagit ett meddelande från tullkontoret för första införsel om att en försändelse ska behandlas som högriskfrakt eller högriskpost (HRCM) i enlighet med punkt 6.8.7.2 göra följande:

a) Om det gäller en ACC3 eller en RA3 som godkänts för att genomföra de säkerhetsåtgärder som förtecknas i punkterna 6.7.3 och 6.7.4 i bilagan till genomförandebeslut C(2015) 8005, genomföra dessa åtgärder i fråga om den specifika försändelsen.

b) Säkerställa att en ACC3 eller RA3 som godkänts för att utföra sådana säkerhetsåtgärder uppfyller de bestämmelser som fastställs i punkt a. Information till tullkontoret för första införsel ska lämnas om försändelsen ska förmedlas eller har förmedlats till en annan operatör, verksamhetsutövare eller myndighet för tillämpning av säkerhetsåtgärderna. En sådan annan operatör, verksamhetsutövare eller myndighet ska säkerställa att de säkerhetsåtgärder som avses i punkt a genomförs och bekräfta, till det lufttrafikföretag eller den operatör, verksamhetsutövare eller person från vilken försändelsen togs emot, både att säkerhetsåtgärderna har genomförts och resultaten av dessa.

c) Bekräfta, till tullkontoret för första införsel, både att de säkerhetsåtgärder som avses i punkt a har genomförts och resultaten av dessa.

Punkterna a och b i första stycket ska inte gälla om de begärda säkerhetsåtgärderna har genomförts tidigare. Om det emellertid finns specifik information om hot, som har blivit tillgänglig först efter att tidigare säkerhetsåtgärder har genomförts, kan lufttrafikföretaget, operatören, verksamhetsutövaren eller personen uppmanas att upprepa säkerhetsåtgärderna med hjälp av specifika medel och metoder och bekräfta i enlighet med punkt c i första stycket. Lufttrafikföretaget, operatören, verksamhetsutövaren eller personen får underrättas om alla faktorer och uppgifter som är nödvändiga för att uppnå säkerhetsmålet på ett ändamålsenligt sätt.

([1]) Kommissionens delegerade förordning (EU) 2015/2446 av den 28 juli 2015 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 vad gäller närmare regler avseende vissa bestämmelser i unionens tullkodex (EUT L 343, 29.12.2015, s. 1).

▼**M12**

6.8.7.4 Lufttrafikföretag, operatörer, verksamhetsutövare eller personer i Island eller i ett tredjeland som förtecknas i tillägg 6-F, som får ett meddelande från tullkontoret för första införsel om att en försändelse ska behandlas som högriskfrakt eller högriskpost (HRCM) i enlighet med punkt 6.8.7.2, ska göra följande:

a) I fråga om den specifika försändelsen, genomföra åtminstone de säkerhetsåtgärder som fastställs för högriskfrakt eller högriskpost ([1]) i Icaos bilaga 17.

b) Säkerställa att kraven i punkt a uppfylls av en operatör, verksamhetsutövare eller myndighet som har godkänts av den relevanta behöriga myndigheten i tredjelandet för att genomföra sådana säkerhetsåtgärder. Information till tullkontoret för första införsel ska lämnas om försändelsen ska förmedlas eller har förmedlats till en annan operatör, verksamhetsutövare eller myndighet för tillämpning av säkerhetsåtgärderna. En sådan annan operatör, verksamhetsutövare eller myndighet ska säkerställa att de säkerhetsåtgärder som avses i punkt a genomförs och bekräfta, till det lufttrafikföretag eller den operatör, verksamhetsutövare eller person från vilken försändelsen togs emot, både att säkerhetsåtgärderna har genomförts och resultaten av dessa.

c) Bekräfta, till tullkontoret för första införsel, både att de säkerhetsåtgärder som avses i punkt a har genomförts och resultaten av dessa.

Punkterna a och b i första stycket ska inte gälla om de begärda säkerhetsåtgärderna har genomförts tidigare. Om det emellertid finns specifik information om hot, som har blivit tillgänglig först efter att tidigare säkerhetsåtgärder har genomförts, kan lufttrafikföretaget, operatören, verksamhetsutövaren eller personen uppmanas att upprepa säkerhetsåtgärderna med hjälp av specifika medel och metoder och bekräfta i enlighet med punkt c i första stycket. Lufttrafikföretaget, operatören, verksamhetsutövaren eller personen får underrättas om alla faktorer och uppgifter som är nödvändiga för att uppnå säkerhetsmålet på ett ändamålsenligt sätt.

6.8.7.5 Om tullkontoret för första införsel vid genomförandet av PLACI (förhandsinformation om frakt före lastning) har rimliga skäl att misstänka att en försändelse som införs i unionens tullområde med flyg innebär ett allvarligt hot mot säkerheten, och därför utfärdar ett meddelande om lastningsförbud (DNL, *Do Not Load*), får försändelsen inte lastas ombord på ett luftfartyg, eller ska lastas av, beroende på vad som är tillämpligt.

6.8.7.6 Det lufttrafikföretag eller den operatör, verksamhetsutövare eller person i ett tredjeland som får ett meddelande från tullkontoret för första införsel med krav om att en försändelse inte får lastas ombord på ett luftfartyg i enlighet med punkt 6.8.7.5, ska

a) säkerställa att den försändelse som man förfogar över inte lastas ombord på ett luftfartyg, eller att den omedelbart lastas av om den redan finns ombord på luftfartyget,

b) lämna en bekräftelse på att de begärda åtgärderna har utförts till tullkontoret för första införsel i unionens tullområde,

c) samarbeta med de relevanta myndigheterna i den medlemsstat där tullkontoret för första införsel finns,

d) informera den behöriga myndigheten för skydd av civil luftfart i den stat där det lufttrafikföretag eller den operatör, verksamhetsutövare eller person som tar emot meddelandet finns, och i det tredjeland där försändelsen för närvarande finns, om det inte är samma land.

6.8.7.7 Om försändelsen redan finns hos ett annat lufttrafikföretag eller en annan operatör eller verksamhetsutövare i leveranskedjan, ska det lufttrafikföretag eller den operatör, verksamhetsutövare eller person som tar emot det meddelande om lastningsförbud som avses i punkt 6.8.7.5 omedelbart informera det andra lufttrafikföretaget eller den andra operatören, verksamhetsutövaren eller personen om att det/den ska

([1]) Lufttrafikföretag, operatörer och verksamhetsutövare i Island ska tillämpa punkterna 6.7.3 och 6.7.4 i bilagan till genomförandebeslut C(2015) 8005.

▼M12

a) säkerställa att bestämmelserna i punkt 6.8.7.6 a, c och d efterlevs,

b) bekräfta att punkt 6.8.7.6 b tillämpats till det lufttrafikföretag eller den operatör, verksamhetsutövare eller person som tog emot det meddelande som avses i punkt 6.8.7.5.

6.8.7.8 Om luftfartyget redan är luftburet med en försändelse ombord, för vilken tullkontoret för första införsel i enlighet med punkt 6.8.7.5 har meddelat att en försändelse inte får lastas, ska det lufttrafikföretag eller den operatör, verksamhetsutövare eller person som tar emot meddelandet omedelbart informera

a) de relevanta myndigheterna i den medlemsstat som avses i punkt 6.8.7.6 c i syfte att informera och kommunicera med de relevanta myndigheterna i den medlemsstat i unionen där den första överflygningen sker,

b) den behöriga myndigheten för skydd av civil luftfart i det tredjeland där det lufttrafikföretag eller den operatör, verksamhetsutövare eller person som tar emot meddelandet finns, och i det tredjeland där flygningen inleddes, om det inte är samma land.

6.8.7.9 fter mottagande av ett sådant meddelande från tullkontoret för första införsel som avses i punkt 6.8.7.5, ska den behöriga myndigheten i samma medlemsstat, beroende på vad som är tillämpligt, genomföra eller säkerställa genomförandet av de relevanta säkerhetsrelaterade beredskapsplanerna, i enlighet med medlemsstatens nationella program för skydd av civil luftfart och med internationella standarder och rekommenderade metoder som reglerar krishantering och åtgärder mot olagliga handlingar, eller samarbeta inom eventuella efterföljande åtgärder, inbegripet samordning med myndigheterna i det tredjeland där flygningen inleddes och i tillämpliga fall med myndigheterna i landet eller länderna för transitering och/eller transferering.

6.8.7.10 Det lufttrafikföretag eller den operatör, verksamhetsutövare eller person i ett tredjeland som tar emot ett meddelande som utfärdats av tullmyndigheten i ett tredjeland som infört ett system med PLACI (förhandsinformation om frakt före lastning) i enlighet med de principer som fastställs i Världstullorganisationens regelverk Safe FoS ska säkerställa efterlevnaden av de krav som fastställs i punkterna 6.8.7.3 och 6.8.7.4 samt i punkterna 6.8.7.6, 6.8.7.7 och 6.8.7.8.

Denna punkt gäller endast med avseende på frakt- och postförsändelser som uppfyller något av följande kriterier:

a) De transporteras för transitering eller transferering på en unionsflygplats innan de når den slutliga destinationen på en flygplats i det tredjeland där den tullmyndighet som utfärdade meddelandet finns.

b) De transporteras för transitering eller transferering på en unionsflygplats innan de på nytt transiteras eller transfereras på en flygplats i det tredjeland där den tullmyndighet som utfärdade meddelandet finns.

Vid tillämpningen av de krav som fastställs i punkterna 6.8.7.6 c och 6.8.7.8 a ska det lufttrafikföretag eller den operatör, verksamhetsutövare eller person som tar emot meddelandet i ett tredjeland omedelbart informera de relevanta myndigheterna i den medlemsstat där luftfartyget för första gången landar i unionen.

Om luftfartyget redan är luftburet ska informationen lämnas till de relevanta myndigheterna i den medlemsstat i unionen där den första överflygningen sker, vilka ska säkerställa att de åtgärder som avses i punkt 6.8.7.9 genomförs, i samordning med de relevanta myndigheterna i den medlemsstat i unionen där luftfartyget för första gången landar.

De relevanta myndigheterna i både den medlemsstat i unionen där den första överflygningen sker och den medlemsstat i unionen där luftfartyget för första gången landar ska underrätta respektive tullmyndighet.

▼B

TILLÄGG 6-A

FÖRSÄKRAN OM ÅTAGANDE – SÄKERHETSGODKÄND SPEDITÖR

I enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 [1] om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten, och dess genomföranderättsakter,

intygar jag

— att såvitt jag känner till är uppgifterna i företagets säkerhetsprogram fullständiga och sanningsenliga,

— att de metoder och förfaranden som anges i detta säkerhetsprogram kommer att genomföras och upprätthållas vid alla anläggningar som omfattas av programmet,

— att detta säkerhetsprogram kommer att ändras och anpassas för att överensstämma med alla framtida relevanta förändringar av unionslagstiftningen, såvida inte [företagets namn] meddelar [den behöriga myndighetens namn] att det inte längre önskar vara säkerhetsgodkänd speditör,

— att [företagets namn] skriftligen kommer att meddela [den behöriga myndighetens namn] om

▼M15

a) smärre planerade ändringar av företagets säkerhetsprogram, som företagsnamn, företagsadress, person som är ansvarig för säkerhet eller kontaktuppgifter, samt ändringar av de personer som begär tillgång till unionens databas för säkerhet i leveranskedjan, omgående och senast inom sju arbetsdagar före den planerade ändringen, och

▼B

b) större planerade förändringar, som nya förfaranden för säkerhetskontroll, större byggarbeten som kan påverka företagets uppfyllande av gällande unionslagstiftning eller ändrad anläggning/adress, senast 15 arbetsdagar innan de planerade ändringarna träder i kraft,

— att [företagets namn] i syfte att säkerställa att gällande unionslagstiftning uppfylls kommer att samarbeta till fullo vid alla inspektioner som krävs och ge tillgång till all dokumentation som inspektörerna begär,

— att [företagets namn] kommer att meddela [den behöriga myndighetens namn] om alla eventuella brister i säkerheten och alla misstänkta omständigheter som kan påverka fraktens/postens säkerhet, särskilt eventuella försök att gömma förbjudna föremål i försändelser,

— att [företagets namn] kommer att se till att all relevant personal får lämplig utbildning enligt kapitel 11 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998 och känner till sitt säkerhetsansvar inom ramen för företagets säkerhetsprogram, och

— att [företagets namn] kommer att meddela [den behöriga myndighetens namn] om

a) det upphör med sin verksamhet,

b) det inte längre hanterar flygfrakt/flygpost,

c) det inte längre kan uppfylla kraven i gällande unionslagstiftning.

[1] Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002 (EUT L 97, 9.4.2008, s. 72).

▼B

Jag ansvarar helt och fullt för denna försäkran.

Namn:

Befattning:

Datum:

Underskrift:

TILLÄGG 6-B

VÄGLEDNING FÖR KÄNDA AVSÄNDARE

Denna vägledning ska hjälpa dig att jämföra dina nuvarande säkerhetsarrangemang med de kriterier som föreskrivs för kända avsändare enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 ([1]) och dess genomföranderättsakter. På så sätt kan du kontrollera att du uppfyller kriterierna innan du förbereder ett officiellt valideringsbesök på plats.

Det är viktigt att valideraren kan träffa rätt personer under valideringsbesöket (t.ex. den säkerhetsansvarige och den som har hand om rekrytering av personal). Validerarens bedömning kommer att dokumenteras på en EU-checklista. När checklistan för validering är ifylld ska uppgifterna i checklistan anses vara sekretessbelagd.

EU-checklistan omfattar två typer av frågor: 1. Sådana där ett negativt svar automatiskt innebär att du inte kan godtas som känd avsändare, och 2. sådana som syftar till att bygga upp en allmän bild av dina säkerhetsarrangemang så att valideraren kan dra allmänna slutsatser. De områden för vilka kraven anges i fetstil nedan är de där ”avslag” registreras automatiskt. Om de krav som är angivna i **fetstil** leder till ett avslag kommer du att få upplysningar om skälen till detta och råd om hur du kan anpassa dig för att godkännas.

Innehavare av AEO-certifikat enligt led b eller c i artikel 14a.1 i kommissionens förordning (EEG) nr 2454/93 ([2]) (så kallade AEOF- och AEOS-certifikat) vars anläggningar för vilka status som känd avsändare begärs framgångsrikt har inspekterats av tullmyndigheterna tidigast 3 år före datumet för begäran om status som känd avsändare, behöver fylla i del 1 som ska undertecknas av en rättslig företrädare för företaget, avseende organisation och ansvarsfördelning, liksom försäkran om åtagande i *Valideringschecklista för kända avsändare,* vilken ingår i tillägg 6-C.

Inledning

Frakten ska ha sitt ursprung i ditt företag och i den anläggning som inspekteras. Detta omfattar tillverkning inom anläggningen och plocka och packa-hantering där föremålen inte kan identifieras som flygfrakt innan de väljs ut för att utföra en beställning. (Se även anmärkningarna.)

Du kommer att behöva **avgöra när en frakt- eller postförsändelse blir identifierbar som flygfrakt-/flygpost** och visa att du har vidtagit de åtgärder som behövs för att skydda försändelsen mot obehörig åtkomst eller manipulering. Detta omfattar en redogörelse för produktion, förpackning, lagring och/eller klarering.

([1]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002 (EUT L 97, 9.4.2008, s. 72).

([2]) Kommissionens förordning (EEG) nr 2454/93 av den 2 juli 1993 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EEG) nr 2913/92 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen (EGT L 253, 11.10.1993, s. 1).

▼B

Organisation och ansvarsfördelning

Du kommer att behöva tillhandahålla uppgifter om din organisation (namn och i förekommande fall momsregistreringsnummer, registreringsnummer hos handelskammaren eller företagets registreringsnummer, AEO-certifikatets nummer och datum för tullmyndigheternas senaste inspektion av den berörda anläggningen), adressen till den anläggning som ska valideras och organisationens huvudadress (om den skiljer sig från anläggningens adress). Dessutom krävs datumet för det senaste valideringsbesöket och den senaste unika alfanumeriska identitetskoden (i förekommande fall), liksom uppgifter om verksamhetens art, ungefärligt antal anställda vid anläggningen, namn och befattning på de personer som har hand om flygfrakt-/flygpostsäkerhet samt kontaktuppgifter.

Rekrytering av personal

Du kommer att behöva lämna uppgifter om de metoder som används för att rekrytera alla typer av personal (fast anställda, tillfälligt anställda eller inhyrd personal, chaufförer) som kan ha tillgång till identifierbar flygfrakt/flygpost. Rekryteringsförfarandet ska omfatta en **pålitlighetskontroll eller en säkerhetsprövning** i enlighet med punkt 11.1 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998. Valideringsbesöket på plats kommer att omfatta samtal med den person som är ansvarig för rekrytering. Han eller hon måste visa upp bevis (t.ex. formulär) för att bekräfta företagets rutiner. Rekryteringsförfarandet ska avse personal som rekryterats efter den 29 april 2010.

Säkerhetsutbildning för personalen

Du kommer att behöva styrka att **all personal** (fast anställda, tillfälligt anställda eller inhyrd personal, chaufförer) **som har tillgång till flygfrakt/flygpost har genomgått lämplig utbildning om säkerhetsfrågor**. Sådan utbildning ska genomföras i enlighet med punkt 11.2.7 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998. De enskilda personernas utbildning ska arkiveras. **Dessutom kommer du att behöva visa att all berörd personal som utför säkerhetsåtgärder har genomgått utbildning och repetitionsutbildning i enlighet med kapitel 11 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998**.

Fysisk säkerhet

Du kommer att behöva visa hur din anläggning skyddas (t.ex. med ett staket eller en barriär) och att adekvata förfaranden för tillträdeskontroll tillämpas. I förekommande fall kommer du att behöva redogöra för eventuella larmsystem eller bevakningskameror (CCTV). **Det är viktigt att tillgången till det område där flygfrakten/flygposten hanteras eller lagras är övervakad.** Dörrar, fönster och annat tillträde till flygfrakt/flygpost måste vara säkrade eller omfattas av tillträdeskontroll.

Produktion (i förekommande fall)

Du kommer att behöva visa att tillträdet till produktionsområdet är kontrollerat och att produktionsprocessen övervakas. Om produkten kan identifieras som flygfrakt/flygpost under produktionens gång måste du kunna visa att **åtgärder vidtas för att skydda flygfrakt/flygpost mot obehörig åtkomst eller manipulering i detta skede.**

Förpackning (i förekommande fall)

Du kommer att behöva visa att tillträdet till förpackningsområdet är kontrollerat och att förpackningsprocessen övervakas. Om produkten kan identifieras som flygfrakt/flygpost under förpackningens gång måste du kunna **visa att åtgärder vidtas för att skydda flygfrakt/flygpost mot obehörig åtkomst eller manipulering i detta skede.**

▼B

Du kommer att behöva redogöra för förpackningsprocessen och visa att alla färdiga varor kontrolleras före förpackning.

Du kommer också att behöva redogöra för den yttre förpackningen och visa att den är hållbar. Du måste också visa att den slutliga ytterförpackningen är utformad så att det tydligt syns om den har utsatts för manipulering, exempelvis med hjälp av numrerade förseglingar, säkerhetstejp, särskilda stämplar eller pappkartonger som är förslutna med tejp. Du kommer också att behöva visa att sådana förseglingar och liknande är i säkert förvar när de inte används och att deras nummer kontrolleras.

Lagring (i förekommande fall)

Du kommer att behöva visa att tillträde till lagerlokalerna kontrolleras. Om produkten kan identifieras som flygfrakt/flygpost under lagringen måste du kunna **visa att åtgärder vidtas för att skydda flygfrakt/flygpost mot obehörig åtkomst eller manipulering.**

Slutligen **måste du kunna visa att färdig och förpackad flygfrakt/flygpost kontrolleras innan den skickas.**

Klarering (i förekommande fall)

Du kommer att behöva visa att tillgången till klareringsområdet kontrolleras. Om produkten kan identifieras som flygfrakt/flygpost under klareringens gång måste du kunna **visa att åtgärder vidtas för att skydda flygfrakt/flygpost mot obehörig åtkomst eller manipulering i detta skede.**

Transport

Du kommer att behöva redogöra för metoderna för transport av frakt/post till den säkerhetsgodkända speditören.

Om du använder egna transportmedel måste du kunna visa att dina chaufförer har genomgått föreskriven fortbildning. **Om ditt företag anlitar en entreprenör måste du se till att a) flygfrakten/flygposten förseglas av dig, eller att b) transportörens försäkran enligt tillägg 6-E i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998 har undertecknats av transportören.**

Om du har ansvar för transport av flygfrakt/flygpost kommer du att behöva visa att transporten **kan säkras**, antingen med förseglingar där så är möjligt, eller på annat sätt. Om numrerade förseglingar används måste du kunna visa att tillgången till förseglingarna kontrolleras och numren registreras. Om andra metoder används måste du kunna visa hur det säkerställs att det syns om frakten/posten har manipulerats, eller att den säkras. Du kommer också att behöva visa att åtgärder vidtas för identitetskontroll av de chaufförer som hämtar flygfrakten/flygposten. Du ska kunna visa att du ser till att frakt/post är säkrad när den lämnar anläggningen. **Du måste kunna visa att flygfrakt/flygpost skyddas mot obehörig åtkomst under transporten.**

Du behöver inte kunna styrka chaufförernas utbildning eller visa en kopia av åkeriförsäkran om en säkerhetsgodkänd speditör har arrangerat hämtningen av flygfrakten/flygposten från din anläggning.

Avsändarens ansvar

Du ska bekräfta att du godtar oanmälda inspektioner genomförda av den behöriga myndighetens inspektörer i syfte att övervaka dessa standarder.

▼B

Du ska också åta dig att omgående, men senast inom 10 arbetsdagar lämna alla relevanta uppgifter till [den behöriga myndighetens namn], om

a) det allmänna säkerhetsansvaret tilldelas någon annan än den namngivna personen

b) andra förändringar av lokaler eller förfaranden görs som kan få betydande följder för säkerheten

c) ditt företag upphör med sin verksamhet, inte längre hanterar flygfrakt/flygpost eller inte längre kan uppfylla kraven i gällande EU-lagstiftning.

Slutligen måste du åta dig att upprätthålla säkerhetsstandarderna fram till nästa valideringsbesök och/eller inspektion på plats.

Du kommer sedan att behöva ta fullt ansvar för försäkran och underteckna valideringsdokumentet.

ANMÄRKNINGAR

Explosiva och brandfarliga anordningar

Monterade explosiva och brandfarliga ämnen får transporteras i fraktförsändelser om alla krav i alla säkerhetsbestämmelser är helt uppfyllda.

Försändelser med annat ursprung

En känd avsändare kan vidarebefordra försändelser till vilka denne inte själv är upphovsman till en säkerhetsgodkänd speditör under förutsättning att

a) dessa försändelser hålls åtskilda från försändelser till vilka kontoavsändaren är upphovsman, och

b) ursprunget är tydligt angivet på försändelsen eller på eventuella följesedlar.

Alla sådana försändelser måste genomgå säkerhetskontroll innan de lastas på ett luftfartyg.

TILLÄGG 6-C

VALIDERINGSCHECKLISTA FÖR KÄNDA AVSÄNDARE

Förklarande anmärkningar

Följande gäller i det här formuläret:

— Punkter som är märkta med (*) är obligatoriska och MÅSTE fyllas i.

— Om svaret på en fråga i **fetstil** är **NEJ MÅSTE** valideringen ge **UNDERKÄNT RESULTAT**. Detta gäller inte om frågan inte är tillämplig.

— Den övergripande bedömningen kan först anses vara **GODKÄND** när avsändaren har undertecknat försäkran om åtagande på sista sidan..

— Originalet till försäkran om åtagande ska bevaras av eller vara tillgängligt för den behöriga myndigheten fram till dess att valideringen löper ut. Ett exemplar av försäkran ska lämnas till avsändaren.

▼B

DEL 1

Organisation och ansvarsfördelning

1.1	Valideringsdatum (*)	
	dd/mm/åååå	
1.2	Datum för föregående validering och i förekommande fall unik identitetskod (UNI).	
	dd/mm/åååå	
	UNI	
1.3	Namn på den organisation som ska valideras (*)	
	Namn Momsregistreringsnummer/registreringsnummer hos handelskammaren/företagets registreringsnummer (i förekommande fall)	
1.4	Information om AEOF- eller AEOS-certifikat, i förekommande fall	
	Nummer på AEO-certifikat	
	Datum då tullmyndigheterna senast inspekterade denna anläggning	
1.5	Adress till den anläggning som ska valideras (*)	
	Nummer/avdelning/byggnad	
	Gata	
	Ort	
	Postnummer	
	Land	
1.6	Organisationens huvudadress (om den avviker från adressen till den anläggning som ska valideras, och förutsatt att det är i samma land)	
	Nummer/avdelning/byggnad	
	Gata	
	Ort	
	Postnummer	
	Land	
1.7	Verksamhetens art – typ av frakt som hanteras	

▼B

1.8 Har sökanden ansvar för:	
a) Produktion b) Förpackning c) Lagring d) Försändelse e) Övrigt, precisera	
1.9 Ungefärligt antal anställda vid anläggningen	
1.10 Namn och befattning på den som är ansvarig för flygfraktens/flygpostens säkerhet (*)	
Namn	
Befattning	
1.11 Telefonnummer	
Tfn. nr	
1.12 E-post:adress (*)	
E-post	

DEL 2

Identifierbar flygfrakt/flygpost

Mål: Att fastställa den punkt (eller plats) där frakt/post blir identifierbar som flygfrakt/flygpost.

2.1 Fastställande, genom inspektion av produktionsområde, förpackningsanläggning, lager, urvals- och klareringsområde och andra berörda områden, var och hur en flygfrakt-/flygpostförsändelse blir identifierbar som sådan.
Beskrivning:

***Anm.:* I delarna 5–8 ska detaljerade uppgifter tillhandahållas om skydd av identifierbar flygfrakt/flygpost mot obehörig åtkomst och manipulering.**

DEL 3

Rekrytering och utbildning av personal

Mål: Att säkerställa att all personal (fast anställda, tillfälligt anställda eller inhyrd personal, chaufförer) med tillgång till identifierbar flygfrakt/flygpost har genomgått pålitlighetskontroller före anställning och/eller säkerhetsprövning samt fått tillräcklig utbildning i enlighet med punkt 11.2.7 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998. Dessutom, för att säkerställa att all personal som utför säkerhetsåtgärder vad gäller leveranser utbildas i enlighet med kapitel 11 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998.

Om 3.1 och 3.2 är frågor i **fetstil** *(där svaret NEJ följaktligen automatiskt leder till underkännande) beror på de nationella bestämmelserna i det land där anläggningen är belägen.. Minst en av dessa frågor måste emellertid vara*

▼B

i **fetstil**, *vilket också ska innebära att kontroll före anställningen inte längre behövs om en säkerhetsprövning genomförts.. Personer som har ansvar för genomförande av säkerhetsåtgärder ska alltid ha genomgått säkerhetsprövning.*

3.1 **Omfattar rekryteringsförfarandet kontroll av all personal med tillgång till identifierbar flygfrakt/flygpost före anställningen i enlighet med punkt 11.1.4 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998?** Detta avser personal som rekryteras efter den 29 april 2010.	
JA eller NEJ	
Om JA, vilken typ?	
3.2 **Omfattar detta rekryteringsförfarande även säkerhetsprövning, inbegripet kontroll av straffregister i enlighet med punkt 11.1.3 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998?** Detta avser personal som rekryteras efter den 29 april 2010.	
JA eller NEJ	
Om JA, vilken typ?	
3.3 **Omfattar rekryteringsförfarandet för personer med personligt ansvar för genomförande och övervakning av säkerhetsåtgärder vid anläggningen krav på säkerhetsprövning, inbegripet kontroll av straffregister i enlighet med punkt 11.1.3 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998?**	
JA eller NEJ	
Om JA, specificera	
▼M15 3.4 **Genomgår personal med oövervakad tillgång till identifierbar flygfrakt/flygpost samt personal som genomför säkerhetsåtgärder säkerhetsutbildning i enlighet med punkt 11.2.3.9 innan de får denna tillgång?**	
▼B **JA eller NEJ**	
Om JA, specificera	
3.5 **Genomgår personal (enligt ovan) regelbunden repetitionsutbildning så ofta som föreskrivs för sådan utbildning?**	
JA eller NEJ	
3.6 **Bedömning – är dessa åtgärder tillräckliga för att säkerställa att all personal med tillgång till identifierbar flygfrakt/flygpost och personal som utför säkerhetsåtgärder har rekryterats på korrekt sätt och fått tillräcklig utbildning i enlighet med kapitel 11 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998?**	
JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälen till detta	

▼B

DEL 4

Fysisk säkerhet

Mål: Att fastställa om (den fysiska) säkerhetsnivån på anläggningen eller i lokalerna är tillräckligt hög för att identifierbar flygfrakt/flygpost kan skyddas från obehörig åtkomst.

4.1 Skyddas anläggningen av en fysisk omhägnad?	
JA eller NEJ	
4.2 Omfattas alla tillträdespunkter i anläggningen av tillträdeskontroll?	
JA eller NEJ	
4.3 Om JA, är dessa punkter …?	
Bemannade	
Manuella	
Automatiska	
Elektroniska	
Annat (ange vilket)	
4.4 Är byggnadens konstruktion solid?	
JA eller NEJ	
4.5 Har byggnaden ett fungerande larmsystem?	
JA eller NEJ	
4.6 Har byggnaden ett fungerande system med bevakningskameror (CCTV)?	
JA eller NEJ	
4.7 Om ja, sparas övervakningskamerornas bilder?	
JA eller NEJ	
4.8 Är alla dörrar, fönster och annat tillträde till flygfrakt/flygpost säkrade eller omfattas av tillträdeskontroll?	
JA eller NEJ	
4.9 Om inte, v.g. ange skälen till detta	
4.10 **Bedömning: Är organisationens åtgärder tillräckliga för att förhindra obehörig åtkomst till de områden inom anläggningen och i lokalerna där identifierbar flygfrakt/flygpost hanteras eller lagras?**	
JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälen till detta	

▼B

DEL 5

Produktion

Mål: Att skydda identifierbar flygfrakt/flygpost från obehörig åtkomst eller manipulering.

Dessa frågor ska besvaras om produkten kan identifieras som flygfrakt/flygpost under produktionsprocessen.

5.1 Kontrolleras tillträdet till produktionsområdet?	
JA eller NEJ	
5.2 Om JA, hur?	
5.3 Övervakas produktionsprocessen?	
JA eller NEJ	
5.4 Om JA, hur?	
5.5 Finns det kontroller som förebygger manipulering under produktionsskedet?	
JA eller NEJ	
Om JA, specificera	
5.6 **Bedömning: Vidtar organisationen tillräckliga åtgärder för att skydda identifierbar flygfrakt/flygpost mot obehörig åtkomst eller manipulering under produktionsfasen?**	
JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälen till detta	

DEL 6

Förpackning

Mål: Att skydda identifierbar flygfrakt/flygpost från obehörig åtkomst eller manipulering.

Dessa frågor ska besvaras om produkten kan identifieras som flygfrakt/flygpost under förpackningsprocessen.

6.1 Övervakas förpackningsprocessen?
JA eller NEJ
6.2 Om JA, hur?
6.3 Beskriv den slutgiltiga ytterförpackningen:
a) Är den robust?
JA eller NEJ Beskrivning:

▼B

b) Är den utformad så att det tydligt syns om den har utsatts för manipulering?	
JA eller NEJ	
Beskrivning:	
6.4 a) Används numrerade förseglingar, säkerhetstejp, särskilda stämplar eller pappkartonger som är förslutna med tejp för att se till att det tydligt syns om flygfrakten/flygposten har utsatts för manipulering?	
JA eller NEJ	
Om JA:	
6.4 b) Förvaras förseglingarna, säkerhetstejpen respektive de särskilda stämplarna under säkrade förhållanden när de inte används?	
JA eller NEJ	
Beskrivning:	
6.4 c) Kontrolleras användningen av förseglingar, säkerhetstejp respektive särskilda stämplar?	
JA eller NEJ	
Beskrivning:	
6.5 Om svaret på fråga 6.4 a är JA, hur kontrolleras detta?	
6.6 **Bedömning: Är förpackningsförfarandet sådant att identifierbar flygfrakt/flygpost skyddas tillräckligt mot obehörig åtkomst eller manipulering?**	
JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälen till detta	

DEL 7

Lagring

Mål: Att skydda identifierbar flygfrakt/flygpost från obehörig åtkomst eller manipulering.

Dessa frågor ska besvaras om produkten kan identifieras som flygfrakt/flygpost under lagringen.

7.1 Lagras den färdigställda och förpackade flygfrakten/flygposten säkert och kontrolleras den för spår av manipulering?	
JA eller NEJ	
7.2 **Bedömning: Är lagringsförfarandet sådant att identifierbar flygfrakt/flygpost skyddas tillräckligt mot obehörig åtkomst eller manipulering?**	
JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälen till detta	

▼B

DEL 8

Klarering

Mål: Att skydda identifierbar flygfrakt/flygpost från obehörig åtkomst eller manipulering.

Dessa frågor ska besvaras om produkten kan identifieras som flygfrakt/flygpost under klareringsprocessen.

8.1 Kontrolleras tillgången till klareringsområdet?	
JA eller NEJ	
8.2 Om JA, hur?	
8.3 Vem har tillgång till klareringsområdet?	
Anställda?	
JA eller NEJ	
Chaufförer?	
JA eller NEJ	
Besökare?	
JA eller NEJ	
Entreprenörer?	
JA eller NEJ	
8.4 **Bedömning: Är säkerheten tillräcklig för att skydda flygfrakten/flygposten från obehörig åtkomst eller manipulering inom klareringsområdet?**	
JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälen till detta	

DEL 8A

Försändelser med annat ursprung

Syfte: Att inrätta förfaranden för hantering av icke-säkrade försändelser.

Dessa frågor ska endast besvaras om försändelser för flygtransport tas emot från andra företag.

8A.1 **Tar företaget emot försändelser av frakt för flygtransport från andra företag?**	
JA eller NEJ	
8A.2 Om JA, hur hålls dessa försändelser åtskilda från företagets egna försändelser, och hur identifieras de för den säkerhetsgodkända speditören eller transportören?	

▼B

DEL 9

Transport

Mål: Att skydda identifierbar flygfrakt/flygpost från obehörig åtkomst eller manipulering.

9.1 Hur fraktas flygfrakten/flygposten till den säkerhetsgodkända speditören?	
a) Av den säkerhetsgodkända speditören eller åt denne?	
JA eller NEJ	
b) Avsändarens egen transport?	
JA eller NEJ	
c) Anlitar avsändaren en entreprenör?	
JA eller NEJ	
9.2 **Om avsändaren anlitar en entreprenör:** — **Förseglas eller förpackas flygfrakten/flygposten före transport så det säkerställs att all eventuell manipulering skulle upptäckas?** — **Har transportören undertecknat åkeriförsäkran?**	
JA eller NEJ	
Följande frågor ska endast besvaras om 9.1 b eller 9.1 c är tillämpliga. 9.3 Kan transportfordonets lastutrymme säkras?	
JA eller NEJ	
Om JA, specificera	
9.4 a) Om transportfordonets lastutrymme kan förseglas, görs detta med numrerade försegling-ar?	
JA eller NEJ	
b) Om numrerade förseglingar används, kontrolleras åtkomsten till dessa, och registreras numren vid utlämning?	
JA eller NEJ	
Om JA, specificera	
9.5 Om transportfordonets lastutrymme inte kan förseglas, är flygfrakten/flygposten så beskaffad att det tydligt syns om den har utsatts för manipulering?	
JA eller NEJ	

▼B

9.6 Om JA, redogör för hur detta garanteras.	
9.7 Om NEJ, hur skyddas frakten/posten?	
9.8 **Bedömning: Är åtgärderna tillräckliga för att skydda flygfrakt/flygpost mot obehörig åtkomst under transport?**	
JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälen till detta	

FÖRSÄKRAN OM ÅTAGANDE

Jag intygar att

— **Jag godtar oanmälda inspektioner genomförda av den behöriga myndighetens inspektörer i syfte att övervaka dessa standarder. Om inspektören upptäcker allvarliga säkerhetsbrister kan detta leda till att min status som känd avsändare dras in.**

— **Jag åtar mig att omgående, men senast inom 10 arbetsdagar lämna alla relevanta uppgifter till [den behöriga myndighetens namn], om**

  — **det allmänna säkerhetsansvaret tilldelas någon annan än den namngivna personen i punkt 1.10,**

  — **andra förändringar av lokaler eller förfaranden görs som kan få betydande följder för säkerheten, och**

  — **företaget upphör med sin verksamhet, inte längre hanterar flygfrakt/flygpost eller inte längre kan uppfylla kraven i gällande unionslagstiftning.**

— **Jag åtar mig att upprätthålla säkerhetsstandarderna fram till nästa valideringsbesök och/eller inspektion på plats.**

— **Jag ansvarar helt och fullt för denna förklaring.**

Underskrift	
Befattning	

Bedömning (och notifiering)

Godkänt/Ej godkänt	
Om den allmänna bedömningen leder till att verksamhetsutövaren inte godkänns ska det nedan anges inom vilka områden avsändaren inte uppfyller de föreskrivna säkerhetsstandarderna eller uppvisar särskild sårbarhet. Det ska också anges vilka förändringar som krävs för att den föreskrivna standarden ska uppnås och ett godkännande kan ges.	
Underskrift	
(Validerarens namn)	

▼M2

TILLÄGG 6-C2

VALIDERINGSCHECKLISTA FÖR SÄKERHETSGODKÄNDA SPEDITÖRER I TREDJELAND SOM VALIDERATS FÖR LUFTFARTSSKYDD I EU

Verksamhetsutövare i tredjeland har möjlighet att bli en del av en säker leveranskedja hos en ACC3 (*lufttrafikföretag som transporterar flygfrakt eller flygpost till unionen från ett tredjelands flygplats*) genom att ansöka om godkännande som säkerhetsgodkänd speditör som validerats för luftfartsskydd i EU (RA3). En RA3 är en verksamhetsutövare som hanterar frakt i ett tredjeland som är validerad och godkänd som sådan på grundval av en validering av luftfartsskydd i EU.

En RA3 ska se till att säkerhetsåtgärder som omfattar säkerhetskontroller i förekommande fall har tillämpats för försändelser till unionen och att försändelserna har skyddats från obehörig åtkomst efter det att säkerhetsåtgärderna genomfördes och fram tills försändelserna lastas ombord på ett luftfartyg eller på annat sätt överlämnas till en ACC3 eller en annan RA3.

Villkoren för att transportera flygfrakt eller flygpost till unionen [1] eller Island, Norge och Schweiz anges i genomförandeförordning (EU) 2015/1998.

Checklistan är det hjälpmedel som ska användas av valideraren för luftfartsskydd i EU för bedömning av skyddsnivån för flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES [2] som transporteras av eller på uppdrag av en verksamhetsutövare som ansöker om RA3-godkännande. Checklistan ska bara användas i de fall som anges i punkt 6.8.5.1 b i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998. I de fall som anges i punkt 6.8.5.1 a i den bilagan ska valideraren för luftfartsskydd i EU använda ACC3-checklistan.

En valideringsrapport ska tillhandahållas den behöriga myndighet som utfärdar godkännandet och den validerade verksamhetsutövaren inom högst en månad efter kontrollen på plats. Integrerade delar av valideringsrapporten ska vara åtminstone

— den ifyllda checklistan undertecknad av valideraren för luftfartsskydd i EU och i förekommande fall kommenterad av den validerade verksamhetsutövaren, och

— försäkran om åtagande (tillägg 6-H2 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998) undertecknad av den validerade verksamhetsutövaren, och

— en försäkran om oberoende (tillägg 11-A till genomförandeförordning (EU) 2015/1998) med avseende på den validerade verksamhetsutövaren, undertecknad av valideraren för luftfartsskydd i EU.

Sidnumreringen, datumet för valideringen av luftfartsskydd i EU och validerarens och den validerade verksamhetsutövarens parafering på varje sida ska utgöra bevis för att valideringsrapporten är fullständig.

En RA3 ska kunna använda rapporten i sina affärsförbindelser med alla ACC3 och, i tillämpliga fall, med alla RA3.

---

[1] Unionens medlemsstater: Belgien, Bulgarien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Förenade kungariket, Grekland, Irland, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Nederländerna, Polen, Portugal, Rumänien, Slovakien, Slovenien, Spanien, Sverige, Tjeckien, Tyskland, Ungern och Österrike.

[2] Flygfrakt eller flygpost eller luftfartyg med destination EU eller EES i denna valideringschecklista motsvarar flygfrakt eller flygpost eller luftfartyg med destination unionen samt Island, Norge och Schweiz.

▼M2

Valideringsrapporten ska skrivas på engelska.

Del 5 – Säkerhetskontroll och del 6 – Högriskfrakt eller högriskpost (HRCM) ska bedömas enligt kraven i kapitel 6.7 och 6.8 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998. För de delar som inte kan bedömas mot kraven i genomförandeförordning (EU) 2015/1998 är de grundläggande kraven standarderna och rekommendationerna i bilaga 17 till konventionen angående internationell civil luftfart och anvisningarna i Icaos *Aviation Security Manual (Doc 8973 – Restricted)*.

Förklarande anmärkningar:

— Alla tillämpliga och relevanta delar av checklistan måste fyllas i, i enlighet med den validerade verksamhetsutövarens affärsmodell och verksamhet. Om ingen information lämnas måste detta förklaras.

— Efter varje del ska valideraren för luftfartsskydd i EU fastställa om och i vilken utsträckning målen i den delen har uppfyllts.

DEL 1

Identifiering av den validerade verksamhetsutövaren och valideraren

1.1 Valideringsdatum	
Använd exakt datumformat, t.ex. 01.10.2012–02.10.2012	
dd/mm/åååå	
1.2 Datum för föregående validering i förekommande fall	
dd/mm/åååå	
Tidigare RA3-registreringsnummer, om sådana finns	
AEO-certifikat eller C-TPAT-status eller övriga certifieringar, om sådana finns.	
1.3 Uppgifter om valideraren för luftfartsskydd	
Namn	
Företag/organisation/myndighet	
Unik alfanumerisk identitetskod (UAI)	
E-postadress	
Telefonnummer, inkl. landsnummer	

▼**M2**

1.4 Verksamhetsutövarens namn	
Namn	
Företagsnummer (t.ex. organisationsnummer om sådant finns)	
Nummer/avdelning/byggnad	
Gata	
Ort	
Postnummer	
Stat (i förekommande fall)	
Land	
Boxadress, om sådan finns	
1.5 Organisationens huvudadress (om den avviker från adressen för den anläggning som ska valideras)	
Nummer/avdelning/byggnad	
Gata	
Ort	
Postnummer	
Stat (i förekommande fall)	
Land	
Boxadress, om sådan finns	
1.6 yp av verksamhet – fler än en verksamhetstyp kan vara tillämplig	
a) endast flygfrakt b) luftfart och andra transportsätt c) speditör med godslokaler d) speditör utan godslokaler e) handlingagent f) övriga	
1.7 Tar sökanden ...	
a) emot frakt från säkerhetsgodkända speditörer från ett annat tredjeland?	

▼M2

b) emot frakt från kända avsändare i tredjeland?	
c) emot frakt från kontoavsändare i tredjeland?	
d) emot undantagen frakt?	
e) emot frakt som den säkerhetskontrollerar?	
f) emot frakt som den lagrar?	
g) övrigt, v.g. specificera.	
1.8 Ungefärligt antal anställda vid anläggningen	
Antal	
1.9 Namn och befattning på den person som är ansvarig för luftfartsskydd i samband med flygfrakt eller flygpost från tredjeland	
Namn	
Befattning	
E-postadress	
Telefonnummer, inkl. landsnummer	

DEL 2

Organisation och ansvarsfördelning för säkerhetsgodkända speditörer från tredjeland som validerats för luftfartsskydd i EU

Syfte: Ingen flygfrakt eller flygpost får transporteras till EU eller EES utan att omfattas av säkerhetsåtgärder. Frakt och post som levereras av en RA3 till en ACC3 eller en annan RA3 får endast godtas som säker frakt eller post om en RA3 vidtagit sådana säkerhetsåtgärder. Nedanstående delar i denna checklista innehåller uppgifter om sådana åtgärder.

En RA3 ska ha infört rutiner för att säkerställa att lämpliga säkerhetsåtgärder vidtas för all flygfrakt och flygpost med destination EU eller EES och att säker frakt eller post är skyddad tills den överlämnas till en ACC3 eller en annan RA3. Säkerhetsåtgärder ska bestå av något av följande:

a) Fysisk säkerhetskontroll som ska hålla en tillräckligt hög standard för att i rimlig grad säkerställa att inga förbjudna föremål finns dolda i försändelsen.

b) Andra säkerhetsåtgärder, som ingår i säkerhetssystemet för leveranskedjan, som i rimlig grad kan säkerställa att inga förbjudna föremål finns dolda i försändelsen, och som har använts av en annan RA3, KC3 eller AC3 som godkänts av RA3.

Referens: Punkt 6.8.3 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998.

▼M2

2.1 Har verksamhetsutövaren utarbetat ett säkerhetsprogram?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, gå direkt till punkt 2.5.	
2.2 Verksamhetsutövarens säkerhetsprogram	
Datum – använd exakt datumformat dd/mm/åååå	
Version	
Har säkerhetsprogrammet lämnats in och/eller godkänts av den behöriga myndigheten i det land där verksamhetsutövaren är verksam? Om JA, beskriv förfarandet.	
2.3 Omfattar säkerhetsprogrammet i tillräcklig utsträckning de delar som nämns i delarna 3–9 i checklistan?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, beskriv varför och precisera skälen	
2.4 Är säkerhetsprogrammet slutligt, stabilt och fullständigt?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, ange skälen.	
2.5 Har verksamhetsutövaren etablerat en metod för att säkerställa att flygfrakt eller flygpost omfattas av lämpliga säkerhetsåtgärder innan den överlämnas till en ACC3 eller en annan RA3?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv metoden	
2.6 Har verksamhetsutövaren ett ledningssystem (t.ex. instrument, instruktioner) för att se till att nödvändiga säkerhetsåtgärder genomförs?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv ledningssystemet och ange om det är godkänt, kontrolleras eller tillhandahålls av den behöriga myndigheten eller en annan verksamhetsutövare.	
Om NEJ, förklara hur verksamhetsutövaren garanterar att säkerhetsåtgärder vidtas på erforderligt sätt.	

▼M2

2.7 Slutsatser och allmänna kommentarer om processens tillförlitlighet, slutgiltighet och stabilitet.	
Kommentarer från verksamhetsutövaren	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 3

Rekrytering och utbildning av personal

Syfte: För att säkerställa att föreskrivna säkerhetsåtgärder vidtas ska RA3 utse ansvarsfull och kompetent personal för att arbeta med skydd av flygfrakt eller flygpost. Personal med tillgång till säker flygfrakt ska ha all den kompetens som krävs för att utföra sina uppgifter och ska ha lämplig utbildning.

För att uppfylla detta mål ska det finnas ett förfarande hos RA3 som säkerställer att all personal (t.ex. fast anställda, tillfälligt anställda, inhyrd personal, chaufförer) med direkt och oeskorterad tillgång till flygfrakt eller flygpost som omfattas eller har omfattats av säkerhetsåtgärder

a) har genomgått inledande och regelbundet återkommande pålitlighetskontroller före anställningen eller säkerhetsprövningar, som minst överensstämmer med de krav som ställs av de lokala myndigheterna för de validerade RA3-anläggningarna, och

b) har genomgått inledande och regelbundet återkommande säkerhetsutbildning för att få kunskap om sitt ansvar i fråga om luftfartsskydd i enlighet med de krav som ställs av de lokala myndigheterna för de validerade RA3-anläggningarna.

Anm.:

— En säkerhetsprövning innebär kontroll av en persons identitet och tidigare erfarenhet, inbegripet, när det är lagenligt, eventuellt kriminellt förflutet, som en del av bedömningen av en persons lämplighet för att vidta säkerhetsåtgärder och/eller för oeskorterad tillgång till ett behörighetsområde (enligt definitionen i Icao bilaga 17).

— En pålitlighetskontroll före anställningen ska fastställa personens identitet på grundval av dokumentation, omfatta anställning, utbildning och eventuella luckor under åtminstone de fem föregående åren, och innebära att personen undertecknar en försäkran om eventuellt kriminellt förflutet i alla hemviststater under åtminstone de fem föregående åren (enligt unionens definition).

Referens: Punkt 6.8.3.1 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998.

3.1 Finns det ett förfarande som säkerställer att all personal med direkt och oeskorterad tillgång till säker flygfrakt/flygpost omfattas av pålitlighetskontroll före anställning för bedömning av bakgrund och kompetens?	
JA eller NEJ	
Om JA, ange antalet år som beaktas för pålitlighetskontrollen före anställning och ange vilken verksamhetsutövare som utför kontrollen.	

▼M2

3.2 Innefattar detta förfarande följande?	
☐ Säkerhetsprövning ☐ Pålitlighetskontroll före anställning ☐ Kontroll av straffregister ☐ Intervjuer ☐ Övrigt (precisera) Förklara uppgifterna, ange vilken verksamhetsutövare som utför dem och ange i förekommande fall den föregående tidsperiod som beaktas.	
3.3 Finns ett förfarande som säkerställer att den person som har ansvaret för tillämpning och övervakning av genomförandet av säkerhetsåtgärder vid anläggningen omfattas av pålitlighetskontroll före anställning där man gör en bedömning av bakgrund och kompetens?	
JA eller NEJ	
Om JA, ange antalet år som beaktas för pålitlighetskontrollen före anställning och ange vilken verksamhetsutövare som utför kontrollen.	
3.4 Innefattar detta förfarande följande?	
☐ Säkerhetsprövning ☐ Pålitlighetskontroll före anställning ☐ Kontroll av straffregister ☐ Intervjuer ☐ Övrigt (precisera) Förklara uppgifterna, ange vilken verksamhetsutövare som utför dem och ange i förekommande fall den föregående tidsperiod som beaktas.	
3.5 Genomgår personal med direkt och oeskorterad tillgång till säker flygfrakt eller flygpost säkerhetsutbildning innan de får tillgång till flygfrakten eller flygposten?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv utbildningens innehåll och längd	
3.6 Genomgår personal som tar emot, säkerhetskontrollerar eller skyddar flygfrakt eller flygpost särskild arbetsrelaterad utbildning?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv utbildningens innehåll och längd	
3.7 Genomgår den personal som avses i punkterna 3.5 och 3.6 repetitionsutbildning?	
JA eller NEJ	
Om JA, ange repetitionsutbildningens innehåll och frekvens	

▼**M2**

3.8 Slutsats: Innebär åtgärderna för rekrytering och utbildning att all personal med tillgång till säker flygfrakt eller flygpost på ett korrekt sätt har rekryterats och utbildats enligt en standard som är tillräckligt hög för att de ska ha kännedom om sitt ansvar i fråga om luftfartsskydd?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälen till detta	
Kommentarer från verksamhetsutövaren	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 4

Mottagningsförfaranden

Syfte: En RA3 kan ta emot frakt eller post från en annan RA3, KC3, AC3 eller från en okänd avsändare. En RA3 ska ha lämpliga rutiner för att ta emot frakt och post för att kunna avgöra om en försändelse kommer från en säker leveranskedja eller inte och kunna avgöra vilka säkerhetsåtgärder som måste tillämpas i fråga om försändelsen.

När en försändelse tas emot ska RA3 fastställa statusen för den verksamhetsutövare från vilken den tar emot försändelserna och därvid kontrollera om den unika alfanumeriska identitetskoden (UAI) för den verksamhetsutövare som levererar försändelserna anges i den åtföljande dokumentationen, och bekräfta att det lufttrafikföretag eller den verksamhetsutövare som levererar försändelsen innehar en aktiv status i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan för den angivna flygplatsen eller anläggningen, beroende på vad som är tillämpligt.

Om UAI inte anges i dokumentationen eller om lufttrafikföretagets eller verksamhetsutövarens status i unionsdatabasen inte är aktiv, ska RA3 behandla försändelserna som försändelser som anländer från en okänd källa.

Dessutom ska en RA3 upprätthålla en databas som ska innehålla minst följande uppgifter för varje säkerhetsgodkänd speditör eller känd avsändare som validerats för luftfartsskydd i EU i enlighet med punkt 6.8.5.1, och som den direkt tar emot frakt eller post från för leverans till en ACC3 för transport till unionen:

a) Uppgifter om företaget, inklusive korrekt företagsadress.

b) Företagets typ av verksamhet, utom känslig information om företaget.

c) Kontaktuppgifter, även kontaktuppgifterna för säkerhetsansvariga personer (en eller flera).

d) Företagets organisationsnummer (om tillämpligt).

e) Valideringsrapporten, om sådan finns.

f) Den unika alfanumeriska identitetskod som den tilldelats i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan.

Referens: Punkterna 6.8.3.1, 6.8.3.5 och 6.8.5.4 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998.

Anm.: En RA3 får endast ta emot gods från en AC3 som säker frakt, om nämnda RA3 själv har godkänt avsändaren som AC3, i enlighet med punkt 6.8.3.1 c i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998, och ansvarar för den frakt som avsändaren levererar.

▼M2

4.1 När verksamhetsutövaren godtar en försändelse, kontrollerar den då om den kommer från en annan RA3, en KC3, en AC3 eller en okänd avsändare?	
JA eller NEJ	
Om JA, hur?	
4.2 Kontrollerar verksamhetsutövaren att UAI har angetts i den dokumentation som åtföljer försändelser som tas emot från en annan ACC3, RA3 eller KC3, och bekräftar verksamhetsutövaren den aktiva statusen för ACC3, RA3 eller KC3 i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan?	
JA eller NEJ	
4.3 Om dokumentationen inte innehåller UAI eller om den verksamhetsutövare från vilken frakten tas emot inte har någon aktiv status i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan, har verksamhetsutövaren då ett förfarande för att säkerställa att försändelsen behandlas som en sändning som kommer från en okänd källa?	
JA eller NEJ	
4.4 Godkänner verksamhetsutövaren avsändaren som AC3?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv förfarandet och de säkerhetsåtgärder som verksamhetsutövaren kräver av avsändaren.	
4.5 När verksamhetsutövaren accepterar en försändelse, fastställer den då om destinationen är en flygplats i EU eller EES?	
JA eller NEJ – förklara.	
4.6 Om JA – vidtar verksamhetsutövaren samma säkerhetsåtgärder för all frakt eller post när destinationen är en flygplats i EU eller EES?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv förfarandet	
4.7 När verksamhetsutövaren accepterar en försändelse, fastställer den då om den ska betraktas som högriskfrakt och högriskpost (se definitionen i del 6), även i fråga om försändelser som levereras med andra transportsätt än flyg?	
JA eller NEJ	
Om JA, hur? Beskriv förfarandet	
4.8 Fastställer den validerade verksamhetsutövaren huruvida en säker försändelse som den tar emot har skyddats från obehörig åtkomst eller manipulering?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv på vilket sätt (t.ex. med hjälp av förseglingar, lås, inspektioner)	

▼**M2**

4.9 Är den person som genomför leveransen skyldig att uppvisa en officiell identitetshandling med foto?	
JA eller NEJ	
4.10 Finns det ett förfarande för att identifiera försändelser som måste säkerhetskontrolleras?	
JA eller NEJ	
Om JA, hur?	
4.11 Slutsats: Är förfarandena för att ta emot frakt tillräckliga för att fastställa att flygfrakt eller flygpost med en flygplats i EU eller EES som destination kommer från en säker leveranskedja, eller måste den säkerhetskontrolleras?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälen till detta	
Kommentarer från verksamhetsutövaren	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 5

Säkerhetskontroll

Syfte: Om en RA3 tar emot frakt och post som inte kommer från en säker leveranskedja, måste RA3 säkerhetskontrollera dem innan de får levereras till en ACC3 som säker frakt. En RA3 ska ha infört rutiner för att se till att flygfrakt och flygpost med destination EU eller EES, för transferering, transitering eller lossning på en flygplats i unionen, säkerhetskontrolleras med de metoder eller förfaranden som avses i unionens lagstiftning enligt en standard som i rimlig grad säkerställer att den inte innehåller några förbjudna föremål.

Om säkerhetskontrollen av flygfrakt eller flygpost utförs av eller på uppdrag av den behöriga myndigheten i tredjelandet, ska RA3 ange detta och ange hur lämplig säkerhetskontroll säkerställs.

Referens: Punkt 6.8.3 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998.

▼**M2**

5.1 Genomförs säkerhetskontrollen av en annan verksamhetsutövare på uppdrag av verksamhetsutövaren?	
JA eller NEJ	
Om JA: Ange vilken typ av verksamhetsutövare det rör sig om och beskriv närmare — Privata säkerhetsföretag — Statligt reglerat företag — Statlig anläggning eller myndighet för säkerhetskontroll — Annan Ange typen av avtal eller kontrakt mellan den validerade verksamhetsutövaren och den verksamhetsutövare som utför säkerhetskontroll på dess vägnar.	
5.2 Har verksamhetsutövaren möjlighet att begära att lämpliga säkerhetsåtgärder vidtas när säkerhetskontroll utförs av en av de ovannämnda verksamhetsutövarna?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, precisera	
5.3 Med hjälp av vilka metoder och instruktioner (t.ex. tillsyn, övervakning och kvalitetskontroll) säkerställer verksamhetsutövaren att säkerhetsåtgärder vidtas på erforderligt sätt av sådana tjänsteleverantörer?	
5.4 Vilka metoder för säkerhetskontroll används för flygfrakt och flygpost?	
Precisera, inbegripet uppgifter om den utrustning som används för säkerhetskontroll av flygfrakt och flygpost (t.ex. tillverkare, typ, programvaruversion, standard, serienummer) för alla metoder som används.	
5.5 Ingår den utrustning eller den metod (t.ex. sprängämneshundar) som används i EU:s, Europeiska civila luftfartskonferensens (ECAC) eller Förenta staternas Transportation Security Administrations (TSA) senaste förteckning över godkända metoder och utrustning?	
JA eller NEJ	
Om JA, precisera	

▼M2

Om NEJ, ange detaljerade uppgifter om godkännandet av utrustningen och datum för detta, samt eventuella indikationer på att den överensstämmer med EU:s standarder för utrustning.	
5.6 Används utrustningen i enlighet med tillverkarens instruktioner för användning (Conops), och testas och underhålls utrustningen regelbundet?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv metoden	
5.7 Om sprängämneshundar används, genomgår de grundutbildning och repetitionsutbildning samt ett godkännandeförfarande och ett förfarande för kvalitetskontroll enligt en standard som motsvarar EU:s eller TSA:s krav?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv hela förfarandet och tillhörande dokumentation som ligger till grund för bedömningen	
5.8 Om sprängämneshundar används, genomförs säkerhetskontrollen enligt en metod som motsvarar EU:s eller TSA:s standarder?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv hela förfarandet och tillhörande dokumentation som ligger till grund för bedömningen	
5.9 Tas försändelsens art i beaktande under säkerhetskontrollen?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv hur det garanteras att den metod för säkerhetskontroll som valts tillämpas enligt en standard som är tillräckligt hög för att i rimlig grad kunna säkerställa att inga förbjudna föremål finns dolda i försändelsen.	
5.10 Finns det ett förfarande för att utreda larm som utlöses av utrustningen för säkerhetskontroll? I fråga om viss utrustning, t.ex. röntgenutrustning, utlöses larmet av operatören själv.	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv förfarandet för att följa upp orsakerna till larm i syfte att i rimlig grad säkerställa frånvaron av förbjudna föremål.	

▼M2

Om NEJ, beskriv vad som händer med försändelsen	
5.11 Finns det försändelser som är undantagna från säkerhetskontroll?	
JA eller NEJ	
5.12 Finns det undantag som inte är förenliga med unionens förteckning?	
JA eller NEJ	
Om JA, precisera	
5.13 Kontrolleras tillträdet till området för säkerhetskontroll för att säkerställa att endast godkänd och utbildad personal beviljas tillträde?	
JA eller NEJ	
Om JA, specificera	
5.14 Finns ett etablerat system för kvalitetskontroll och/eller testning?	
JA eller NEJ	
Om JA, specificera	
5.15 Slutsats: Säkerhetskontrolleras flygfrakt eller flygpost med någon av de metoder eller förfaranden som förtecknas i punkt 6.2.1 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998 enligt en standard som i rimlig grad säkerställer att den inte innehåller några förbjudna föremål?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälet till detta	
Kommentarer från verksamhetsutövaren	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 6

Högriskfrakt eller högriskpost

Syfte: Försändelser som har sitt ursprung eller som transfereras på platser som av unionen betecknas som högriskområden, eller som förefaller ha utsatts för betydande manipulering, ska betraktas som högriskfrakt och högriskpost. Sådana försändelser ska säkerhetskontrolleras i enlighet med särskilda föreskrifter. En RA3 ska ha en rutin för att se till att högriskfrakt eller högriskpost med destination EU eller EES identifieras och omfattas av lämpliga kontroller i enlighet med unionens lagstiftning.

Den ACC3 till vilken en RA3 levererar flygfrakt eller flygpost för transport ska ha rätt att informera en RA3 om den senaste utvecklingen av relevant information angående ursprungsorter med hög risk.

▼**M2**

En RA3 ska vidta samma åtgärder oavsett om den tar emot högriskfrakt eller högriskpost från ett lufttrafikföretag eller via andra transportsätt.

Referens: Punkt 6.7 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998.

Anm.: Säkerhetskontrollerad högriskfrakt eller högriskpost för transport till EU/EES ska märkas med säkerhetsstatusen ”SHR”, som betyder att försändelsen är säker för passagerar-, frakt- och postluftfartyg i enlighet med högriskkrav.

6.1 Vet personalen med ansvar för att vidta säkerhetsåtgärder vilken flygfrakt och flygpost som ska behandlas som högriskfrakt och högriskpost?	
JA eller NEJ	
Om JA, specificera	
6.2 Har verksamhetsutövaren rutiner för identifiering av högriskfrakt och högriskpost?	
JA eller NEJ	
Om JA, specificera	
6.3 Omfattas högriskfrakt och högriskpost av förfaranden för säkerhetskontroll av högriskfrakt eller högriskpost enligt unionslagstiftningen?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, ange de förfaranden som tillämpas	
6.4 Utfärdar verksamhetsutövaren, efter säkerhetskontrollen, en försäkran om säkerhetsstatus för SHR i den dokumentation som åtföljer försändelsen?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv hur säkerhetsstatusen utfärdas och i vilket dokument	
6.5 Slutsats: Är det förfarande som verksamhetsutövaren har infört relevant och tillräckligt för att säkerställa att all högriskfrakt och högriskpost har behandlats korrekt före lastning?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälet till detta	
Kommentarer från verksamhetsutövaren	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

▼M2

DEL 7

Skydd av säker flygfrakt och flygpost

Syfte: En RA3 ska ha rutiner som säkerställer att flygfrakt och/eller flygpost med destination EU eller EES skyddas mot obehörig åtkomst och/eller manipulering, från och med det att säkerhetskontroll eller andra säkerhetsåtgärder genomförs, eller från och med mottagandet efter det att säkerhetskontroll eller säkerhetsåtgärder har genomförts, fram till lastning eller överlämnande till en ACC3 eller annan RA3. Om tidigare säker flygfrakt och post inte är skyddad därefter, får den inte lastas eller överlämnas till en ACC3 eller en annan RA3 som säker frakt eller post.

Skydd kan skapas på olika sätt, t.ex. fysiskt (t.ex. hinder, låsta rum), med personer (t.ex. patrullering, utbildad personal) och tekniskt (t.ex. CCTV, inbrottslarm).

Säker flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES bör vara skild från flygfrakt eller flygpost som inte är säker.

Referens: Punkt 6.8.3.1 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998.

7.1 Skyddas säker flygfrakt och flygpost på uppdrag av den validerade verksamhetsutövaren eller av en annan verksamhetsutövare?	
JA eller NEJ	
Om JA: Ange vilken typ av verksamhetsutövare det rör sig om och beskriv närmare — Privata säkerhetsföretag — Statligt reglerat företag — Statlig anläggning eller myndighet för säkerhetskontroll — Annan	
7.2 Genomförs säkerhetsåtgärder och skydd för att förhindra manipulering under säkerhetskontrollen?	
JA eller NEJ	
Om JA, specificera Ange vilken eller vilka typer av skydd som finns: — Fysiska (t.ex. staket, barriär, stabilt konstruerad byggnad) — Personer (t.ex. patrullering) — Tekniskt (t.ex. CCTV, alarmsystem) Förklara hur de är utformade.	

▼**M2**

7.3 Är den säkra flygfrakten/flygposten endast tillgänglig för personer med tillstånd?	
JA eller NEJ	
Om JA, specificera Ange hur samtliga tillträdespunkter (inklusive dörrar och fönster) till identifierbar och säker flygfrakt/flygpost kontrolleras.	
7.4 Finns det rutiner för att säkerställa att flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES som varit föremål för säkerhetsåtgärder skyddas mot obehörig åtkomst från det ögonblick den har säkrats fram till lastningen eller till dess att den överlämnas till en ACC3 eller en annan RA3?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv hur den är skyddad (t.ex. fysiskt, med personal, tekniskt). Ange även om byggnaden är stabilt konstruerad och av vilket material.	
Om NEJ, v.g. ange skälen till detta	
7.5 Slutsats: Är skyddet av försändelser tillräckligt starkt för att förhindra obehörig åtkomst?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälet till detta	
Kommentarer från verksamhetsutövaren	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 8

Dokumentation

Syfte: En RA3 ska säkerställa att den dokumentation som åtföljer en försändelse för vilken denna RA3 har vidtagit säkerhetsåtgärder (t.ex. säkerhetskontroll, skydd) innefattar åtminstone

a) den unika alfanumeriska identitetskod som erhållits från den behöriga myndighet som utfärdar godkännandet, och

▼M2

b) en unik identitetsbeteckning för försändelsen, t.ex. underflygfraktsedelns (HAWB) eller huvudflygfraktsedelns (MAWB) nummer, i tillämpliga fall, och

c) försändelsens innehåll, och

d) säkerhetsstatusen, angiven enligt följande:

— ”SPX”, som betyder att försändelsen är säker för passagerar-, frakt- och postluftfartyg, eller

— ”SCO”, som betyder att försändelsen endast uppfyller kraven för att lastas ombord på frakt- och postluftfartyg, eller

— ”SHR”, som betyder att försändelsen är säker för passagerar-, frakt- och postluftfartyg i enlighet med högriskkrav.

Om säkerhetsstatusen är utfärdad av RA3 ska verksamhetsutövaren dessutom ange skälen för utfärdandet, exempelvis de metoder som använts för säkerhetskontrollen eller skälen till att försändelsen undantagits från säkerhetskontroll, med användning av de standarder som antagits i CSD-programmet (*Consignment Security Declaration*).

Den dokumentation som åtföljer försändelsen kan vara i elektronisk eller skriftlig form, antingen i form av en flygfraktsedel, motsvarande postdokumentation eller i en separat förklaring.

Referens: Led d i punkt 6.3.2.6, punkterna 6.8.3.4, 6.8.3.5 och 6.8.3.6 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998

8.1 Säkerställer verksamhetsutövaren att lämplig åtföljande dokumentation upprättas och att den inbegriper den information som krävs enligt led d i punkt 6.3.2.6, punkterna 6.8.3.4, 6.8.3.5 och 6.8.3.6 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, förklara	
8.2 Anger verksamhetsutövaren fraktens status och hur den fastställdes?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, förklara	
8.3 Slutsats: Är förfarandet för dokumentation tillräckligt för att säkerställa att frakt eller post tillhandahålls med åtföljande dokumentation som anger korrekt säkerhetsstatus och all erforderlig information?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälet till detta	
Kommentarer från verksamhetsutövaren	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

▼M2

DEL 9

Transport

Syfte: Flygfrakt och flygpost måste skyddas från obehörig åtkomst eller manipulering från det ögonblick den har säkrats fram till lastningen eller till dess att den överlämnas till en ACC3 eller en annan RA3. Detta inbegriper skydd under transporten till luftfartyget, till en ACC3 eller till en annan RA3. Om tidigare säker flygfrakt och post inte är skyddad under transporten, får den inte lastas eller överlämnas till en ACC3 eller en annan RA3 som säker frakt.

Under transporten till ett luftfartyg, en ACC3 eller en annan RA3 ansvarar RA3 för skyddet av säkra försändelser. Detta gäller bland annat de fall då transporten utförs av en annan verksamhetsutövare, t.ex. en speditör, på dess vägnar. Det gäller inte fall där försändelsen transporteras under ansvar av en ACC3 eller en annan RA3.

Referens: Punkt 6.8.3 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998.

9.1 Hur fraktas flygfrakten eller flygposten till en ACC3 eller till en annan RA3?	
a) Validerade verksamhetsutövarens egen transport?	
JA eller NEJ	
b) Transporteras av andra RA3 eller ACC3?	
JA eller NEJ	
c) Underleverantörer som används av den validerade verksamhetsutövaren?	
JA eller NEJ	
9.2 Är flygfrakten eller flygposten förpackad så att det tydligt syns om den utsatts för manipulering?	
JA eller NEJ	
Om JA, hur?	
9.3 Är fordonet låst eller förseglat före transport?	
JA eller NEJ	
Om JA, hur?	
9.4 Om numrerade förseglingar används, kontrolleras åtkomsten till dessa, och registreras numren?	
JA eller NEJ	
Om JA, specificera	
9.5 I förekommande fall, undertecknar respektive transportföretag åkeriförsäkran?	
JA eller NEJ	

▼M2

9.6 Har den person som transporterar frakten varit föremål för särskilda säkerhetsåtgärder och fått utbildning i säkerhetsmedvetenhet innan han/hon får tillåtelse att transportera säker flygfrakt eller flygpost, eller båda?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv vilken typ av säkerhetsåtgärder (t.ex. pålitlighetskontroll före anställning, säkerhetsprövning) och vilken slags utbildning det rör sig om (t.ex. utbildning om säkerhetsfrågor).	
9.7 Slutsats: Är åtgärderna tillräckliga för att skydda flygfrakt eller flygpost mot obehörig åtkomst under transport?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälen till detta	
Kommentarer från verksamhetsutövaren	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 10

Överensstämmelse

Syfte: Efter att ha bedömt delarna 1–9 i denna checklista ska valideraren för luftfartsskydd i EU avgöra om kontrollen på plats bekräftar genomförandet av säkerhetsåtgärder i enlighet med målen i checklistan för flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES.

Två olika scenarier är möjliga. Valideraren för luftfartsskydd i EU anser att verksamhetsutövaren

1. uppfyller kraven i checklistan; en valideringsrapport ska tillhandahållas den behöriga myndighet som utfärdar godkännandet och den validerade verksamhetsutövaren inom högst en månad efter kontrollen på plats,

2. inte uppfyller kraven i checklistan. I sådant fall ska verksamhetsutövaren inte godkännas för att leverera säker flygfrakt eller flygpost med EU eller EES som destination till en ACC3 eller till en annan RA3. Verksamhetsutövaren ska få en kopia av den ifyllda checklistan där bristerna anges.

10.1 Allmän slutsats: Ange det fall som ligger närmast den situation som validerats	
1 eller 2	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	
Kommentarer från verksamhetsutövaren	

Validerarens namn:

Datum:

Underskrift:

▼M2

BILAGA

Förteckning över besökta och intervjuade personer och verksamhetsutövare

Uppgifter ska lämnas om verksamhetsutövarens namn, kontaktpersonens namn och befattning samt datumet för besöket eller intervjun.

Verksamhetsutövarens namn	Kontaktpersonens namn	Kontaktpersonens befattning	Datum för besök eller intervju

TILLÄGG 6-C3

VALIDERINGSCHECKLISTA FÖR ACC3

Godkännande som ACC3 (*lufttrafikföretag som transporterar flygfrakt eller flygpost till unionen från ett tredjelands flygplats*) är grundkravet för transport av flygfrakt eller flygpost till Europeiska unionen [1] (EU) eller Island, Norge och Schweiz, och krävs enligt genomförandeförordning (EU) 2015/1998.

ACC3-godkännande krävs i princip för alla flygningar med frakt eller post för transferering, transitering eller lossning vid flygplatser i EU eller EES [2]. De behöriga myndigheterna i Europeiska unionens medlemsstater, Island, Norge och Schweiz ansvarar var och en för att godkänna lufttrafikföretag som ACC3. Godkännandet bygger på lufttrafikföretagets säkerhetsprogram och på en kontroll på plats av genomförandet i enlighet med de krav som anges i denna valideringschecklista.

Checklistan är det hjälpmedel som ska användas av valideraren för luftfartsskydd i EU för bedömning av skyddsnivån för flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES som transporteras av eller på uppdrag av en ACC3 eller ett lufttrafikföretag som ansöker om ACC3-godkännande.

[1] Unionens medlemsstater: Belgien, Bulgarien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Förenade kungariket, Grekland, Irland, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Nederländerna, Polen, Portugal, Rumänien, Slovakien, Slovenien, Spanien, Sverige, Tjeckien, Tyskland, Ungern och Österrike.

[2] Flygfrakt eller flygpost eller luftfartyg med destination EU eller EES i denna valideringschecklista motsvarar flygfrakt eller flygpost eller luftfartyg med destination EU samt Island, Norge och Schweiz.

▼M2

En valideringsrapport ska tillhandahållas den behöriga myndighet som utfärdar godkännandet och den validerade verksamhetsutövaren inom högst en månad efter kontrollen på plats. Integrerade delar av valideringsrapporten ska vara åtminstone

— den ifyllda checklistan undertecknad av valideraren för luftfartsskydd i EU och i förekommande fall kommenterad av den validerade verksamhetsutövaren, och

— försäkran om åtagande (tillägg 6-H1 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998) undertecknad av den validerade verksamhetsutövaren, och

— en försäkran om oberoende (tillägg 11-A till genomförandeförordning (EU) 2015/1998) med avseende på den validerade verksamhetsutövaren, undertecknad av valideraren för luftfartsskydd i EU.

Sidnumreringen, datumet för valideringen av luftfartsskydd i EU och validerarens och den validerade verksamhetsutövarens parafering på varje sida ska utgöra bevis för att valideringsrapporten är fullständig. Valideringsrapporten ska skrivas på engelska.

Del 3 – Lufttrafikföretagets säkerhetsprogram, Del 6 – Databas, Del 7 – Säkerhetskontroll och Del 8 – Högriskfrakt eller högriskpost ska bedömas enligt kraven i kapitel 6.7 och 6.8 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998. De grundläggande kraven för övriga delar är standarderna och rekommendationerna i bilaga 17 till konventionen angående internationell civil luftfart och anvisningarna i Icaos *Aviation Security Manual (Doc 8973 – Restricted)*.

Förklarande anmärkningar:

— Alla tillämpliga och relevanta delar av checklistan måste fyllas i, i enlighet med den validerade verksamhetsutövarens affärsmodell och verksamhet. Om ingen information lämnas måste detta förklaras.

— Efter varje del ska valideraren för luftfartsskydd i EU fastställa om och i vilken utsträckning målen i den delen har uppfyllts.

DEL 1

Identifiering av den validerade verksamhetsutövaren och valideraren

1.1 Valideringsdatum	
Använd exakt datumformat, t.ex. 01.10.2012–02.10.2012	
dd/mm/åååå	
1.2 Datum för föregående validering och unik alfanumerisk identitetskod (UAI) för ACC3 om möjligt	
dd/mm/åååå	
UAI	

▼**M2**

1.3 Uppgifter om valideraren för luftfartsskydd	
Namn	
Företag/organisation/myndighet	
UAI	
E-postadress	
Telefonnummer, inkl. landsnummer	
1.4 Namn på det lufttrafikföretag som ska valideras	
Namn	
AOC (drifttillstånd) utfärdat i (statens namn)	
Lufttrafikföretagets IATA-kod (*International Air Transport Association*), eller Icao-kod (Internationella civila luftfartsorganisationen) om IATA-kod inte finns. Specificera vilken kod som anges.	
Stat som ansvarar för godkännande av lufttrafikföretaget som ACC3	
1.5 Uppgifter om platsen för den flygplats i tredjeland som ska valideras eller frakt- eller postanläggningar knutna till den	
Namn	
Flygplatsens IATA- eller Icao-kod	
Land	
1.6 Lufttrafikföretagets typ av verksamhet – fler än en verksamhetstyp kan vara tillämplig	
a) Transport av passagerare och frakt/post b) Transport av enbart frakt och post c) Transport av enbart frakt d) Transport av enbart post e) Integrator f) Charter	
1.7 Namn och befattning på den person som är ansvarig för luftfartsskydd i samband med flygfrakt eller flygpost från tredjeland	
Namn	
Befattning	
E-postadress	

▼M2

Telefonnummer, inkl. landsnummer	
1.8 Adress till lufttrafikföretagets huvudkontor på den flygplats där besöket äger rum	
Nummer/avdelning/byggnad/flygplats	
Gata	
Ort	
Postnummer	
Stat (i förekommande fall)	
Land	
1.9 Adress till lufttrafikföretagets huvudkontor, t.ex. säte	
Nummer/avdelning/byggnad/flygplats	
Gata	
Ort	
Postnummer	
Stat (i förekommande fall)	
Land	

DEL 2

ACC3:s organisation och ansvar vid flygplatsen

Syfte: Ingen flygfrakt eller flygpost får transporteras till EU eller EES utan att omfattas av säkerhetsåtgärder. Nedanstående delar i denna checklista innehåller uppgifter om sådana åtgärder. En ACC3 får inte acceptera frakt eller post för transport med ett luftfartyg med EU som destination utan att genomförandet av säkerhetskontroll eller andra säkerhetsåtgärder kan bekräftas och redovisas av en säkerhetsgodkänd speditör som validerats för luftfartsskydd i EU, en känd avsändare som validerats för luftfartsskydd i EU eller en kontoavsändare som godkänts av ACC3 själv eller av en säkerhetsgodkänd speditör som validerats för luftfartsskydd i EU, eller utan att sådana försändelser genomgår säkerhetskontroll enligt unionens lagstiftning.

En ACC3 ska ha ett förfarande för att säkerställa att lämpliga säkerhetsåtgärder vidtas för all flygfrakt och flygpost med destination EU eller EES, om den inte är undantagen från säkerhetskontroll i enlighet med unionens lagstiftning, och att frakten eller posten därefter skyddas fram till lastningen ombord på luftfartyg. Säkerhetsåtgärder ska bestå av

▼M2

— fysisk säkerhetskontroll som ska hålla en tillräckligt hög standard för att i rimlig grad säkerställa att inga förbjudna föremål finns dolda i försändelsen, eller

— andra säkerhetsåtgärder som ingår i en leveranskedjas säkerhetssystem, som i rimlig grad kan säkerställa att inga förbjudna föremål finns dolda i försändelsen, och som vidtas av säkerhetsgodkända speditörer som validerats för luftfartsskydd i EU, kända avsändare eller av en kontoavsändare som godkänts av ACC3 själv eller av en säkerhetsgodkänd speditör som validerats för luftfartsskydd i EU.

Referens: Punkt 6.8.3 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998

2.1 Har lufttrafikföretaget etablerat en metod för att säkerställa att flygfrakt eller flygpost omfattas av lämpliga säkerhetsåtgärder innan den lastas ombord på luftfartyg med EU eller EES som destination?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv metoden	
2.2 Vidtas säkerhetsåtgärderna av lufttrafikföretaget eller för dess räkning av en verksamhetsutövare som omfattas av lufttrafikföretagets säkerhetsprogram?	
Om JA, precisera	
Om NEJ, vilka verksamhetsutövare som inte omfattas av lufttrafikföretagets säkerhetsprogram vidtar säkerhetsåtgärder för flygfrakt eller flygpost som detta lufttrafikföretag transporterar till EU eller EES?	
Ange vilken typ av verksamhetsutövare det rör sig om och beskriv närmare — Privat marktjänstföretag — Statligt reglerat företag — Statlig anläggning eller myndighet för säkerhetskontroll — Annan	
2.3 Med hjälp av vilka metoder och instruktioner (t.ex. tillsyn, övervakning och kvalitetskontroll) säkerställer lufttrafikföretaget att säkerhetsåtgärder vidtas på erforderligt sätt av ovannämnda tjänsteleverantörer?	
2.4 Har lufttrafikföretaget möjlighet att begära att lämpliga säkerhetsåtgärder vidtas när säkerhetskontroll utförs av en verksamhetsutövare som inte omfattas av lufttrafikföretagets säkerhetsprogram, t.ex. statliga anläggningar?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, precisera	

▼M2

2.5 Med hjälp av vilka metoder och instruktioner (t.ex. tillsyn, övervakning och kvalitetskontroll) säkerställer lufttrafikföretaget att säkerhetsåtgärder vidtas på erforderligt sätt av sådana tjänsteleverantörer?	
2.6 Har ett program för säkerhetsgodkända speditörer eller kända avsändare för flygfrakt och flygpost införts i enlighet med Icao-standarder i den stat där flygplatsen som valideringsbesöket äger rum på ligger?	
Om JA, beskriv programmets innehåll och hur det har införts	
2.7 Slutsatser och allmänna kommentarer om processens tillförlitlighet, slutgiltighet och stabilitet.	
Kommentarer från lufttrafikföretaget	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 3

Lufttrafikföretagets säkerhetsprogram

Syfte: ACC3 ska se till att säkerhetsprogrammet omfattar alla åtgärder för luftfartsskydd som är relevanta och tillräckliga för att flygfrakt och flygpost ska kunna transporteras till unionen.

Lufttrafikföretagets säkerhetsprogram och tillhörande dokumentation ska vara utgångspunkten för de säkerhetsåtgärder som vidtas i överensstämmelse med målet för denna checklista. Lufttrafikföretaget kan överväga att överlämna sin dokumentation till valideraren för luftfartsskydd i EU före besöket på plats så att denne kan ta del av informationen om de platser som ska besökas.

Referens: Punkt 6.8.2.1 i bilagan och tillägg 6-G till genomförandeförordning (EU) 2015/1998

Anm.: Följande punkter som anges i förteckningen i tillägg 6-G till genomförandeförordning (EU) 2015/1998 ska omfattas:

a) Beskrivning av åtgärder för flygfrakt och flygpost.

b) Mottagningsförfaranden.

c) System och kriterier för säkerhetsgodkända speditörer.

d) System och kriterier för kända avsändare.

e) System och kriterier för kontoavsändare.

f) Standard för säkerhetskontroll.

g) Plats för säkerhetskontroll.

h) Uppgifter om utrustning för säkerhetskontroll.

i) Uppgifter om operatören eller tjänsteleverantören.

j) Förteckning över undantag från säkerhetskontroll.

k) Hantering av högriskfrakt och -post.

▼M2

3.1 Säkerhetsprogram för lufttrafikföretag	
Datum – använd exakt datumformat dd/mm/åååå	
Version	
Har programmet tidigare lämnats in till en behörig myndighet i EU eller EES? Om JA, var det för ACC3-godkännande? Andra syften?	
3.2 Omfattar säkerhetsprogrammet i tillräcklig utsträckning delarna i förteckningen ovan?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, beskriv varför och precisera skälen	
3.3 Är de åtgärder för luftfartsskydd som beskrivs i säkerhetsprogrammet relevanta och tillräckliga för att skydda flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES enligt de standarder som krävs?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, beskriv varför och precisera skälen	
3.4 Slutsats: Är säkerhetsprogrammet slutligt, stabilt och fullständigt?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälen till detta	
Kommentarer från lufttrafikföretaget	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 4

Rekrytering och utbildning av personal

Syfte: ACC3 ska utse ansvarsfull och kompetent personal för att arbeta med skydd av flygfrakt eller flygpost. Personal med tillgång till säker flygfrakt ska ha den kompetens som krävs för att utföra sina uppgifter och ska ha lämplig utbildning.

För att uppfylla detta mål ska ACC3 ha ett förfarande för att säkerställa att all personal (t.ex. fast anställda, tillfälligt anställda, inhyrd personal, chaufförer) med direkt och oeskorterad tillgång till flygfrakt eller flygpost som omfattas eller har omfattats av säkerhetsåtgärder

— har genomgått inledande och regelbundet återkommande pålitlighetskontroller före anställningen eller säkerhetsprövningar, som åtminstone överensstämmer med de krav som ställs av de lokala myndigheterna för den validerade flygplatsen, och

— har genomgått inledande och regelbundet återkommande säkerhetsutbildning för att få kunskap om sitt ansvar i fråga om luftfartsskydd i enlighet med de krav som ställs av de lokala myndigheterna för den validerade flygplatsen.

▼**M2**

Referens: Punkt 6.8.3.1 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998

Anm.:

— En säkerhetsprövning innebär kontroll av en persons identitet och tidigare erfarenhet, inbegripet, när det är lagenligt, eventuellt kriminellt förflutet, som en del av bedömningen av en persons lämplighet för att vidta säkerhetsåtgärder eller för oeskorterad tillgång till ett behörighetsområde (enligt definitionen i Icao bilaga 17).

— En pålitlighetskontroll före anställningen ska fastställa personens identitet på grundval av dokumentation, omfatta anställning, utbildning och eventuella luckor under åtminstone de fem föregående åren, och innebära att personen undertecknar en försäkran om eventuellt kriminellt förflutet i alla hemviststater under åtminstone de fem föregående åren (enligt unionens definition).

4.1 Finns det ett förfarande som säkerställer att all personal med direkt och oeskorterad tillgång till säker flygfrakt eller flygpost omfattas av pålitlighetskontroll före anställning för bedömning av bakgrund och kompetens?	
JA eller NEJ	
Om JA, ange antalet år som beaktas för pålitlighetskontrollen före anställning och ange vilken verksamhetsutövare som utför kontrollen.	
4.2 Innefattar detta förfarande följande?	
— Säkerhetsprövning — Pålitlighetskontroll före anställning — Kontroll av straffregister — Intervjuer — Övrigt (precisera) Förklara uppgifterna, ange vilken verksamhetsutövare som utför dem och ange i förekommande fall den föregående tidsperiod som beaktas.	
4.3 Finns ett förfarande som säkerställer att den person som har ansvaret för tillämpning och övervakning av genomförandet av säkerhetsåtgärder vid anläggningen omfattas av pålitlighetskontroll före anställning där man gör en bedömning av bakgrund och kompetens?	
JA eller NEJ	
Om JA, ange antalet år som beaktas för pålitlighetskontrollen före anställning och ange vilken verksamhetsutövare som utför kontrollen.	
4.4 Innefattar detta förfarande följande?	
— Säkerhetsprövning — Pålitlighetskontroll före anställning — Kontroll av straffregister — Intervjuer — Övrigt (precisera) Förklara uppgifterna, ange vilken verksamhetsutövare som utför dem och ange i förekommande fall den föregående tidsperiod som beaktas.	

▼M2

4.5 Genomgår personal med direkt och oeskorterad tillgång till säker flygfrakt eller flygpost säkerhetsutbildning innan de får tillgång till flygfrakten eller flygposten?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv utbildningens innehåll och längd	
4.6 Genomgår personal som tar emot, säkerhetskontrollerar eller skyddar flygfrakt eller flygpost särskild arbetsrelaterad utbildning?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv utbildningens innehåll och längd	
4.7 Genomgår den personal som avses i punkterna 4.5 och 4.6 repetitionsutbildning?	
JA eller NEJ	
Om JA, ange repetitionsutbildningens innehåll och frekvens	
4.8 Slutsats: Innebär åtgärderna för rekrytering och utbildning att all personal med tillgång till säker flygfrakt eller flygpost på ett korrekt sätt har utsetts och utbildats enligt en standard som är tillräckligt hög för att de ska ha kännedom om sitt ansvar i fråga om luftfartsskydd?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälen till detta	
Kommentarer från lufttrafikföretaget	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 5

Mottagningsförfaranden

Syfte: En ACC3 ska ha ett förfarande för att efter mottagandet av en försändelse bedöma och kontrollera dess säkerhetsstatus med avseende på tidigare kontroller.

Förfarandet ska omfatta följande:

a) Bekräftelse av att den verksamhetsutövare som levererar försändelsen innehar en aktiv status i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan för den angivna flygplatsen eller anläggningen.

b) Kontroll av att unionsdatabasens unika alfanumeriska identitetskod för den verksamhetsutövare som levererar försändelsen anges i den åtföljande dokumentationen.

▼M2

c) Om försändelser tas emot från en kontoavsändare: kontroll av att verksamhetsutövaren är förtecknad i lufttrafikföretagets databas.

Om identitetskoden inte anges i den åtföljande dokumentationen, eller om det lufttrafikföretag eller den verksamhetsutövare som levererar försändelserna inte innehar en aktiv status i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan, eller, när det gäller kontoavsändare, om verksamhetsutövaren inte finns med i lufttrafikföretagets databas, ska detta betraktas som att inga säkerhetsåtgärder har genomförts tidigare, och försändelserna ska säkerhetskontrolleras av ACC3 eller av en annan RA3 som validerats för luftfartsskydd i EU innan de lastas ombord på luftfartyget.

d) Kontroll av huruvida försändelsen levereras av en person som har utsetts av en säkerhetsgodkänd speditör eller känd avsändare som validerats för luftfartsskydd i EU och som finns upptagen i dess (ACC3) databas, eller huruvida den levereras av en person som har utsetts av en kontoavsändare som godkänts av en sådan säkerhetsgodkänd speditör eller godkänts av lufttrafikföretaget.

e) Den person som utsetts ska vara den person som fått i uppdrag att leverera flygfrakten eller flygposten till lufttrafikföretaget. Den person som lämnar försändelsen till lufttrafikföretaget ska legitimera sig med id-kort, pass, körkort eller annan identitetshandling som bär personens foto och har utfärdats eller erkänts av den nationella myndigheten.

f) I tillämpliga fall, kontroll av huruvida försändelsen åtföljs av alla föreskrivna luftfartsskyddsrelaterade uppgifter (flygfraktsedel och information om säkerhetsstatus på papper eller elektroniskt, beskrivning av försändelsen och dess unika identitetsbeteckning, skäl för utfärdande av säkerhetsstatusen, metoder eller förfaranden för säkerhetskontroll eller skäl till att försändelsen undantagits från säkerhetskontroll) som avser de försändelser av flygfrakt och flygpost som levereras.

g) Kontroll av huruvida försändelsen är fri från tecken på manipulering.

h) Kontroll av huruvida försändelsen måste behandlas som högriskfrakt och högriskpost.

Referens: Punkterna 6.8.3.5, 6.8.3.6, 6.8.3.7 och 6.8.5.4 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998

5.1 Fastställer lufttrafikföretaget huruvida en försändelse som det tar emot direkt kommer från en säkerhetsgodkänd speditör, en känd avsändare eller en kontoavsändare som erkänts i enlighet med unionens lagstiftning om flygfrakt och som finns förtecknad i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan och i lufttrafikföretagets databas?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv förfarandet	
5.2 Kontrollerar lufttrafikföretaget att UAI har angetts i den dokumentation som åtföljer försändelser som tas emot från en annan ACC3, RA3 eller KC3, och bekräftar lufttrafikföretaget den aktiva statusen för ACC3, RA3 eller KC3 i databasen för säkerhet i leveranskedjan?	
JA eller NEJ	

▼M2

5.3 Om dokumentationen inte innehåller UAI eller om den verksamhetsutövare från vilken frakten tas emot inte har någon aktiv status i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan, har verksamhetsutövaren då ett förfarande för att säkerställa att försändelsen behandlas som en sändning som kommer från en okänd källa?	
JA eller NEJ	
5.4 Utser lufttrafikföretaget avsändaren som AC3?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv förfarandet och de säkerhetsåtgärder som lufttrafikföretaget kräver av avsändaren.	
5.5 Fastställer lufttrafikföretaget huruvida en försändelse som det tar emot direkt har en flygplats i EU eller EES som destination?	
JA eller NEJ – förklara	
5.6 Om JA – vidtar lufttrafikföretaget samma säkerhetsåtgärder för all frakt eller post när destinationen är en flygplats i EU eller EES?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv förfarandet	
5.7 Fastställer lufttrafikföretaget huruvida en försändelse som det tar emot direkt ska betraktas som högriskfrakt och högriskpost, inbegripet försändelser som levereras med andra transportsätt än flyg?	
JA eller NEJ	
Om JA, hur? Beskriv förfarandet	
5.8 Fastställer lufttrafikföretaget huruvida en säker försändelse som det tar emot har skyddats från obehörig åtkomst eller manipulering?	
JA eller NEJ	

▼M2

Om JA, beskriv (t.ex. förseglingar, lås).	
5.9 Fastställer lufttrafikföretaget på grundval av givna data huruvida ytterligare säkerhetsåtgärder måste vidtas om lufttrafikföretaget accepterar transitflygfrakt eller transitflygpost på denna plats (frakt eller post som avgår med samma luftfartyg som den ankom med)?	
JA eller NEJ	
Om JA, hur fastställs det?	
Om NEJ, vilka kontroller genomförs för att garantera luftfartsskyddet avseende flygfrakt/flygpost med destination EU eller EES?	
5.10 Fastställer lufttrafikföretaget på grundval av givna data huruvida ytterligare säkerhetsåtgärder måste vidtas om lufttrafikföretaget accepterar transferflygfrakt eller transferflygpost på denna plats (frakt eller post som avgår med ett annat luftfartyg än det som den ankom med)?	
JA eller NEJ	
Om JA, hur fastställs det?	
Om NEJ, vilka kontroller genomförs för att garantera luftfartsskyddet avseende flygfrakt/flygpost med destination EU eller EES?	
5.11 Är den person som levererar känd flygfrakt som varit föremål för säkerhetsåtgärder till lufttrafikföretaget skyldig att uppvisa en officiell identitetshandling med foto?	
JA eller NEJ	
5.12 Slutsats: Är mottagningsförfarandena tillräckligt omfattande för att det ska gå att fastställa huruvida flygfrakt eller flygpost kommer från en säker leveranskedja, eller att den måste genomgå säkerhetskontroll?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälen till detta	
Kommentarer från lufttrafikföretaget	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 6

Databas

Syfte: Om en ACC3 inte är skyldig att tillämpa hundraprocentig säkerhetskontroll för flygfrakt eller flygpost med destination EU/EES ska denne säkerställa att frakten eller posten kommer från en verksamhetsutövare som validerats för luftfartsskydd i EU och som godkänts av den behöriga myndigheten i en medlemsstat i EU som säkerhetsgodkänd speditör från tredjeland (RA3) eller känd avsändare från tredjeland (KC3), eller från en kontoavsändare (AC3) som godkänts av ACC3 själv eller av en säkerhetsgodkänd speditör från tredjeland.

▼M2

För övervakning av den luftfartsskyddsrelaterade verifieringskedjan ska ACC3 kontrollera den aktiva statusen för RA3 och KC3 i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan och upprätthålla en databas med följande uppgifter för varje verksamhetsutövare eller person som den direkt tar emot frakt eller post från:

— Den inblandade verksamhetsutövarens status (säkerhetsgodkänd speditör eller känd avsändare).

— Uppgifter om företaget, inklusive korrekt företagsadress.

— Företagets typ av verksamhet, utom känslig information om företaget.

— Kontaktuppgifter, även kontaktuppgifterna för säkerhetsansvariga personer (en eller flera).

— Den unika alfanumeriska identitetskod som den tilldelats i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan eller, om verksamhetsutövaren är en AC3, företagets organisationsnummer.

När en ACC3 tar emot flygfrakt eller flygpost från en RA3 eller KC3 ska ACC3 kontrollera i unionsdatabasen om verksamhetsutövaren innehar en aktiv status, och för AC3 i lufttrafikföretagets databas. Om statusen för en RA3 eller KC3 inte är aktiv eller om AC3 inte finns i databasen ska den flygfrakt eller flygpost som en sådan verksamhetsutövare har levererat säkerhetskontrolleras före lastning.

Referens: Led a i punkt 6.8.3.5 samt punkt 6.8.5.4 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998

6.1 Fastställer lufttrafikföretaget huruvida en försändelse som det tar emot direkt kommer från en säkerhetsgodkänd speditör, en känd avsändare eller en kontoavsändare som erkänts i enlighet med unionens lagstiftning om flygfrakt och som finns förtecknad i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan och i lufttrafikföretagets databas?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv förfarandet	
6.2 Har lufttrafikföretaget en databas som, i förekommande fall, innehåller de uppgifter som avses ovan angående	
— verksamhetsutövare som godkänts som säkerhetsgodkänd speditör från tredjeland (RA3), — verksamhetsutövare som godkänts som känd avsändare från tredjeland (KC3), — verksamhetsutövare som godkänts som kontoavsändare av en RA3 eller av lufttrafikföretaget (AC3)?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv databasen	
Om NEJ, förklara varför	

▼M2

6.3 Kan personal som tar emot flygfrakt och flygpost lätt få tillgång till unionens databas för säkerhet i leveranskedjan och till lufttrafikföretagets databas?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv metoden	
6.4 Uppdateras databasen regelbundet så att den personal som tar emot flygfrakt och flygpost har tillgång till tillförlitliga data?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, förklara	
6.5 Slutsats: Har lufttrafikföretaget en databas som säkerställer full insyn i dess förhållande till verksamhetsutövare från vilka det direkt tar emot frakt eller post (som omfattats av säkerhetskontroll eller säkerhetsåtgärder) för transport till unionen eller EES?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälen till detta	
Kommentarer från lufttrafikföretaget	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 7

Säkerhetskontroll

Syfte: Om en ACC3 tar emot frakt och post från en verksamhetsutövare som inte är en verksamhetsutövare som validerats för luftfartsskydd i EU, eller om den frakt som har tagits emot inte har skyddats från obehörig åtkomst sedan säkerhetsåtgärderna vidtogs, ska ACC3 se till att flygfrakten eller flygposten säkerhetskontrolleras innan den lastas ombord på ett luftfartyg. En ACC3 ska ha ett förfarande för att säkerställa att flygfrakt och flygpost med destination EU eller EES, för transferering, transitering eller lossning vid en flygplats i unionen, säkerhetskontrolleras med de metoder eller förfaranden som avses i unionslagstiftningen och enligt en standard som gör att det rimligen går att utesluta att den inte innehåller förbjudna föremål.

Om en ACC3 inte själv säkerhetskontrollerar flygfrakt eller flygpost ska den se till att lämplig säkerhetskontroll görs i enlighet med unionslagstiftningen. Förfarandena för säkerhetskontroll ska där så är lämpligt även omfatta hantering av frakt och post i transfer och transit.

▼M2

Om säkerhetskontrollen av flygfrakt eller flygpost utförs av eller på uppdrag av den behöriga myndigheten i tredjelandet ska den ACC3 som tar emot sådan flygfrakt eller flygpost från verksamhetsutövaren ange detta i sitt säkerhetsprogram, och ange hur lämplig säkerhetskontroll säkerställs.

Referens: Punkterna 6.8.3.1, 6.8.3.2 och 6.8.3.3 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998.

7.1 Genomförs säkerhetskontrollen av lufttrafikföretaget eller för dess räkning av en verksamhetsutövare som omfattas av lufttrafikföretagets säkerhetsprogram?	
Om JA, precisera. Ange uppgifter om den eller de verksamhetsutövare som omfattas av lufttrafikföretagets säkerhetsprogram, om tillämpligt: — Namn — Platsspecifik adress — Status som godkänd ekonomisk aktör, om tillämpligt	
Om NEJ, vilka verksamhetsutövare som inte omfattas av lufttrafikföretagets säkerhetsprogram genomför säkerhetskontroll av flygfrakt eller flygpost som detta lufttrafikföretag transporterar till EU eller EES? Ange vilken typ av verksamhetsutövare det rör sig om och beskriv närmare — Privat marktjänstföretag — Statligt reglerat företag — Statlig anläggning eller myndighet för säkerhetskontroll — Annan	
7.2 Har verksamhetsutövaren möjlighet att begära att lämpliga säkerhetsåtgärder vidtas när säkerhetskontroll utförs av en av de ovannämnda verksamhetsutövarna?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, precisera	
7.3 Med hjälp av vilka metoder och instruktioner (t.ex. tillsyn, övervakning och kvalitetskontroll) säkerställer verksamhetsutövaren att säkerhetsåtgärder vidtas på erforderligt sätt av sådana tjänsteleverantörer?	
7.4 Vilka metoder för säkerhetskontroll används för flygfrakt och flygpost?	
Precisera, inbegripet uppgifter om den utrustning som används för säkerhetskontroll av flygfrakt och flygpost (t.ex. tillverkare, typ, programvaruversion, standard, serienummer) för alla metoder som används	

▼M2

7.5 Ingår den utrustning eller den metod (t.ex. sprängämneshundar) som används i EU:s, Europeiska civila luftfartskonferensens (ECAC) eller Förenta staternas Transportation Security Administrations (TSA) senaste förteckning över godkända metoder och utrustning?	
JA eller NEJ	
Om JA, precisera	
Om NEJ, ange detaljerade uppgifter om godkännandet av utrustningen och dagen för detta, samt eventuella indikationer på att den överensstämmer med EU:s standarder	
7.6 Används utrustningen i enlighet med tillverkarens instruktioner för användning (Conops), och testas och underhålls utrustningen regelbundet?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv metoden	
7.7 Om sprängämneshundar används, genomgår de grundutbildning och repetitionsutbildning samt ett godkännandeförfarande och ett förfarande för kvalitetskontroll enligt en standard som motsvarar EU:s eller TSA:s krav?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv hela förfarandet och tillhörande dokumentation som ligger till grund för bedömningen	
7.8 Om sprängämneshundar används, genomförs säkerhetskontrollen enligt en metod som motsvarar EU:s eller TSA:s standarder?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv hela förfarandet och tillhörande dokumentation som ligger till grund för bedömningen	
7.9 Tas försändelsens art i beaktande under säkerhetskontrollen?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv hur det garanteras att den metod för säkerhetskontroll som valts tillämpas enligt en standard som är tillräckligt hög för att i rimlig grad kunna säkerställa att inga förbjudna föremål finns dolda i försändelsen	
7.10 Finns det ett förfarande för att utreda larm som utlöses av utrustningen för säkerhetskontroll?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv förfarandet för att följa upp orsakerna till larm i syfte att i rimlig grad säkerställa frånvaron av förbjudna föremål.	

▼M2

Om NEJ, beskriv vad som händer med försändelsen.	
7.11 Finns det försändelser som är undantagna från säkerhetskontroll?	
JA eller NEJ	
7.12 Finns det undantag som inte är förenliga med unionens förteckning?	
JA eller NEJ	
Om JA, precisera	
7.13 Kontrolleras tillträdet till området för säkerhetskontroll för att säkerställa att endast godkänd och utbildad personal beviljas tillträde?	
JA eller NEJ	
Om JA, specificera	
7.14 Finns ett etablerat system för kvalitetskontroll eller testning?	
JA eller NEJ	
Om JA, specificera	
7.15 Slutsats: Säkerhetskontrolleras flygfrakt eller flygpost med någon av de metoder eller förfaranden som förtecknas i punkt 6.2.1 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998 enligt en standard som i rimlig grad säkerställer att den inte innehåller några förbjudna föremål?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälet till detta	
Kommentarer från lufttrafikföretaget	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 8

Högriskfrakt eller högriskpost

Syfte: Försändelser som har sitt ursprung eller som transfereras på platser som av EU betecknas som högriskområden, eller som förefaller ha utsatts för betydande manipulering, ska betraktas som högriskfrakt och högriskpost. Sådana försändelser ska säkerhetskontrolleras i enlighet med särskilda föreskrifter. Information om ursprungsorter med hög risk och instruktioner för säkerhetskontroll tillhandahålls av den behöriga myndighet i EU/EES som har godkänt en ACC3. En ACC3 ska ha ett förfarande för att säkerställa att högriskfrakt eller högriskpost med destination EU eller EES identifieras och omfattas av lämpliga kontroller i enlighet med unionens lagstiftning.

▼**M2**

En ACC3 ska hålla kontakt med den behöriga myndighet som ansvarar för de flygplatser i EU/EES till vilka den transporterar frakt i syfte att få tillgång till de senaste uppgifterna om ursprungsorter med hög risk.

En ACC3 ska vidta samma åtgärder oavsett om den tar emot högriskfrakt eller högriskpost från ett annat lufttrafikföretag eller via andra transportsätt.

Referens: Punkterna 6.7 och 6.8.3.6 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998

Anm.: Säkerhetskontrollerad högriskfrakt eller högriskpost för transport till EU eller EES ska märkas med säkerhetsstatusen ”SHR”, som betyder att försändelsen är säker för passagerar-, frakt- och postluftfartyg i enlighet med högriskkrav.

8.1 Vet lufttrafikföretagets personal med ansvar för att säkerhetsåtgärder vidtas vilken flygfrakt och flygpost som ska behandlas som högriskfrakt och högriskpost?	
JA eller NEJ	
Om JA, specificera	
8.2 Har lufttrafikföretaget rutiner för identifiering av högriskfrakt och högriskpost?	
JA eller NEJ	
Om JA, specificera	
8.3 Omfattas högriskfrakt och högriskpost av förfaranden för säkerhetskontroll av högriskfrakt eller högriskpost enligt EU-lagstiftningen?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, ange de förfaranden som tillämpas	
8.4 Utfärdar lufttrafikföretaget, efter säkerhetskontrollen, en försäkran om säkerhetsstatus för SHR i den dokumentation som åtföljer försändelsen?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv hur säkerhetsstatusen utfärdas och i vilket dokument	
8.5 Slutsats: Är det förfarande som lufttrafikföretaget har infört relevant och tillräckligt för att säkerställa att all högriskfrakt och högriskpost har behandlats korrekt före lastning?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälet till detta	
Kommentarer från lufttrafikföretaget	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

▼M2

DEL 9

Skydd

Syfte: En ACC3 ska ha förfaranden för att säkerställa att flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES skyddas mot obehörig åtkomst, från och med det att säkerhetskontroll eller andra säkerhetsåtgärder vidtas, eller från och med mottagandet efter det att säkerhetskontroll eller säkerhetsåtgärder har tillämpats, fram till lastningen.

Skydd kan skapas på olika sätt, t.ex. fysiskt (t.ex. hinder, låsta rum), med personer (t.ex. patrullering, utbildad personal) och tekniskt (t.ex. CCTV, inbrottslarm).

Säker flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES bör vara skild från flygfrakt eller flygpost som inte är säker.

Referens: Punkt 6.8.3 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998

9.1 Skyddas säker flygfrakt och flygpost av lufttrafikföretaget eller för dess räkning av en verksamhetsutövare som omfattas av lufttrafikföretagets säkerhetsprogram?	
Om JA, precisera	
Om NEJ, vilka verksamhetsutövare som inte omfattas av lufttrafikföretagets säkerhetsprogram vidtar säkerhetsåtgärder för säker flygfrakt eller flygpost som detta lufttrafikföretag transporterar till EU eller EES? Ange vilken typ av verksamhetsutövare det rör sig om och beskriv närmare — Privat marktjänstföretag — Statligt reglerat företag — Statlig anläggning eller myndighet för säkerhetskontroll — Annan	
9.2 Genomförs säkerhetsåtgärder och skydd för att förhindra manipulering under säkerhetskontrollen?	
JA eller NEJ	
Om JA, specificera	
9.3 Finns det förfaranden för att säkerställa att flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES som varit föremål för säkerhetsåtgärder skyddas mot obehörig åtkomst från det ögonblick den har säkrats fram till lastningen?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv hur den är skyddad	
Om NEJ, v.g. ange skälen till detta	

▼M2

9.4 Slutsats: Är skyddet av försändelser tillräckligt starkt för att förhindra obehörig åtkomst?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälet till detta	
Kommentarer från lufttrafikföretaget	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 10

Åtföljande dokumentation

Syfte: En ACC3 ska säkerställa att den dokumentation som åtföljer en försändelse för vilken denna ACC3 har genomfört säkerhetsåtgärder (t.ex. säkerhetskontroll, skydd) innefattar åtminstone

a) den unika alfanumeriska identitetskod som erhållits från den behöriga myndighet som utfärdar godkännandet, och

b) en unik identitetsbeteckning för försändelsen, t.ex. underflygfraktsedelns (HAWB) eller huvudflygfraktsedelns (MAWB) nummer, i tillämpliga fall, och

c) försändelsens innehåll, och

d) säkerhetsstatusen, angiven enligt följande:

— ”SPX”, som betyder att försändelsen är säker för passagerar-, frakt- och postluftfartyg, eller

— ”SCO”, som betyder att försändelsen endast uppfyller kraven för att lastas ombord på frakt- och postluftfartyg, eller

— ”SHR”, som betyder att försändelsen är säker för passagerar-, frakt- och postluftfartyg i enlighet med högriskkrav.

I avsaknad av en säkerhetsgodkänd speditör från tredjeland får försäkran om säkerhetsstatus utfärdas av ACC3 eller av det lufttrafikföretag som anländer från ett tredjeland som är undantaget från bestämmelserna om ACC3.

Om säkerhetsstatusen är utfärdad av ACC3 ska lufttrafikföretaget dessutom ange skälen för utfärdandet, exempelvis de metoder som använts för säkerhetskontrollen eller skälen till att försändelsen undantagits från säkerhetskontroll, med användning av de standarder som antagits i CSD-programmet (*Consignment Security Declaration*).

I händelse av att säkerhetsstatusen och den åtföljande dokumentationen har utfärdats av en RA3 i ett tidigare led eller av en annan ACC3 ska ACC3, under mottagningsprocessen, kontrollera att ovannämnda information finns med i den åtföljande dokumentationen.

Den dokumentation som åtföljer försändelsen kan vara i elektronisk eller skriftlig form, antingen i form av en flygfraktsedel, motsvarande postdokumentation eller i en separat förklaring.

Referens: Led d i punkt 6.3.2.6, punkterna 6.8.3.4, 6.8.3.5, 6.8.3.6 och 6.8.3.7 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998

▼M2

10.1 Säkerställer lufttrafikföretaget att lämplig åtföljande dokumentation upprättas och att den inbegriper den information som krävs enligt led d i punkt 6.3.2.6, punkterna 6.8.3.4, 6.8.3.5 och 6.8.3.6 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv innehållet i dokumentationen	
Om NEJ, förklara varför och hur frakt eller post behandlas som ”säker” av lufttrafikföretaget om det lastas ombord på ett luftfartyg	
10.2 Ingår lufttrafikföretagets unika alfanumeriska identitetskod för ACC3 i dokumentationen?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, förklara varför	
10.3 Anges i dokumentationen fraktens säkerhetsstatus och hur denna status tilldelades?	
JA eller NEJ	
Beskriv hur detta anges	
10.4 Slutsats: Är förfarandet för dokumentation tillräckligt för att säkerställa att frakt eller post tillhandahålls med åtföljande dokumentation som anger korrekt säkerhetsstatus och all erforderlig information?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälet till detta	
Kommentarer från lufttrafikföretaget	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 11

Överensstämmelse

Syfte: Efter att ha bedömt de tio tidigare delarna i denna checklista måste valideraren för luftfartsskydd i EU fastställa huruvida kontrollen på plats motsvarar innehållet i den del av lufttrafikföretagets säkerhetsprogram som beskriver åtgärderna för flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES och huruvida säkerhetsåtgärderna innebär att de mål som anges i denna checklista uppfylls i tillräckligt hög grad.

Slutsatserna kan omfatta ett av följande fyra tänkbara huvudfall:

▼**M2**

1. Lufttrafikföretagets säkerhetsprogram överensstämmer med tillägg 6-G till genomförandeförordning (EU) 2015/1998 och kontrollen på plats bekräftar överensstämmelse med checklistans mål.

2. Lufttrafikföretagets säkerhetsprogram överensstämmer med tillägg 6-G till genomförandeförordning (EU) 2015/1998 men kontrollen på plats bekräftar inte överensstämmelse med checklistans mål.

3. Lufttrafikföretagets säkerhetsprogram överensstämmer inte med tillägg 6-G till genomförandeförordning (EU) 2015/1998 men kontrollen på plats bekräftar överensstämmelse med checklistans mål.

4. Lufttrafikföretagets säkerhetsprogram överensstämmer med tillägg 6-G till genomförandeförordning (EU) 2015/1998 och kontrollen på plats bekräftar inte överensstämmelse med checklistans mål.

11.1 Allmän slutsats: Ange det fall som ligger närmast den situation som validerats	
1, 2, 3 eller 4	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	
Kommentarer från lufttrafikföretaget	

Validerarens namn:

Datum:

Underskrift:

▼M2

BILAGA

Förteckning över besökta och intervjuade personer och verksamhetsutövare

Uppgifter ska lämnas om verksamhetsutövarens namn, kontaktpersonens namn och befattning samt datumet för besöket eller intervjun.

Verksamhetsutövarens namn	Kontaktpersonens namn	Kontaktpersonens befattning	Datum för besök eller intervju

TILLÄGG 6-C4

VALIDERINGSCHECKLISTA FÖR KÄNDA AVSÄNDARE FRÅN TREDJELAND SOM VALIDERATS FÖR LUFTFARTSSKYDD I EU

Verksamhetsutövare i tredjeland har möjlighet att bli en del av en säker leveranskedja hos en ACC3 (*lufttrafikföretag som transporterar flygfrakt eller flygpost till unionen från ett tredjelands flygplats*) genom att ansöka om godkännande som känd avsändare som validerats för luftfartsskydd i EU (KC3). En KC3 är en verksamhetsutövare som hanterar frakt i ett tredjeland som är validerad och godkänd som sådan på grundval av en validering av luftfartsskydd i EU.

En KC3 ska säkerställa att säkerhetsåtgärder har vidtagits för försändelser till unionen ([1]) och att försändelserna har skyddats från obehörig åtkomst sedan dessa säkerhetsåtgärder genomfördes och fram till att de överlämnas till en ACC3 eller en säkerhetsgodkänd speditör från tredjeland som validerats för luftfartsskydd i EU (RA3).

Villkoren för att transportera flygfrakt eller flygpost till unionen (EU) eller Island, Norge eller Schweiz anges i genomförandeförordning (EU) 2015/1998.

Checklistan är det hjälpmedel som ska användas av valideraren för luftfartsskydd i EU för bedömning av skyddsnivån för flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES ([2]) som transporteras av eller på uppdrag av en verksamhetsutövare som ansöker om KC3-godkännande. Checklistan ska bara användas i de fall som anges i punkt 6.8.5.1 b i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998. I de fall som anges i punkt 6.8.5.1 a i den bilagan ska valideraren för luftfartsskydd i EU använda ACC3-checklistan.

([1]) Unionens medlemsstater: Belgien, Bulgarien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Förenade kungariket, Grekland, Irland, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Nederländerna, Polen, Portugal, Rumänien, Slovakien, Slovenien, Spanien, Sverige, Tjeckien, Tyskland, Ungern och Österrike.

([2]) Flygfrakt eller flygpost eller luftfartyg med destination EU eller EES i denna valideringschecklista motsvarar flygfrakt eller flygpost eller luftfartyg med destination unionen samt Island, Norge och Schweiz.

▼M2

En valideringsrapport ska tillhandahållas den behöriga myndighet som utfärdar godkännandet och den validerade verksamhetsutövaren inom högst en månad efter kontrollen på plats. Integrerade delar av valideringsrapporten ska vara åtminstone

— den ifyllda checklistan undertecknad av valideraren för luftfartsskydd i EU och i förekommande fall kommenterad av den validerade verksamhetsutövaren, och

— försäkran om åtagande (tillägg 6-H3 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998) undertecknad av den validerade verksamhetsutövaren, och

— en försäkran om oberoende (tillägg 11-A till genomförandeförordning (EU) 2015/1998) med avseende på den validerade verksamhetsutövaren, undertecknad av valideraren för luftfartsskydd i EU.

Sidnumreringen, datumet för valideringen av luftfartsskydd i EU och validerarens och den validerade verksamhetsutövarens parafering på varje sida ska utgöra bevis för att valideringsrapporten är fullständig.

En KC3 ska kunna använda rapporten i sina affärsförbindelser med alla ACC3 och RA3.

Valideringsrapporten ska skrivas på engelska.

För de delar som inte kan bedömas mot kraven i genomförandeförordning (EU) 2015/1998 är de grundläggande kraven standarderna och rekommendationerna i bilaga 17 till konventionen angående internationell civil luftfart och anvisningarna i Icaos *Aviation Security Manual (Doc 8973 – Restricted)*.

Förklarande anmärkningar:

1. Alla tillämpliga och relevanta delar av checklistan måste fyllas i, i enlighet med den validerade verksamhetsutövarens affärsmodell och verksamhet. Om ingen information lämnas måste detta förklaras.

2. Efter varje del ska valideraren för luftfartsskydd i EU fastställa om och i vilken utsträckning målen i den delen har uppfyllts.

DEL 1

Organisation och ansvarsfördelning

1.1 Valideringsdatum	
Använd exakt datumformat, t.ex. 01.10.2012–02.10.2012	
dd/mm/åååå	
1.2 Datum för föregående validering i förekommande fall	
dd/mm/åååå	

▼**M2**

Tidigare KC3-registreringsnummer, om sådana finns	
AEO-certifikat eller C-TPAT-status eller övriga certifieringar, om sådana finns.	
1.3 Uppgifter om valideraren för luftfartsskydd	
Namn	
Företag/organisation/myndighet	
Unik alfanumerisk identitetskod (UAI)	
E-postadress	
Telefonnummer, inkl. landsnummer	
1.4 Verksamhetsutövarens namn	
Namn	
Företagsnummer (t.ex. organisationsnummer om sådant finns)	
Nummer/avdelning/byggnad	
Gata	
Ort	
Postnummer	
Stat (i förekommande fall)	
Land	
Boxadress, om sådan finns	
1.5 Organisationens huvudadress (om den avviker från adressen för den anläggning som ska valideras)	
Nummer/avdelning/byggnad	

▼**M2**

Gata	
Ort	
Postnummer	
Stat (i förekommande fall)	
Land	
Boxadress, om sådan finns	
1.6 Typ av verksamhet – typ av frakt som hanteras	
Vilken är verksamhetens art – typ av frakt som hanteras i sökandens anläggningar?	
1.7 Har sökanden ansvar för…?	
a) Produktion b) Förpackning c) Lagring d) Klarering e) Övrigt, precisera	
1.8 Ungefärligt antal anställda vid anläggningen	
Antal	
1.9 Namn och befattning på den person som är ansvarig för luftfartsskydd i samband med flygfrakt eller flygpost från tredjeland	
Namn	
Befattning	
E-postadress	
Telefonnummer, inkl. landsnummer	

DEL 2

Organisation och ansvarsfördelning för känd avsändare från tredjeland som validerats för luftfartsskydd i EU

Syfte: Ingen flygfrakt eller flygpost får transporteras till EU eller EES utan att omfattas av säkerhetsåtgärder. Frakt och post som levereras av en KC3 till en ACC3 eller en RA3 får endast godtas som säker frakt eller post om en KC3 vidtagit sådana säkerhetsåtgärder. Nedanstående delar i denna checklista innehåller uppgifter om sådana åtgärder.

En KC3 ska ha infört rutiner för att säkerställa att lämpliga säkerhetsåtgärder vidtas för all flygfrakt och flygpost med destination EU eller EES och att säker frakt eller post är skyddad tills den överlämnas till en ACC3 eller en RA3. Säkerhetsåtgärderna säkerställer i rimlig grad att inga förbjudna föremål finns dolda i försändelsen.

Referens: Punkt 6.8.3 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998.

▼M2

2.1 Har verksamhetsutövaren utarbetat ett säkerhetsprogram?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, gå direkt till punkt 2.5	
2.2 Verksamhetsutövarens säkerhetsprogram	
Datum – använd exakt datumformat dd/mm/åååå	
Version	
Har säkerhetsprogrammet lämnats in till eller godkänts av den behöriga myndigheten i det land där verksamhetsutövaren är verksam? Om JA, beskriv förfarandet.	
2.3 Omfattar säkerhetsprogrammet i tillräcklig utsträckning de delar som nämns i delarna 4–11 i checklistan?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, beskriv varför och precisera skälen	
2.4 Är säkerhetsprogrammet slutligt, stabilt och fullständigt?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, ange skälen.	
2.5 Har verksamhetsutövaren etablerat en metod för att säkerställa att flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES omfattas av lämpliga säkerhetsåtgärder innan den överlämnas till en ACC3 eller en annan RA3?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv metoden	
2.6 Har verksamhetsutövaren ett ledningssystem (t.ex. instrument, instruktioner) för att se till att nödvändiga säkerhetsåtgärder genomförs?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv ledningssystemet och ange om det är godkänt, kontrolleras eller tillhandahålls av den behöriga myndigheten eller en annan verksamhetsutövare.	
Om NEJ, förklara hur verksamhetsutövaren garanterar att säkerhetsåtgärder vidtas på erforderligt sätt.	

▼M2

2.7 Slutsatser och allmänna kommentarer om processens tillförlitlighet, slutgiltighet och stabilitet.	
Kommentarer från verksamhetsutövaren	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 3

Identifierbar flygfrakt eller flygpost

Syfte: Att fastställa den punkt eller plats där frakt eller post blir identifierbar som flygfrakt eller flygpost.

3.1 Fastställande, genom inspektion av produktionsområde, förpackningsanläggning, lager, urvals- och klareringsområde och andra berörda områden, var och hur en flygfrakt- eller flygpostförsändelse med destination EU eller EES blir identifierbar som sådan.	
Beskrivning	
Kommentarer från verksamhetsutövaren	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

Observera att detaljerade uppgifter om skydd av identifierbar flygfrakt eller flygpost mot obehörig åtkomst och manipulering bör tillhandahållas i delarna 6–9.

DEL 4

Rekrytering och utbildning av personal

Syfte: För att säkerställa att föreskrivna säkerhetsåtgärder vidtas ska KC3 utse ansvarsfull och kompetent personal för att arbeta med skydd av flygfrakt eller flygpost. Personal med tillgång till identifierbar flygfrakt ska ha all den kompetens som krävs för att utföra sina uppgifter och ska ha lämplig utbildning.

För att uppfylla detta mål ska det finnas ett förfarande hos KC3 som säkerställer att all personal (t.ex. fast anställda, tillfälligt anställda, inhyrd personal, chaufförer) med direkt och oeskorterad tillgång till flygfrakt eller flygpost som omfattas eller har omfattats av säkerhetsåtgärder

a) har genomgått inledande och regelbundet återkommande pålitlighetskontroller före anställningen eller säkerhetsprövningar, som minst överensstämmer med de krav som ställs av de lokala myndigheterna för de validerade KC3-anläggningarna, och

b) har genomgått inledande och regelbundet återkommande säkerhetsutbildning för att få kunskap om sitt ansvar i fråga om luftfartsskydd i enlighet med de krav som ställs av de lokala myndigheterna för de validerade KC3-anläggningarna.

▼M2

Anm.:

— En säkerhetsprövning innebär kontroll av en persons identitet och tidigare erfarenhet, inbegripet, när det är lagenligt, eventuellt kriminellt förflutet, som en del av bedömningen av en persons lämplighet för att vidta säkerhetsåtgärder eller för oeskorterad tillgång till ett behörighetsområde (enligt definitionen i Icao bilaga 17).

— En pålitlighetskontroll före anställningen ska fastställa personens identitet på grundval av dokumentation, omfatta anställning, utbildning och eventuella luckor under åtminstone de fem föregående åren, och innebära att personen undertecknar en försäkran om eventuellt kriminellt förflutet i alla hemvistländer under åtminstone de fem föregående åren (enligt unionens definition).

Referens: Punkt 6.8.3.1 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998.

4.1 Finns det rutiner som säkerställer att all personal med tillgång till identifierbar flygfrakt eller flygpost omfattas av pålitlighetskontroll före anställning för bedömning av bakgrund och kompetens?	
JA eller NEJ	
Om JA, ange antalet år som beaktas för pålitlighetskontrollen före anställning och ange vilken verksamhetsutövare som utför kontrollen.	
4.2 Innefattar detta förfarande följande?	
☐ Säkerhetsprövning ☐ Pålitlighetskontroll före anställning ☐ Kontroll av straffregister ☐ Intervjuer ☐ Övrigt (precisera) Förklara uppgifterna, ange vilken verksamhetsutövare som utför dem och ange i förekommande fall den föregående tidsperiod som beaktas.	
4.3 Finns ett förfarande som säkerställer att den person som har ansvaret för tillämpning och övervakning av genomförandet av säkerhetsåtgärder vid anläggningen omfattas av pålitlighetskontroll före anställning där man gör en bedömning av bakgrund och kompetens?	
JA eller NEJ	
Om JA, ange antalet år som beaktas för pålitlighetskontrollen före anställning och ange vilken verksamhetsutövare som utför kontrollen.	

▼M2

4.4 Innefattar detta förfarande följande?	
☐ Säkerhetsprövning ☐ Pålitlighetskontroll före anställning ☐ Kontroll av straffregister ☐ Intervjuer ☐ Övrigt (precisera) Förklara uppgifterna, ange vilken verksamhetsutövare som utför dem och ange i förekommande fall den föregående tidsperiod som beaktas.	
4.5 Genomgår personal med tillgång till identifierbar flygfrakt/flygpost utbildning innan de får denna tillgång?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv utbildningens innehåll och längd	
4.6 Genomgår den personal som avses i punkt 4.5 repetitionsutbildning?	
JA eller NEJ	
Om JA, ange repetitionsutbildningens innehåll och frekvens	
4.7 Slutsats: Innebär åtgärderna för rekrytering och utbildning att all personal med tillgång till identifierbar flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES på ett korrekt sätt har rekryterats och utbildats enligt en standard som är tillräckligt hög för att de ska ha kännedom om sitt ansvar i fråga om luftfartsskydd?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälen till detta	
Kommentarer från verksamhetsutövaren	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 5

Fysisk säkerhet

Syfte: KC3 ska ha rutiner för att säkerställa att identifierbar flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES skyddas mot obehörig åtkomst eller manipulering. Om sådan frakt eller post inte skyddas får den inte överlämnas till en ACC3 eller RA3 som säker frakt eller post.

▼M2

Företaget måste visa hur dess anläggning eller lokaler är skyddade och att relevanta tillträdeskontroller används. Det är viktigt att tillgången till det område där identifierbar flygfrakt eller flygpost hanteras eller lagras är övervakad. Alla dörrar, fönster och annat tillträde till säker flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES måste vara säkrade eller omfattas av tillträdeskontroll.

Fysisk säkerhet kan vara, men är inte begränsad till följande:

— Fysiska hinder, t.ex. avspärrning eller hinder.

— Teknik som använder larm och/eller system med övervakningskameror (CCTV).

— Personal, exempelvis anställda som sköter övervakningen.

Referens: Punkt 6.8.3.1 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998.

5.1 Omfattas alla tillträdespunkter till identifierbar flygfrakt/flygpost av tillträdeskontroll och är tillträdet begränsat till godkända personer?	
JA eller NEJ	
Om JA, hur kontrolleras tillträdet? Förklara och beskriv. Det går att ange flera svar. ☐ Av säkerhetspersonal ☐ Av annan personal ☐ Manuella kontroller om personer beviljas tillträde till området ☐ Elektroniska system för kontroll av tillträde ☐ Annat (ange vilket)	
Om JA, hur säkerställs det att en person har tillstånd att vistas på området? Förklara och beskriv. Det går att ange flera svar. — Användning av ett företagsidentitetskort — Användning av en annan typ av identitetskort, t.ex. pass eller körkort — Förteckning över godkända personer som används av (säkerhets-) personal — Elektroniska tillstånd, t.ex. genom användning av ett chip — Distribution av nycklar eller tillträdeskoder endast till godkänd personal — Annat (ange vilket)	

▼M2

5.2 Är alla tillträdespunkter till identifierbar flygfrakt eller flygpost säkrade? Detta inbegriper tillträdespunkter som inte används permanent och punkter som normalt sett inte används som tillträdespunkter, t.ex. fönster.	
JA eller NEJ	
Om JA, hur säkras dessa punkter? Förklara och beskriv. Det går att ange flera svar. — Närvaro av säkerhetspersonal — Elektroniska system för kontroll av tillträde som ger tillträde till en person åt gången — Hinder, t.ex. luckor eller lås — System med övervakningskameror (CCTV) — Inbrottslarm	
5.3 Finns det ytterligare åtgärder för att allmänt förbättra säkerheten i lokalerna?	
JA eller NEJ	
Om JA, förklara och beskriv vilka de är ☐ Stängsel eller hinder ☐ System med övervakningskameror (CCTV) ☐ Inbrottslarm ☐ Övervakning och patrullering ☐ Annat (ange vilket)	
5.4 Är byggnadens konstruktion solid?	
JA eller NEJ	
5.5 Slutsats: Är verksamhetsutövarens åtgärder tillräckliga för att förhindra obehörig åtkomst till de områden inom anläggningen och i lokalerna där identifierbar flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES hanteras eller lagras?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälen till detta	
Kommentarer från verksamhetsutövaren	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

▼M2

DEL 6

Produktion

Syfte: KC3 ska ha rutiner för att säkerställa att identifierbar flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES skyddas mot obehörig åtkomst eller manipulering under produktionsprocessen. Om sådan frakt eller post inte skyddas får den inte överlämnas till en ACC3 eller RA3 som säker frakt eller post.

Verksamhetsutövaren måste visa att tillträdet till produktionsområdet är kontrollerat och att produktionsprocessen övervakas. Om produkten blir identifierbar som flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES under produktionens gång, ska verksamhetsutövaren kunna visa att åtgärder vidtas för att skydda flygfrakten eller flygposten mot obehörig åtkomst eller manipulering från och med detta skede.

Dessa frågor ska besvaras om produkten kan identifieras som flygfrakt/flygpost med destination EU eller EES under produktionsprocessen.

6.1 Är tillträdet till produktionsområdet kontrollerat och begränsat till godkända personer?	
JA eller NEJ	
Om JA, förklara hur tillträdet kontrolleras och begränsas till godkända personer	
6.2 Övervakas produktionsprocessen?	
JA eller NEJ	
Om JA, förklara hur den övervakas	
6.3 Finns det kontroller som förebygger manipulering under produktionsskedet?	
JA eller NEJ	
Om JA, specificera	
6.4 Slutsats: Vidtar verksamhetsutövaren tillräckliga åtgärder för att skydda den identifierbara flygfrakten eller flygposten med destination EU eller EES mot obehörig åtkomst eller manipulering under produktionsfasen?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälen till detta	
Kommentarer från verksamhetsutövaren	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 7

Förpackning

Syfte: KC3 ska ha rutiner för att säkerställa att identifierbar flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES skyddas mot obehörig åtkomst eller manipulering under förpackningsprocessen. Om sådan frakt eller post inte skyddas får den inte överlämnas till en ACC3 eller RA3 som säker frakt eller post.

▼**M2**

Verksamhetsutövaren måste visa att tillträdet till förpackningsområdet är kontrollerat och att förpackningsprocessen övervakas. Om produkten blir identifierbar som flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES under förpackningens gång, ska verksamhetsutövaren kunna visa att åtgärder vidtas för att skydda flygfrakten/flygposten mot obehörig åtkomst eller manipulering från och med detta skede. Alla färdiga varor måste kontrolleras före förpackning.

Dessa frågor ska besvaras om produkten kan identifieras som flygfrakt/flygpost med destination EU eller EES under förpackningsprocessen.

7.1 Är tillträdet till förpackningsområdet kontrollerat och begränsat till godkända personer?	
JA eller NEJ	
Om JA, förklara hur tillträdet kontrolleras och begränsas till godkända personer	
7.2 Övervakas förpackningsprocessen?	
JA eller NEJ	
Om JA, förklara hur den övervakas	
7.3 Finns det kontroller som förebygger manipulering under förpackningsskedet?	
JA eller NEJ	
Om JA, specificera	
7.4 Beskriv den färdiga ytterförpackningen:	
a) Är den färdiga ytterförpackningen robust?	
JA eller NEJ	
Beskrivning	
b) Är den färdiga ytterförpackningen utformad så att det tydligt syns om den har utsatts för manipulering?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv vilken process som används för att det tydligt ska synas om den utsatts för manipulering, exempelvis med hjälp av numrerade förseglingar, särskilda stämplar eller säkerhetstejp.	
Om NEJ, beskriv vilka skyddsåtgärder som vidtagits för att säkerställa försändelsens integritet.	
7.5 Slutsats: Vidtar verksamhetsutövaren tillräckliga åtgärder för att skydda den identifierbara flygfrakten eller flygposten med destination EU eller EES mot obehörig åtkomst eller manipulering under förpackningsfasen?	
JA eller NEJ	

▼M2

Om NEJ, v.g. ange skälen till detta	
Kommentarer från verksamhetsutövaren	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 8

Lagring

Syfte: KC3 ska ha rutiner för att säkerställa att identifierbar flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES skyddas mot obehörig åtkomst eller manipulering under lagring. Om sådan frakt eller post inte skyddas får den inte överlämnas till en ACC3 eller RA3 som säker frakt eller post.

Företaget måste visa att tillträdet till lagerområdet kontrolleras. Om produkten blir identifierbar som flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES under lagringen, ska verksamhetsutövaren kunna visa att åtgärder vidtas för att skydda flygfrakten eller flygposten mot obehörig åtkomst eller manipulering från och med detta skede.

Dessa frågor ska besvaras om produkten kan identifieras som flygfrakt/flygpost med destination EU eller EES under lagringen.

8.1 Är tillträdet till lagerområdet kontrollerat och begränsat till godkända personer?	
JA eller NEJ	
Om JA, förklara hur tillträdet kontrolleras och begränsas till godkända personer	
8.2 Lagras den färdigställda och förpackade flygfrakten eller flygposten säkert och kontrolleras den för spår av manipulering?	
JA eller NEJ	
Om JA, specificera	
Om NEJ, förklara hur verksamhetsutövaren garanterar att den färdiga och förpackade flygfrakten och flygposten med destination EU eller EES skyddas mot obehörig åtkomst och manipulering.	
8.3 Slutsats: Vidtar verksamhetsutövaren tillräckliga åtgärder för att skydda den identifierbara flygfrakten eller flygposten med destination EU eller EES mot obehörig åtkomst eller manipulering under lagring?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälen till detta	

▼M2

Kommentarer från verksamhetsutövaren	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 9

Klarering

Syfte: KC3 ska ha rutiner för att säkerställa att identifierbar flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES skyddas mot obehörig åtkomst eller manipulering under klareringsprocessen. Om sådan frakt eller post inte skyddas får den inte överlämnas till en ACC3 eller RA3 som säker frakt eller post.

Verksamhetsutövaren måste visa att tillträdet till klareringsområdet kontrolleras. Om produkten blir identifierbar som flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES under klareringen, ska verksamhetsutövaren kunna visa att åtgärder vidtas för att skydda flygfrakten eller flygposten mot obehörig åtkomst eller manipulering från och med detta skede.

Dessa frågor ska besvaras om produkten kan identifieras som flygfrakt eller flygpost med destination EU/EES under klareringen.

9.1 Är tillträdet till klareringsområdet kontrollerat och begränsat till godkända personer?	
JA eller NEJ	
Om JA, förklara hur tillträdet kontrolleras och begränsas till godkända personer	
9.2 Vem har tillgång till klareringsområdet? Det går att ange flera svar.	
☐ Anställda hos verksamhetsutövaren ☐ Chaufförer ☐ Besökare ☐ Underleverantörer ☐ Övriga, specificera	
9.3 Övervakas klareringsprocessen?	
JA eller NEJ	
Om JA, förklara hur den övervakas	
9.4 Finns det kontroller som förebygger manipulering inom klareringsområdet?	
JA eller NEJ	
Om JA, specificera	
9.5 Slutsats: Vidtar verksamhetsutövaren tillräckliga åtgärder för att skydda identifierbar flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES mot obehörig åtkomst eller manipulering under klareringen?	
JA eller NEJ	

▼M2

Om NEJ, v.g. ange skälen till detta	
Kommentarer från verksamhetsutövaren	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 10

Försändelser med annat ursprung

Syfte: KC3 ska ha rutiner för att säkerställa att frakt eller post som den inte själv är upphovsman till inte överlämnas till en ACC3 eller en RA3 som säker frakt eller post.

En KC3 kan vidarebefordra försändelser, som den inte själv är upphovsman till, till en RA3 eller en ACC3, förutsatt att

a) dessa försändelser hålls åtskilda från försändelser till vilka kontoavsändaren är upphovsman, och

b) ursprunget är tydligt angivet på försändelsen eller i åtföljande dokumentation.

Alla sådana försändelser måste genomgå en säkerhetskontroll av en RA3 eller ACC3 innan de lastas ombord på ett luftfartyg.

10.1 Tar verksamhetsutövaren emot försändelser av frakt eller post avsett för flygtransport från någon annan verksamhetsutövare?	
JA eller NEJ	
Om JA, hur hålls dessa försändelser åtskilda från företagets egen frakt eller post, och hur identifieras de för den säkerhetsgodkända speditören eller transportören?	
Kommentarer från verksamhetsutövaren	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU.	

DEL 11

Dokumentation

Syfte: En KC3 ska säkerställa att den dokumentation som åtföljer en försändelse för vilken denna KC3 har genomfört säkerhetsåtgärder (t.ex. skydd) innefattar åtminstone

a) den unika alfanumeriska identitetskod som erhållits från den behöriga myndighet som utfärdar godkännandet, och

b) försändelsens innehåll.

Den dokumentation som åtföljer försändelsen kan vara antingen i elektronisk eller skriftlig form.

Referens: Punkt 6.8.3.4 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998

▼**M2**

11.1 Säkerställer verksamhetsutövaren att det upprättas lämplig åtföljande dokumentation som innehåller den UAI som mottagits från den behöriga myndighet som utfärdar godkännandet och en beskrivning av försändelsen?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, förklara	
11.2 Slutsats: Är förfarandet för dokumentation tillräckligt för att säkerställa att frakt eller post tillhandahålls med lämplig åtföljande dokumentation?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälet till detta	
Kommentarer från verksamhetsutövaren	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 12

Transport

Syfte: KC3 ska ha rutiner för att säkerställa att identifierbar flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES skyddas mot obehörig åtkomst eller manipulering under transport. Om sådan frakt eller post inte skyddas får den inte accepteras av en ACC3 eller RA3 som säker frakt eller post.

Under transport ansvarar KC3 för skyddet av säkra försändelser. Detta gäller bland annat de fall då transporten utförs av en annan verksamhetsutövare, t.ex. en speditör, på dess vägnar. Det gäller inte fall där försändelsen transporteras under ansvar av en ACC3 eller RA3.

Dessa frågor ska besvaras om produkten kan identifieras som flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES under transport.

12.1 Hur fraktas flygfrakten eller flygposten till ACC3 eller RA3?	
a) Validerade verksamhetsutövarens egen transport?	
JA eller NEJ	
b) Transporteras av ACC3 eller RA3?	
JA eller NEJ	
c) Underleverantörer som används av den validerade verksamhetsutövaren?	
JA eller NEJ	

▼M2

12.2 Är flygfrakten eller flygposten förpackad så att det tydligt syns om den utsatts för manipulering?	
JA eller NEJ	
Om JA, hur?	
12.3 Är fordonet låst eller förseglat före transport?	
JA eller NEJ	
Om JA, hur?	
12.4 Om numrerade förseglingar används, kontrolleras åtkomsten till dessa, och registreras numren?	
JA eller NEJ	
Om JA, specificera	
12.5 I förekommande fall, undertecknar respektive transportföretag åkeriförsäkran?	
JA eller NEJ	
12.6 Har den person som transporterar frakten varit föremål för särskilda säkerhetsåtgärder och fått utbildning i säkerhetsmedvetenhet innan han/hon får tillåtelse att transportera säker flygfrakt eller flygpost, eller båda?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv vilken typ av säkerhetsåtgärder (t.ex. pålitlighetskontroll före anställning, säkerhetsprövning) och vilken slags utbildning det rör sig om (t.ex. utbildning om säkerhetsfrågor)	
12.7 Slutsats: Är åtgärderna tillräckliga för att skydda flygfrakt eller flygpost mot obehörig åtkomst under transport?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälen till detta	
Kommentarer från verksamhetsutövaren	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 13

Överensstämmelse

Syfte: Efter att ha bedömt de tolv föregående delarna i denna checklista ska valideraren för luftfartsskydd i EU avgöra om kontrollerna på plats bekräftar genomförandet av säkerhetsåtgärder i enlighet med målen i checklistan för flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES.

▼**M2**

Två olika scenarier är möjliga. Valideraren för luftfartsskydd i EU anser att verksamhetsutövaren

1. uppfyller kraven i checklistan; en valideringsrapport ska tillhandahållas den behöriga myndighet som utfärdar godkännandet och den validerade verksamhetsutövaren inom högst en månad efter kontrollen på plats,

2. inte uppfyller kraven i checklistan. I sådant fall ska verksamhetsutövaren inte godkännas för att leverera flygfrakt eller flygpost med EU eller EES som destination till en ACC3 eller RA3 utan att den säkerhetskontrolleras av en behörig part. Verksamhetsutövaren ska få en kopia av den ifyllda checklistan där bristerna anges.

Valideraren för luftfartsskydd i EU måste komma ihåg att bedömningen grundas på en övergripande objektiv metod för att bedöma om kraven uppfylls.

12.1 Allmän slutsats: Ange det scenario som ligger närmast den situation som validerats	
1 eller 2	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	
Kommentarer från verksamhetsutövaren	

Validerarens namn:

Datum:

Underskrift:

▼M2

BILAGA

Förteckning över besökta och intervjuade personer och verksamhetsutövare

Uppgifter ska lämnas om verksamhetsutövarens namn, kontaktpersonens namn och befattning samt datumet för besöket eller intervjun.

Verksamhetsutövarens namn	Kontaktpersonens namn	Kontaktpersonens befattning	Datum för besök eller intervju

▼M15

———————

▼B

TILLÄGG 6-E

ÅKERIFÖRSÄKRAN

I enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 ([1]), och dess genomföranderättsakter,

▼M16

bekräftar jag att när jag tar emot, transporterar, lagrar och avlämnar flygfrakt/flygpost som varit föremål för säkerhetsåtgärder [för *namn på den säkerhetsgodkända speditören/lufttrafikföretaget som tillämpar säkerhetskontroller för frakt eller post/kända avsändaren* räkning] så kommer följande säkerhetsåtgärder att vidtas:

▼M15

— All personal som utför transport av frakt och post har genomgått allmän utbildning om säkerhetsfrågor i enlighet med punkt 11.2.7. Om sådan personal också beviljas oövervakad tillgång till frakt och post som varit föremål för de föreskrivna säkerhetsåtgärderna kommer den dessutom att ha fått säkerhetsutbildning i enlighet med punkt 11.2.3.9.

([1]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002 (EUT L 97, 9.4.2008, s. 72).

▼B

— All personal som har tillgång till flygfrakt/flygpost har genomgått en undersökning avseende personalens integritet. Kontrollen ska minst omfatta identitetskontroll (om möjligt med fotoförsett id-kort, körkort eller pass) och kontroll av meritförteckningen och/eller de referenser som tillhandahålls.

— Lastutrymmen i fordonen kommer att vara låsta eller förseglade. Fordon med gardinsida kommer att vara säkrade med TIR-linor. Lastytorna på fordon med öppna flak hålls under observation när flygfrakt transporteras.

— Före lastningen kommer lastutrymmet att genomsökas och skyddas mot obehörig åtkomst tills lastningen är fullbordad.

— Alla förare bär identitetskort, pass, körkort eller annan fotolegitimation, utfärdad eller godkänd av de nationella myndigheterna.

— Förare kommer inte att göra oplanerade stopp mellan det att de tar emot och lämnar av försändelsen. Om sådana stopp inte kan undvikas ska föraren kontrollera lastens säkerhet och att lås och/eller förseglingar inte har manipulerats vid återkomsten. Om föraren upptäcker tecken på manipulation ska förarens överordnade informeras och flygfrakten/flygposten får inte levereras utan anmälan vid leveransen.

— Transporten ska inte läggas ut på en tredje part, såvida tredjeparten inte

▼M16

a) har åkeriavtal med den säkerhetsgodkända speditören eller kända avsändaren som har ansvar för transporten [samma namn som ovan], eller

▼B

b) har godkänts eller certifierats av behörig myndighet,

▼M16

c) har åkeriavtal med det undertecknande transportföretaget, enligt vilket den tredje parten i sin tur inte får lägga ut transporten och vidare är skyldig att genomföra de säkerhetsförfaranden som anges i denna förklaring. Det undertecknande åkeriet har fullt ansvar för hela transporten för den säkerhetsgodkända speditörens eller den kända avsändarens räkning.

▼B

— Inga andra tjänster (som t.ex. lagring) kommer att läggas ut på entreprenad till andra parter än en säkerhetsgodkänd speditör eller en verksamhetsutövare som den behöriga myndigheten har certifierat eller godkänt och registrerat för tillhandahållande av sådana tjänster.

▼B

Jag ansvarar helt och fullt för denna förklaring.

Namn:

Befattning:

Företagets namn och adress:

Datum:

Underskrift:

▼M7

TILLÄGG 6-F

FRAKT OCH POST

6-Fi

TREDJELÄNDER SAMT ANDRA LÄNDER OCH TERRITORIER, PÅ VILKA I ENLIGHET MED ARTIKEL 355 I FÖRDRAGET OM EUROPEISKA UNIONENS FUNKTIONSSÄTT, AVDELNING VI I TREDJE DELEN I DET FÖRDRAGET INTE ÄR TILLÄMPLIG, SOM ERKÄNNS SOM LÄNDER SOM TILLÄMPAR SÄKERHETSSTANDARDER SOM ÄR LIKVÄRDIGA MED DE GEMENSAMMA GRUNDLÄGGANDE STANDARDERNA FÖR SKYDD AV CIVIL LUFTFART

Vad gäller frakt och post erkänns följande tredjeländer som länder som tillämpar säkerhetsstandarder som är likvärdiga med de gemensamma grundläggande standarderna för skydd av civil luftfart:

Montenegro

▼M13

Republiken Serbien

▼M7

Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland

Kommissionen ska utan dröjsmål informera behöriga myndigheter i medlemsstaterna om kommissionen får information om att det berörda tredjelandets eller andra landets eller territoriets standarder för luftfartsskydd som har en betydande påverkan på luftfartsskyddet i unionen inte längre överensstämmer med unionens gemensamma grundläggande standarder för luftfartsskydd.

Behöriga myndigheter i medlemsstaterna ska utan dröjsmål informeras om kommissionen har information om åtgärder, inklusive kompensatoriska åtgärder, som bekräftar att likvärdigheten hos det berörda tredjelandets eller andra landets eller territoriets relevanta standarder för luftfartsskydd har återställts.

6-Fii

TREDJELÄNDER SAMT ANDRA LÄNDER OCH TERRITORIER PÅ VILKA, I ENLIGHET MED ARTIKEL 355 I FÖRDRAGET OM EUROPEISKA UNIONENS FUNKTIONSSÄTT, AVDELNING VI I TREDJE DELEN I DET FÖRDRAGET INTE ÄR TILLÄMPLIG, FÖR VILKA DET INTE KRÄVS GODKÄNNANDE SOM EN ACC3, ANGES I KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEBESLUT C(2015) 8005

6-Fiii

VALIDERINGSÅTGÄRDER I TREDJELÄNDER SAMT ANDRA LÄNDER OCH TERRITORIER PÅ VILKA, I ENLIGHET MED ARTIKEL 355 I FÖRDRAGET OM EUROPEISKA UNIONENS FUNKTIONSSÄTT, AVDELNING VI I TREDJE DELEN I DET FÖRDRAGET INTE ÄR TILLÄMPLIG, SOM ERKÄNNS SOM LIKVÄRDIGA MED VALIDERING AV LUFTFARTSSKYDD I EU

Inga bestämmelser har antagits ännu.

▼B

TILLÄGG 6-G

BESTÄMMELSER OM FRAKT OCH POST FRÅN TREDJELAND

En ACC3:s säkerhetsprogram ska i förekommande fall innehålla följande, antingen för varje flygplats i tredjelandet för sig eller som ett allmänt dokument med uppgifter om eventuella variationer vid namngivna flygplatser i tredjelandet:

a) Beskrivning av åtgärder för flygfrakt och flygpost.

b) Mottagningsförfaranden.

c) System och kriterier för säkerhetsgodkända speditörer.

d) System och kriterier för kända avsändare.

e) System och kriterier för kontoavsändare.

f) Standard för säkerhetskontroll.

g) Plats för säkerhetskontroll.

h) Uppgifter om utrustning för säkerhetskontroll.

i) Uppgifter om operatören eller tjänsteleverantören.

j) Förteckning över undantag från säkerhetskontroll.

k) Hantering av högriskflygfrakt och -flygpost.

▼M2

TILLÄGG 6-H1

FÖRSÄKRAN OM ÅTAGANDE – ACC3 SOM VALIDERATS FÖR LUFTFARTSSKYDD I EU

Som företrädare för [lufttrafikföretagets namn] noterar jag följande:

I denna rapport fastställs nivån för luftfartsskyddet för frakt med destination EU eller EES med avseende på de säkerhetsstandarder som anges i checklistan eller som avses i denna.

[Lufttrafikföretagets namn] kan betecknas som ”lufttrafikföretag som transporterar flygfrakt eller flygpost till unionen från ett tredjelands flygplats” (ACC3) endast efter det att en rapport om valideringen av luftfartsskydd i EU har lämnats till och godkänts av den behöriga myndigheten i en av Europeiska unionens medlemsstater eller Island, Norge eller Schweiz för det ändamålet, och uppgifterna om ACC3 har förts in i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan.

Om bristande efterlevnad avseende de säkerhetsåtgärder som rapporten avser konstateras av den behöriga myndigheten i en av EU:s medlemsstater eller av Europeiska kommissionen kan det leda till att ACC3-godkännandet av [lufttrafikföretagets namn] som redan erhållits för denna flygplats återkallas, vilket kommer att förhindra [lufttrafikföretagets namn] från att transportera flygfrakt eller flygpost till EU eller EES-området från denna flygplats.

Rapportens giltighetstid är fem år och den löper således ut senast den ….

Som företrädare för [lufttrafikföretagets namn] intygar jag följande:

▼M2

1. [Lufttrafikföretagets namn] kommer att godta lämpliga uppföljningsåtgärder i syfte att kontrollera de standarder som bekräftats av rapporten.

2. Jag åtar mig att omgående, men senast inom 15 dagar, lämna alla relevanta uppgifter till den behöriga myndighet som utfärdar godkännandet om

   a) någon ändring görs i säkerhetsprogrammet för [lufttrafikföretagets namn],

   b) det övergripande ansvaret för luftfartsskydd tilldelas någon annan än den person som anges i punkt 1.7 i tillägg 6-C3 till genomförandeförordning (EU) 2015/1998,

   c) andra förändringar av lokaler eller förfaranden görs som kan få betydande följder för säkerheten,

   d) lufttrafikföretaget upphör med sin verksamhet, inte längre hanterar flygfrakt eller flygpost till unionen, eller inte längre kan uppfylla de krav i gällande unionslagstiftning som har validerats i denna rapport.

3. [Lufttrafikföretagets namn] kommer att upprätthålla den luftfartsskyddsnivå som fastställs i denna rapport och som överensstämmer med de mål som anges i checklistan och, i förekommande fall, genomföra och tillämpa ytterligare säkerhetsåtgärder som krävs för ACC3-godkännande om säkerhetsstandarderna konstaterades vara otillräckliga, fram till nästa validering av verksamhet vid [lufttrafikföretagets namn].

4. [lufttrafikföretagets namn] kommer att informera den behöriga myndighet som utfärdar godkännandet om det inte har möjlighet att begära, utverka eller säkerställa tillämpning av lämpliga säkerhetsåtgärder för frakt eller post som det tar emot för transport till EU eller EES-området, eller om det inte kan utöva effektiv tillsyn över sin leveranskedja.

Som företrädare för [lufttrafikföretagets namn] tar jag det fulla ansvaret för denna försäkran.

Namn:

Befattning:

Datum:

Underskrift:

TILLÄGG 6-H2

FÖRSÄKRAN OM ÅTAGANDE – SÄKERHETSGODKÄND SPEDITÖR FRÅN TREDJELAND SOM VALIDERATS FÖR LUFTFARTSSKYDD I EU (RA3)

Som företrädare för [verksamhetsutövarens namn] noterar jag följande:

I denna rapport fastställs nivån för luftfartsskyddet för frakt med destination EU eller EES med avseende på de säkerhetsstandarder som anges i checklistan eller som avses i denna.

[Verksamhetsutövarens namn] kan betecknas som ”säkerhetsgodkänd speditör från tredjeland som validerats för luftfartsskydd i EU” (RA3) endast efter det att en rapport om valideringen av luftfartsskydd i EU har lämnats till och godkänts av den behöriga myndigheten i en av Europeiska unionens medlemsstater eller Island, Norge eller Schweiz för det ändamålet, och uppgifterna om RA3 har förts in i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan.

▼M2

Om bristande efterlevnad avseende de säkerhetsåtgärder som rapporten avser konstateras av den behöriga myndigheten i en av unionens medlemsstater eller av Europeiska kommissionen kan det leda till att RA3-godkännandet av [verksamhetsutövarens namn] som redan erhållits för denna anläggning återkallas, vilket kommer att förhindra [verksamhetsutövarens namn] från att leverera säker flygfrakt eller flygpost med EU eller EES som destination till en ACC3 eller en annan RA3.

Rapportens giltighetstid är tre år och den löper således ut senast den ….

Som företrädare för [verksamhetsutövarens namn] intygar jag följande:

1. [verksamhetsutövarens namn] kommer att acceptera att lämpliga åtgärder vidtas i syfte att följa upp och kontrollera de standarder som bekräftats av rapporten.

2. Jag åtar mig att omgående, men senast inom 15 dagar, lämna alla relevanta uppgifter till den behöriga myndighet som utfärdar godkännandet om

   a) någon ändring görs i säkerhetsprogrammet för [verksamhetsutövarens namn],

   b) det övergripande ansvaret för luftfartsskydd tilldelas någon annan än den person som anges i punkt 1.9 i tillägg 6-C2 till genomförandeförordning (EU) 2015/1998,

   c) andra förändringar av lokaler eller förfaranden görs som kan få betydande följder för säkerheten,

   d) företaget upphör med sin verksamhet, inte längre hanterar flygfrakt eller flygpost till Europeiska unionen, eller inte längre kan uppfylla de krav i gällande unionslagstiftning som har validerats i denna rapport.

3. [verksamhetsutövarens namn] kommer att upprätthålla den luftfartsskyddsnivå som fastställs i denna rapport och som överensstämmer med de mål som anges i checklistan och, i förekommande fall, genomföra och tillämpa ytterligare säkerhetsåtgärder som krävs för RA3-godkännande om säkerhetsstandarderna konstaterades vara otillräckliga, fram till nästa validering av verksamhet vid [verksamhetsutövarens namn].

4. [verksamhetsutövarens namn] kommer att underrätta de ACC3 och RA3 till vilka den levererar säker flygfrakt och/eller flygpost om [verksamhetsutövarens namn] upphör med sin verksamhet, inte längre hanterar flygfrakt/flygpost eller inte längre kan uppfylla kraven som validerats i denna rapport.

Som företrädare för [verksamhetsutövarens namn] tar jag det fulla ansvaret för denna försäkran.

Namn:

Befattning:

Datum:

Underskrift:

TILLÄGG 6-H3

FÖRSÄKRAN OM ÅTAGANDE – KÄND AVSÄNDARE FRÅN TREDJELAND SOM VALIDERATS FÖR LUFTFARTSSKYDD I EU (KC3)

Som företrädare för [verksamhetsutövarens namn] noterar jag följande:

I denna rapport fastställs nivån för luftfartsskyddet för frakt med destination EU eller EES med avseende på de säkerhetsstandarder som anges i checklistan eller som avses i denna.

▼M2

[Verksamhetsutövarens namn] kan betecknas som ”känd avsändare från tredjeland som validerats för luftfartsskydd i EU” (KC3) endast efter det att en rapport om valideringen av luftfartsskydd i EU har lämnats till och godkänts av den behöriga myndigheten i en av Europeiska unionens medlemsstater eller Island, Norge eller Schweiz för det ändamålet, och uppgifterna om KC3 har förts in i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan.

Om bristande efterlevnad avseende de säkerhetsåtgärder som rapporten avser konstateras av den behöriga myndigheten i en av unionens medlemsstater eller av Europeiska kommissionen kan det leda till att KC3-godkännandet av [verksamhetsutövarens namn] som redan erhållits för denna anläggning återkallas, vilket kommer att förhindra [verksamhetsutövarens namn] från att leverera säker flygfrakt eller flygpost med EU eller EES som destination till en ACC3 eller en RA3.

Rapportens giltighetstid är tre år och den löper således ut senast den ….

Som företrädare för [verksamhetsutövarens namn] intygar jag följande:

1. [verksamhetsutövarens namn] kommer att acceptera att lämpliga åtgärder vidtas i syfte att följa upp och kontrollera de standarder som bekräftats av rapporten.

2. Jag åtar mig att omgående, men senast inom 15 dagar, lämna alla relevanta uppgifter till den behöriga myndighet som utfärdar godkännandet om

   a) någon ändring görs i säkerhetsprogrammet för [verksamhetsutövarens namn],

   b) det övergripande ansvaret för luftfartsskydd tilldelas någon annan än den person som anges i punkt 1.9 i tillägg 6-C4 till genomförandeförordning (EU) 2015/1998,

   c) andra förändringar av lokaler eller förfaranden görs som kan få betydande följder för säkerheten,

   d) företaget upphör med sin verksamhet, inte längre hanterar flygfrakt/flygpost till Europeiska unionen, eller inte längre kan uppfylla de krav i gällande unionslagstiftning som har validerats i denna rapport.

3. [verksamhetsutövarens namn] kommer att upprätthålla den luftfartsskyddsnivå som fastställs i denna rapport och som överensstämmer med de mål som anges i checklistan och, i förekommande fall, genomföra och tillämpa ytterligare säkerhetsåtgärder som krävs för KC3-godkännande om säkerhetsstandarderna konstaterades vara otillräckliga, fram till nästa validering av verksamhet vid [verksamhetsutövarens namn].

4. [verksamhetsutövarens namn] kommer att underrätta de ACC3 och RA3 till vilka den levererar säker flygfrakt och/eller flygpost om [verksamhetsutövarens namn] upphör med sin verksamhet, inte längre hanterar flygfrakt/flygpost eller inte längre kan uppfylla kraven som validerats i denna rapport.

Som företrädare för [verksamhetsutövarens namn] tar jag det fulla ansvaret för denna försäkran.

Namn:

Befattning:

Datum:

Underskrift:

▼B

TILLÄGG 6-I

Bestämmelser om högriskfrakt fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

TILLÄGG 6-J

Bestämmelser om användning av utrustning för säkerhetskontroll fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

7. FLYGFÖRETAGENS POST OCH MATERIEL

7.0 ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Om inget annat angivits eller om inte de säkerhetsåtgärder som avses i kapitlen 4–6 säkerställs av en myndighet, en flygplatsoperatör respektive ett lufttrafikföretag eller annan verksamhetsutövare, ska lufttrafikföretaget se till att de åtgärder som avses i detta kapitel avseende dess post och materiel genomförs.

7.1 FLYGFÖRETAGENS POST OCH MATERIEL SOM LASTAS OMBORD PÅ LUFTFARTYG

7.1.1 Innan det lastas ombord på ett luftfartyg ska lufttrafikföretagens post och materiel antingen genomgå säkerhetskontroll och skyddas i enlighet med kapitel 5, eller genomgå säkerhetsåtgärder och skyddas i enlighet med kapitel 6.

7.1.2 Innan det lastas i någon annan del av ett luftfartyg än lastrummet ska lufttrafikföretagens post och materiel genomgå säkerhetskontroll och skyddas i enlighet med bestämmelserna om kabinbagage i kapitel 4.

7.1.3 Flygföretagens post och materiel som ska lastas på ett luftfartyg omfattas även av de kompletterande bestämmelserna i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

7.2 FLYGFÖRETAGENS MATERIEL SOM ANVÄNDS FÖR HANTERING AV PASSAGERARE OCH BAGAGE

7.2.1 Flygföretagens materiel som används för hantering av passagerare och bagage och som skulle kunna användas för att äventyra säkerheten ska skyddas eller hållas under uppsikt för att förhindra obehörig åtkomst.

Självservice vid incheckning och internetalternativ som kan användas av passagerare ska betraktas som behörig tillgång till sådan materiel.

7.2.2 Kasserat materiel som skulle kunna användas för att underlätta obehörigt tillträde eller för att föra in bagage i behörighetsområden eller ombord på luftfartyg ska förstöras eller göras obrukbart.

7.2.3 Obehörig åtkomst till bokningssystem och incheckningssystem ska förhindras.

Självservice vid incheckning som kan användas av passagerare ska betraktas som behörig tillgång till sådana system.

▼B

8. FÖRNÖDENHETER FÖR ANVÄNDNING OMBORD PÅ LUFTFARTYG

8.0 ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

8.0.1 Om inget annat anges ska den myndighet, den flygplatsoperatör, det lufttrafikföretag eller den verksamhetsutövare som är ansvarig i enlighet med det nationella säkerhetsprogrammet för civil luftfart och som det hänvisas till i artikel 10 i förordning (EG) nr 300/2008 se till att de åtgärder som fastställs i detta kapitel genomförs.

8.0.2 I detta kapitel avses med *förnödenheter för användning ombord på luftfartyg* alla föremål som är avsedda att tas ombord på luftfartyget för att användas, konsumeras eller köpas av passagerare eller besättning under flygning, utom

a) kabinbagage, och

b) föremål som medförs av andra personer än passagerare, och

c) lufttrafikföretagens post och materiel.

I detta kapitel avses med *säkerhetsgodkänd leverantör av förnödenheter för användning ombord på luftfartyg* en leverantör vars förfaranden uppfyller gemensamma säkerhetsregler och säkerhetsstandarder i tillräcklig grad för att förnödenheter för användning ombord på luftfartyg ska få levereras direkt till luftfartyg.

I detta kapitel avses med *känd leverantör av förnödenheter för användning ombord på luftfartyg* en leverantör vars förfaranden uppfyller gemensamma säkerhetsregler och säkerhetsstandarder i tillräcklig grad för att förnödenheter för användning ombord på luftfartyg ska få levereras till lufttrafikföretag eller till säkerhetsgodkända leverantörer, men inte direkt till luftfartyg.

8.0.3 Förnödenheter ska anses vara förnödenheter för att användas, konsumeras eller köpas av passagerare eller besättning under flygning, från det ögonblick då de kan identifieras som sådana.

8.0.4 Förteckningen över artiklar som är förbjudna för användning som förnödenheter ombord på luftfartyg är densamma som förteckningen i tilllägg 1-A. Förbjudna föremål ska behandlas i enlighet med punkt 1.6.

8.1 SÄKERHETSÅTGÄRDER

8.1.1 **Säkerhetsåtgärder – allmänna bestämmelser**

8.1.1.1 ►**M15** Förnödenheter för användning ombord på luftfartyg ska säkerhetskontrolleras av eller på uppdrag av ett lufttrafikföretag, en säkerhetsgodkänd leverantör eller en flygplatsoperatör innan de tas in i ett behörighetsområde, om inte ◄

a) förnödenheterna har varit föremål för de föreskrivna säkerhetsåtgärderna som genomförts av ett lufttrafikföretag som levererar dessa till sina egna luftfartyg och förnödenheterna har skyddats från obehörig åtkomst sedan dessa åtgärder genomfördes och fram till det att de levereras till luftfartyget, eller

b) förnödenheterna har varit föremål för de föreskrivna säkerhetsåtgärderna som genomförts av en säkerhetsgodkänd leverantör och förnödenheterna har skyddats från obehörig åtkomst sedan dessa åtgärder genomfördes och fram till ankomsten till behörighetsområdet eller, i förekommande fall, till dess att de levererats till lufttrafikföretaget eller en annan säkerhetsgodkänd leverantör, eller

c) förnödenheterna har varit föremål för de föreskrivna säkerhetsåtgärderna som genomförts av en känd leverantör och förnödenheterna har skyddats från obehörig åtkomst sedan dessa åtgärder genomfördes och fram till det att de levereras till lufttrafikföretaget eller den säkerhetsgodkända speditören.

▼M3

8.1.1.2 Om det finns anledning att anta att förnödenheter för användning ombord på luftfartyg, vilka varit föremål för säkerhetsåtgärder, har manipulerats eller inte har skyddats mot obehörig åtkomst från det ögonblick då säkerhetsåtgärderna genomfördes, ska de säkerhetskontrolleras innan de får tas in i behörighetsområden.

▼B

8.1.1.3 Säkerhetsåtgärderna avseende förnödenheter för användning ombord på luftfartyg ska också omfattas av de ytterligare bestämmelser som fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

8.1.2 **Säkerhetskontroll**

8.1.2.1 Vid säkerhetskontroll av förnödenheter för användning ombord på luftfartyg ska metoder eller förfaranden användas som tar hänsyn till förnödenheternas art; dessa metoder och förfaranden ska vara sådana att de i rimlig grad säkerställer att inga förbjudna föremål döljs i förnödenheterna.

8.1.2.2 Säkerhetskontrollen av förnödenheter för användning ombord på luftfartyg ska också omfattas av de ytterligare bestämmelser som fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

8.1.2.3 Följande metoder för säkerhetskontroll ska användas, antingen som enda metod eller i kombination:

a) Visuell kontroll.

b) Manuell genomsökning.

c) Röntgenutrustning.

d) EDS-utrustning.

e) ETD-utrustning i kombination med led a, och

▼M16

f) sprängämneshundar i kombination med punkt a.

g) EVD-utrustning som används i enlighet med de relevanta bestämmelserna i tillägg 6-J och i kombination med punkt a.

▼B

Om säkerhetskontrollanten inte kan fastställa om förnödenheterna innehåller förbjudna föremål ska förnödenheterna avvisas eller säkerhetskontrolleras på nytt tills kontrollanten är tillfredsställd.

8.1.3 **Godkännande av säkerhetsgodkända leverantörer**

8.1.3.1 Säkerhetsgodkända leverantörer ska godkännas av en behörig myndighet.

Godkännandet som säkerhetsgodkänd leverantör ska vara knutet till en viss plats eller anläggning.

Varje verksamhetsutövare som utför de säkerhetsåtgärder som avses i punkt 8.1.5 och levererar förnödenheter för användning ombord på luftfartyg direkt till ett luftfartyg ska godkännas som säkerhetsgodkänd leverantör. Detta gäller inte lufttrafikföretag som själva genomför dessa säkerhetsåtgärder och levererar förnödenheter endast till de egna luftfartygen.

8.1.3.2 Följande förfarande ska gälla för godkännande av säkerhetsgodkända leverantörer:

a) Verksamhetsutövaren ska ansöka om godkännande hos den behöriga myndigheten i den medlemsstat i vilken anläggningen är belägen för att erhålla statusen som säkerhetsgodkänd leverantör.

Sökanden ska lämna in ett säkerhetsprogram till den behöriga myndigheten. I programmet ska det redogöras för de metoder och förfaranden som leverantören kommer att tillämpa för att uppfylla kraven i punkt 8.1.5. I programmet ska det också finnas en beskrivning av hur leverantören själv ska övervaka att dessa metoder och förfaranden efterlevs.

Sökanden ska också lämna in den försäkran om åtagande för säkerhetsgodkända leverantörer av förnödenheter för användning ombord på luftfartyg som ingår i tillägg 8-A. Försäkran ska undertecknas av den rättsliga företrädaren eller den säkerhetsansvariga.

▼M15

I den undertecknade försäkran ska det tydligt anges var den eller de berörda anläggningarna är belägna, och den ska behållas av den berörda behöriga myndigheten.

▼B

b) Den behöriga myndigheten, eller en validerare för luftfartsskydd i EU som agerar på myndighetens vägnar, ska granska säkerhetsprogrammet och genom en kontroll på plats av de angivna anläggningarna fastställa huruvida sökanden uppfyller kraven i punkt 8.1.5.

▼M2

c) Om den behöriga myndigheten anser att den information som tillhandahållits enligt leden a och b är tillfredsställande, ska den säkerställa att de erforderliga uppgifterna om den säkerhetsgodkända leverantören senast följande arbetsdag förs in i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan. När dessa uppgifter förs in i databasen ska den behöriga myndigheten förse varje godkänd anläggning med en unik alfanumerisk identitetskod i standardformat. Om den behöriga myndigheten inte är nöjd ska skälen till detta utan dröjsmål delges den verksamhetsutövaren som ansöker om godkännande som säkerhetgodkänd leverantör.

d) Säkerhetsgodkända leverantörer ska inte anses vara godkända förrän alla uppgifter har förts in i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan.

▼B

8.1.3.3 Säkerhetsgodkända leverantörer ska valideras på nytt minst vart femte år. Detta ska omfatta kontroll på plats för att se om den säkerhetsgodkända leverantören fortfarande uppfyller kraven i punkt 8.1.5.

En inspektion i den säkerhetsgodkända leverantörens lokaler, genomförd av den behöriga myndigheten i enlighet med dess nationella program för kvalitetskontroll, kan anses vara en kontroll på plats förutsatt att den uppfyller alla krav i punkt 8.1.5.

8.1.3.4 Om den behöriga myndigheten inte längre anser att den säkerhetsgodkända leverantören uppfyller kraven i punkt 8.1.5 ska myndigheten återkalla statusen som säkerhetsgodkänd leverantör för de angivna anläggningarna.

8.1.3.5 Utan att det påverkar medlemsstaternas rätt att tillämpa strängare regler i enlighet med artikel 6 i förordning (EG) nr 300/2008 ska en säkerhetsgodkänd leverantör som godkänns i enlighet med punkt 8.1.3 erkännas i alla medlemsstater.

8.1.4 **Godkännande av kända leverantörer**

8.1.4.1 Varje verksamhetsutövare (nedan kallad *leverantören*) som säkerställer de säkerhetsåtgärder som avses i punkt 8.1.5 och levererar förnödenheter för användning ombord, men inte direkt till ett luftfartyg, ska godkännas som känd leverantör av det företag till vilket det levererar (nedan kallat *det godkännande företaget*). Detta ska inte gälla för säkerhetsgodkända leverantörer.

8.1.4.2 För att utses till känd leverantör måste leverantören tillhandahålla det godkännande företaget

▼M15

a) den ”försäkran om åtagande – kända leverantörer av förnödenheter för användning ombord” som ingår i tillägg 8-B; i denna försäkran ska det tydligt anges var den eller de berörda anläggningarna är belägna, och den ska undertecknas av den rättsliga företrädaren, och

▼B

b) säkerhetsprogrammet som täcker de säkerhetsåtgärder som avses i punkt 8.1.5.

8.1.4.3 Alla kända leverantörer måste utses på grundval av valideringar av

a) säkerhetsprogrammets relevans och fullständighet med avseende på punkt 8.1.5, och

b) genomförandet av säkerhetsprogrammet utan brister.

▼B

Om den behöriga myndigheten eller det godkännande företaget inte längre anser att den kända leverantören uppfyller kraven i punkt 8.1.5 ska det godkännande företaget utan dröjsmål återkalla den kända leverantörens godkännande.

8.1.4.4 Den behöriga myndigheten ska i sitt nationella säkerhetsprogram för civil luftfart enligt artikel 10 i förordning (EG) nr 300/2008 ange huruvida valideringen av säkerhetsprogrammet och dess genomförande ska utföras av en nationell revisor, en validerare för luftfartsskydd i EU eller en person som företräder det godkännande företaget och har utsetts och utbildats i detta syfte.

Valideringar ska dokumenteras och ska, om inget annat anges i denna lagstiftning, äga rum innan godkännandet och därefter upprepas vartannat år.

Om valideringen inte görs av det godkännande företaget, ska alla uppgifter om valideringen göras tillgängliga.

8.1.4.5 Validering av genomförandet av säkerhetsprogrammet i syfte att kontrollera att kraven uppfylls ska bestå av antingen

a) ett besök på plats hos leverantören vartannat år, eller

b) regelbundna kontroller vid mottagning av förnödenheter för användning ombord som levereras av den kända leverantören, från och med godkännandet, inbegripet

— kontroll av att den person som levererar förnödenheter för användning ombord på uppdrag av den kända leverantören har relevant utbildning, och

— kontroll av att leveranserna är tillräckligt skyddade, och

— säkerhetskontroll av förnödenheter för användning ombord på samma sätt som för leveranser som kommer från en okänd leverantör.

Dessa kontroller ska genomföras på ett oförutsägbart sätt och äga rum antingen var tredje månad eller på 20 % av den kända leverantörens leveranser till det godkännande företaget.

Alternativ b får endast användas om den behöriga myndigheten i det nationella säkerhetsprogrammet för civil luftfart har angivit att valideringen ska utföras av en person som företräder det godkännande företaget.

8.1.4.6 De metoder och förfaranden som ska följas under och efter godkännandet ska fastställas i det godkännande företagets säkerhetsprogram.

8.1.4.7 Det godkännande företaget ska bevara

a) en förteckning över alla kända leverantörer som den har godkänt, med uppgifter om godkännandets sista giltighetsdag, och

b) det undertecknade godkännandet, en kopia av säkerhetsprogrammet och alla rapporter om dess genomförande för varje känd leverantör, minst 6 månader efter det att godkännandet löper ut.

Dessa dokument ska på begäran göras tillgängliga för den behöriga myndigheten vid verksamhetskontroll.

8.1.5 **Säkerhetsåtgärder som ska genomföras av lufttrafikföretag, säkerhetsgodkända leverantörer eller kända leverantörer**

8.1.5.1 Lufttrafikföretag, säkerhetsgodkända leverantörer och kända leverantörer av förnödenheter för användning ombord på luftfartyg ska

a) utse en person som har ansvaret för säkerheten i företaget, och

▼M15

b) se till att personer som har tillgång till förnödenheter för användning ombord på luftfartyg genomgår allmän utbildning om säkerhetsfrågor i enlighet med punkt 11.2.7 innan de får tillgång till förnödenheterna; dessutom säkerställa att personer som genomför säkerhetskontroll av förnödenheter för användning ombord på luftfartyg får utbildning i enlighet med punkt 11.2.3.3 och att personer som genomför andra säkerhetsåtgärder vad gäller förnödenheter för användning ombord på luftfartyg får utbildning i enlighet med punkt 11.2.3.10, och

▼B

c) hindra obehöriga personer från att få tillträde till deras lokaler och förnödenheter för användning ombord, och

d) i rimlig grad se till att inga förbjudna föremål döljs i förnödenheter för användning ombord, och

e) förse alla fordon och/eller behållare som används för att transportera förnödenheter för användning ombord på luftfartyg med försegling eller ett fysiskt skydd.

Punkt e ska inte gälla vid transporter på flygsidan.

8.1.5.2 Om en känd leverantör använder sig av ett annat företag som inte är en känd leverantör för lufttrafikföretaget eller säkerhetsgodkänd leverantör för transport av förnödenheter ska den kända leverantören säkerställa att alla säkerhetsåtgärder som anges i punkt 8.1.5.1 iakttas.

8.1.5.3 Säkerhetsåtgärder som ska genomföras av lufttrafikföretag och säkerhetsgodkända leverantörer ska också omfattas av kompletterande bestämmelser som fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

8.2 SKYDD AV FÖRNÖDENHETER SOM SKA ANVÄNDAS OMBORD

Detaljerade bestämmelser om säkerhetsundersökning av förnödenheter som ska användas ombord på luftfartyg fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

8.3 TILLÄGGSSÄKERHETSBESTÄMMELSER FÖR FÖRNÖDENHETER FÖR ANVÄNDNING OMBORD PÅ LUFTFARTYG I FORM AV VÄTSKOR, AEROSOLER OCH GELÉER OCH SÄKERHETSFÖRSLUTNA PÅSAR (STEB)

▼M3

8.3.1 Säkerhetsförslutna påsar (STEB) för användning ombord på luftfartyg ska levereras i säkerhetsförslutna förpackningar till ett område på flygsidan eller till ett behörighetsområde.

▼B

8.3.2 Vätskor, aerosoler, geléer och säkerhetsförslutna påsar (STEB) som först tagits emot på flygsidan eller inom ett behörighetsområde ska fram till den slutliga försäljningen ombord på planet skyddas mot obehörig åtkomst.

8.3.3 Detaljerade bestämmelser för tilläggssäkerhetsbestämmelser för förnödenheter för användning ombord avseende vätskor, aerosoler, geléer och säkerhetsförslutna påsar (STEB) fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

TILLÄGG 8-A

FÖRSÄKRAN OM ÅTAGANDE

SÄKERHETSGODKÄND LEVERANTÖR AV FÖRNÖDENHETER SOM SKA ANVÄNDAS OMBORD

I enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 ([1]), och dess genomföranderättsakter,

intygar jag

— att såvitt jag känner till är uppgifterna i företagets säkerhetsprogram fullständiga och sanningsenliga,

— att de metoder och förfaranden som anges i detta säkerhetsprogram kommer att genomföras och upprätthållas vid alla anläggningar som omfattas av programmet,

([1]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002 (EUT L 97, 9.4.2008, s. 72).

▼B

— att detta säkerhetsprogram kommer att ändras och anpassas för att överensstämma med alla framtida relevanta förändringar av unionslagstiftningen, såvida inte [företagets namn] meddelar [den behöriga myndighetens namn] att det inte längre önskar levererar förnödenheter för användning ombord på luftfartyg direkt till luftfartyg (och därmed inte längre önskar vara säkerhetsgodkänd leverantör),

— att [företagets namn] skriftligen kommer att meddela [den behöriga myndighetens namn] om

a) smärre ändringar av företagets säkerhetsprogram, som företagsnamn, person som är ansvarig för säkerhet eller kontaktuppgifter, omgående och senast inom tio arbetsdagar, och

b) större planerade förändringar, som nya förfaranden för säkerhetskontroll, större byggarbeten som kan påverka företagets uppfyllande av gällande EG-lagstiftning eller ändrad anläggning/adress, senast 15 arbetsdagar innan de planerade ändringarna träder i kraft.

— att [företagets namn] i syfte att säkerställa att gällande EG-lagstiftning uppfylls kommer att samarbeta till fullo vid alla inspektioner som krävs och ge tillgång till all dokumentation som inspektörerna begär,

— att [företagets namn] kommer att meddela [den behöriga myndighetens namn] om alla eventuella brister i säkerheten och alla misstänkta omständigheter som kan påverka förnödenheternas säkerhet, särskilt eventuella försök att gömma förbjudna föremål i förnödenheter som ska användas ombord,

— att [företagets namn] kommer att se till att all relevant personal får lämplig utbildning enligt kapitel 11 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998 och känner till sitt säkerhetsansvar inom ramen för företagets säkerhetsprogram, och

— att [företagets namn] kommer att meddela [den behöriga myndighetens namn] om

a) det upphör med sin verksamhet,

b) det inte längre levererar förnödenheter för användning ombord på luftfartyg direkt till luftfartyg,

c) det inte längre kan uppfylla kraven i gällande unionslagstiftning.

Jag ansvarar helt och fullt för denna förklaring.

Namn:

Befattning:

Datum:

Underskrift:

TILLÄGG 8-B

FÖRSÄKRAN OM ÅTAGANDE

KÄND LEVERANTÖR AV FÖRNÖDENHETER SOM SKA ANVÄNDAS OMBORD

I enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 ([1]), och dess genomföranderättsakter,

intygar jag

— att [företagets namn] kommer att

a) utse en person som har ansvaret för säkerheten i företaget, och

([1]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002 (EUT L 97, 9.4.2008, s. 72).

▼M15

b) säkerställa att personer som har tillgång till förnödenheter för användning ombord på luftfartyg genomgår allmän utbildning om säkerhetsfrågor i enlighet med punkt 11.2.7 innan de får tillgång till förnödenheterna; dessutom säkerställa att personer som genomför andra säkerhetsåtgärder än säkerhetskontroll av förnödenheter för användning ombord på luftfartyg får utbildning i enlighet med punkt 11.2.3.10; och

▼B

c) hindra obehöriga personer från att få tillträde till dess lokaler och förnödenheter för användning ombord, och

d) i rimlig grad se till att inga förbjudna föremål döljs i förnödenheter för användning ombord, och

e) förse alla fordon och/eller behållare som används för att transportera förnödenheter för användning ombord på luftfartyg med försegling eller ett fysiskt skydd (denna punkt kommer inte att tillämpas under transporter på flygsidan).

Om ett annat företag anlitas, som inte är en känd leverantör till lufttrafikföretaget eller en säkerhetsgodkänd leverantör för transport av förnödenheter, ska [företagets namn] säkerställa att alla säkerhetsåtgärder som anges ovan iakttas, och

— att [företagets namn] kommer att samarbeta till fullo vid alla inspektioner som krävs och ge tillgång till all dokumentation som inspektörerna begär,

— att [företagets namn] kommer att meddela [lufttrafikföretaget eller den säkerhetsgodkända leverantör till vilken förnödenheterna levereras] om alla eventuella brister i säkerheten och alla misstänkta omständigheter som kan påverka förnödenheternas säkerhet, särskilt eventuella försök att gömma förbjudna föremål i förnödenheter som ska användas ombord,

— att [företagets namn] kommer att se till att all relevant personal får lämplig fortbildning i enlighet med kapitel 11 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998 och känner till sitt säkerhetsansvar, och

— att [företagets namn] kommer att informera [lufttrafikföretaget eller den säkerhetsgodkända leverantören till vilken förnödenheterna levereras] om

a) det upphör med sin verksamhet,

b) det inte längre kan uppfylla kraven i gällande unionslagstiftning.

Jag ansvarar helt och fullt för denna förklaring.

Rättslig företrädare

Namn:

Datum:

Underskrift:

9. LEVERANSER AV FÖRNÖDENHETER TILL FLYGPLATSEN

9.0 ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

9.0.1 Om inte annat anges eller om inte genomförandet av säkerhetskontrollen säkerställs av en myndighet eller annan verksamhetsutövare, ska flygplatsoperatören se till att de åtgärder som anges i detta kapitel vidtas.

▼B

9.0.2 I detta kapitel gäller följande definitioner:

a) *leveranser av förnödenheter till flygplatsen*: alla föremål som är avsedda för försäljning, eller användning inom flygplatsers behörighetsområde eller som ska tillhandahållas där, utom föremål som medförs av andra personer än passagerare.

b) *känd leverantör av förnödenheter till flygplatsen*: leverantör vars förfaranden uppfyller gemensamma säkerhetsregler och säkerhetsstandarder i tillräcklig grad för att förnödenheter ska få levereras till behörighetsområden på flygplatsen.

9.0.3 Leveranser ska anses vara förnödenheter till flygplatsen från det ögonblick då de kan identifieras som sådana.

9.0.4 Förteckningen över artiklar som är förbjudna för användning som förnödenheter till flygplatsen är densamma som förteckningen i tillägg 1-A. Förbjudna föremål ska behandlas i enlighet med punkt 1.6.

9.1 SÄKERHETSÅTGÄRDER

9.1.1 **Säkerhetsåtgärder – allmänna bestämmelser**

9.1.1.1 ►**M15** Leveranser av förnödenheter till flygplatsen ska säkerhetskontrolleras av eller på uppdrag av en flygplatsoperatör eller en säkerhetsgodkänd leverantör innan de tas in i ett behörighetsområde, om inte ◄

a) förnödenheterna har varit föremål för de föreskrivna säkerhetsåtgärderna som genomförts av en flygplatsoperatör som levererar dessa till sin egen flygplats och förnödenheterna har skyddats från obehörig åtkomst sedan dessa åtgärder genomfördes och fram till det att de levereras till behörighetsområdet,

b) förnödenheterna har varit föremål för de föreskrivna säkerhetsåtgärderna som genomförts av en känd leverantör eller säkerhetsgodkänd leverantör och förnödenheterna har skyddats från obehörig åtkomst sedan dessa åtgärder genomfördes och fram till det att de levereras till behörighetsområdet.

9.1.1.2 Leveranser av förnödenheter till flygplatsen som kommer från ett behörighetsområde kan undantas från dessa säkerhetsåtgärder.

▼M3

9.1.1.3 Om det finns anledning att anta att förnödenheter som levererats till en flygplats och som varit föremål för säkerhetsåtgärder har manipulerats eller inte har skyddats mot obehörig åtkomst från det ögonblick då säkerhetsåtgärderna genomfördes, ska de säkerhetskontrolleras innan de får tas in i behörighetsområden.

▼B

9.1.2 **Säkerhetskontroll**

9.1.2.1 Vid säkerhetskontroll av leveranser av förnödenheter till flygplatsen ska metoder användas som tar hänsyn till förnödenheternas art; dessa metoder och förfaranden ska vara sådana att de i rimlig grad säkerställer att inga förbjudna föremål döljs i förnödenheterna.

9.1.2.2 Säkerhetskontrollen av förnödenheter till flygplatsen ska också omfattas av de ytterligare bestämmelser som fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

9.1.2.3 Följande metoder för säkerhetskontroll ska användas, antingen som enda metod eller i kombination:

a) Visuell kontroll.

b) Manuell genomsökning.

▼B

c) Röntgenutrustning.

d) EDS-utrustning.

e) ETD-utrustning i kombination med led a, och

▼M16

f) sprängämneshundar i kombination med punkt a.

g) EVD-utrustning som används i enlighet med de relevanta bestämmelserna i tillägg 6-J och i kombination med punkt a.

▼B

Om säkerhetskontrollanten inte kan fastställa om förnödenheterna innehåller förbjudna föremål ska förnödenheterna avvisas eller säkerhetskontrolleras på nytt tills kontrollanten är tillfredsställd.

9.1.3 **Godkännande av kända leverantörer**

9.1.3.1 Varje verksamhetsutövare (nedan kallad *leverantören*) som säkerställer de säkerhetsåtgärder som avses i punkt 9.1.4 och levererar förnödenheter till flygplatsen ska av flygplatsoperatören godkännas som känd leverantör.

9.1.3.2 För att utses till känd leverantör måste leverantören tillhandahålla flygplatsoperatören

▼M15

a) den ”försäkran om åtagande – kända leverantörer av leveranser av förnödenheter till flygplatsen” som ingår i tillägg 9-A; i denna försäkran ska det tydligt anges var den eller de berörda anläggningarna är belägna, och den ska undertecknas av den rättsliga företrädaren, och

▼B

b) säkerhetsprogrammet som täcker de säkerhetsåtgärder som avses i punkt 9.1.4.

▼M15

9.1.3.3 Alla kända leverantörer måste utses på grundval av valideringar av

a) säkerhetsprogrammets relevans och fullständighet med avseende på punkt 9.1.4, och

b) genomförandet av säkerhetsprogrammet utan brister.

Den behöriga myndigheten får som rättsligt bevis på utseendet kräva att flygplatsoperatörer senast följande arbetsdag för in de erforderliga uppgifterna om de kända leverantörer som de utser i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan. När dessa uppgifter förs in i databasen ska flygplatsoperatören förse varje utsedd anläggning med en unik alfanumerisk identitetskod i standardformat.

Tillträde till behörighetsområdena för leveranser av förnödenheter till flygplatsen får endast beviljas efter det att leverantörens status har fastställts. Detta ska göras genom verifiering i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan, i förekommande fall, eller genom användning av en alternativ mekanism som uppfyller samma mål.

Om den behöriga myndigheten eller flygplatsoperatören inte längre anser att den kända leverantören uppfyller kraven i punkt 9.1.4, ska flygplatsoperatören utan dröjsmål återkalla den kända leverantörens godkännande.

▼B

9.1.3.4 Den behöriga myndigheten ska i sitt nationella säkerhetsprogram för civil luftfart enligt artikel 10 i förordning (EG) nr 300/2008 ange huruvida valideringen av säkerhetsprogrammet och dess genomförande ska utföras av en nationell revisor, en validerare för luftfartsskydd i EU eller en person som företräder flygplatsoperatören och har utsetts och utbildats i detta syfte.

Valideringar ska dokumenteras och ska, om inget annat anges i denna lagstiftning, äga rum innan godkännandet och därefter upprepas vart annat år.

Om valideringen inte görs på flygplatsoperatörens vägnar, ska alla uppgifter om valideringen göras tillgängliga för flygplatsoperatören.

▼B

9.1.3.5 Validering av genomförandet av säkerhetsprogrammet i syfte att kontrollera att kraven uppfylls ska bestå av antingen

a) ett besök på plats hos leverantören vartannat år, eller

▼M3

b) regelbundna kontroller vid tillträde till flygplatsers behörighetsområde av leveranser av förnödenheter till flygplatsen som levereras av den kända leverantören, från och med godkännandet, inbegripet

— kontroll av att den person som levererar förnödenheter på uppdrag av den kända leverantören har relevant utbildning, och

— kontroll av att förnödenheterna är tillräckligt skyddade, och

— säkerhetskontroll av förnödenheterna på samma sätt som för leveranser som kommer från en okänd leverantör.

▼B

Dessa kontroller ska genomföras på ett oförutsägbart sätt och äga rum åtminstone var tredje månad eller på 20 % av den kända leverantörens leveranser till flygplatsoperatören.

Alternativ b får endast användas om den behöriga myndigheten i det nationella säkerhetsprogrammet för civil luftfart har angivit att valideringen ska utföras av en person som företräder flygplatsoperatören.

9.1.3.6 De metoder och förfaranden som ska följas under och efter godkännandet ska fastställas i flygplatsoperatörens säkerhetsprogram.

9.1.3.7 Flygplatsoperatören ska bevara

a) en förteckning över alla kända leverantörer som den har godkänt, med uppgifter om godkännandets sista giltighetsdag, och

b) det undertecknade godkännandet, en kopia av säkerhetsprogrammet och alla rapporter om dess genomförande för varje känd leverantör, minst 6 månader framåt efter det att godkännandet löper ut.

Dessa dokument ska på begäran göras tillgängliga för den behöriga myndigheten vid verksamhetskontroll.

9.1.4 **Säkerhetsåtgärder som ska genomföras av kända leverantörer eller av flygplatsoperatörer**

9.1.4.1 En känd leverantör av förnödenheter till flygplatser eller en flygplatsoperatör som levererar förnödenheter till behörighetsområdet ska

a) utse en person som har ansvaret för säkerheten i företaget, och

▼M15

b) säkerställa att personer som har tillträde till leveranser av förnödenheter till flygplatsen genomgår allmän utbildning om säkerhetsfrågor i enlighet med punkt 11.2.7 innan de får tillträde till dessa förnödenheter; dessutom säkerställa att personer som genomför säkerhetskontroll av leveranser av förnödenheter till flygplatsen får utbildning i enlighet med punkt 11.2.3.3 och att personer som genomför andra säkerhetsåtgärder vad gäller leveranser av förnödenheter till flygplatsen får utbildning i enlighet med punkt 11.2.3.10, och

▼B

c) hindra obehöriga personer från att få tillträde till dess lokaler och leveranser av förnödenheter till flygplatsen, och

d) i rimlig grad se till att inga förbjudna föremål döljs i leveranser av förnödenheter till flygplatsen, och

e) förse alla fordon och/eller behållare som används för att transportera leveranser av förnödenheter till flygplatsen med en försegling eller ett fysiskt skydd.

Punkt e ska inte gälla vid transporter på flygsidan.

▼B

9.1.4.2 Om en känd leverantör använder sig av ett annat företag som inte är en känd leverantör till flygplatsoperatören ska den kända leverantören säkerställa att alla säkerhetsåtgärder som anges i denna punkt iakttas.

9.2 SKYDD AV LEVERANSER AV FÖRNÖDENHETER TILL FLYGPLATSER

Detaljerade bestämmelser om säkerhetsundersökning av förnödenheter till flygplatsen fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

9.3 TILLÄGGSSÄKERHETSBESTÄMMELSER FÖR VÄTSKOR, AEROSOLER, GELER OCH SÄKERHETSFÖRSLUTNA PÅSAR (STEB)

▼M3

9.3.1 Säkerhetsförslutna påsar (STEB) ska levereras i säkerhetsförslutna förpackningar till ett område på flygsidan efter den punkt där boardingkorten kontrolleras eller till ett behörighetsområde.

▼B

9.3.2 Vätskor, aerosoler, geléer och säkerhetsförslutna påsar (STEB) som först tagits emot på flygsidan eller inom ett behörighetsområde ska fram till den slutliga försäljningen i butik skyddas mot obehörig åtkomst.

9.3.3 Detaljerade bestämmelser för tilläggssäkerhetsbestämmelser för förnödenheter som avser vätskor, aerosoler, geléer och säkerhetsförslutna påsar (STEB) fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

TILLÄGG 9-A

FÖRSÄKRAN OM ÅTAGANDE

▼C1

KÄNDA LEVERANTÖRER AV FÖRNÖDENHETER TILL FLYGPLATSEN

▼B

I enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 ([1]), och dess genomföranderättsakter,

intygar jag

— att [företagets namn] kommer att

a) utse en person som har ansvaret för säkerheten i företaget, och

▼M15

b) säkerställa att personer som har tillträde till leveranser av förnödenheter till flygplatsen genomgår allmän utbildning om säkerhetsfrågor i enlighet med punkt 11.2.7 innan de får tillträde till förnödenheterna; dessutom säkerställa att personer som genomför andra säkerhetsåtgärder än säkerhetskontroll av leveranser av förnödenheter till flygplatsen får utbildning i enlighet med punkt 11.2.3.10; och

▼B

c) hindra obehöriga personer från att få tillträde till dess lokaler och leveranser av förnödenheter till flygplatser, och

d) i rimlig grad se till att inga förbjudna föremål döljs i leveranser av förnödenheter till flygplatser, och

e) förse alla fordon och/eller behållare som används för att transportera leveranser av förnödenheter till flygplatser med försegling eller ett fysiskt skydd (denna punkt kommer inte att tillämpas under transporter på flygsidan).

Om ett annat företag anlitas, som inte är en känd leverantör till flygplatsoperatören, ska [företagets namn] säkerställa att alla säkerhetsåtgärder som anges ovan iakttas, och

— att [företagets namn] kommer att samarbeta till fullo vid alla inspektioner som krävs och ge tillgång till all dokumentation som inspektörerna begär,

([1]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002 (EUT L 97, 9.4.2008, s. 72).

▼B

— att [företagets namn] kommer att meddela [flygplatsoperatören] om alla eventuella brister i säkerheten och alla misstänkta omständigheter som kan påverka förnödenheternas säkerhet, särskilt eventuella försök att gömma förbjudna föremål i leveranser av förnödenheter till flygplatser,

— att [företagets namn] kommer att se till att all relevant personal får lämplig fortbildning i enlighet med kapitel 11 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998 och känner till sitt säkerhetsansvar, och

— att [företagets namn] kommer att meddela [flygplatsoperatören] om

a) det upphör med sin verksamhet,

b) det inte längre kan uppfylla kraven i gällande EU-lagstiftning.

Jag ansvarar helt och fullt för denna förklaring.

Rättslig företrädare

Namn:

Datum:

Underskrift:

10. **SÄKERHETSÅTGÄRDER UNDER FLYGNING**

Inga föreskrifter i denna förordning.

11. **REKRYTERING OCH UTBILDNING AV PERSONAL**

11.0 ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

11.0.1 Om inget annat anges ska den myndighet, den flygplatsoperatör, det lufttrafikföretag eller verksamhetsutövare som anlitar personer som genomför eller får ansvar för att genomföra åtgärder för vilka den är ansvarig i enlighet med det nationella säkerhetsprogrammet för civil luftfart och som det hänvisas till i artikel 10 i förordning (EG) nr 300/2008 se till att sådana personer uppfyller de standarder som fastställs i detta kapitel.

11.0.2 I detta kapitel avses med *certifiering* en formell utvärdering och bekräftelse av den behöriga myndigheten eller på den behöriga myndighetens vägnar att en person med tillfredsställande resultat har genomgått den erforderliga utbildningen och har den kompetens som krävs för att utföra de tilldelade uppgifterna på ett tillfredsställande sätt.

11.0.3 I detta kapitel avses med *hemvistland* det land i vilket personen har varit bosatt utan avbrott i minst sex månader, och *en lucka i anställnings- eller utbildningsförteckningen* avser alla luckor som omfattar mer än 28 dagar.

11.0.4 I detta kapitel avses med *kompetens* bevisad lämplig kunskap och bevisade lämpliga färdigheter.

11.0.5 Kompetens som en person har förvärvat före rekryteringen kan beaktas när personens utbildningsbehov bedöms enligt detta kapitel.

11.0.6 Om den relevanta kompetens som krävs enligt denna förordning, men som inte specifikt avser luftfartsskydd, har inhämtats genom utbildning som getts av en annan aktör än en instruktör enligt punkt 11.5 i denna förordning och/eller genom kurser som inte specificerats eller godkänts av den behöriga myndigheten, kan sådan kompetens beaktas vid bedömningen av utbildningsbehovet enligt detta kapitel.

11.0.7 Om en person har fått utbildning och förvärvat den kompetens som förtecknas i punkt 11.2 behöver personen inte gå om utbildningen för en annan tjänst, med undantag för repetitionsutbildning.

▼M5

11.0.8 I detta kapitel avses med radikalisering fenomenet socialisering till extremism hos människor som hyser åsikter, synpunkter och idéer som skulle kunna leda till terroristhandlingar.

▼M5

11.0.9 I detta kapitel, och utan att det påverkar tillämplig unionslagstiftning och nationell lagstiftning, ska medlemsländer när de avgör pålitligheten avseende en person som genomgår den process som beskrivs i punkterna 11.1.3 och 11.1.4 åtminstone beakta

a) de brott som avses i förteckningen i bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/681 ([1]),

och

b) de terroristbrott som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/541 ([2]).

De brott som förtecknas i punkt b ska betraktas som diskvalificerande brott.

11.1 REKRYTERING

▼M15

11.1.1 Följande personal ska med tillfredsställande resultat ha genomgått en utökad säkerhetsprövning:

a) Personer som rekryteras för att utföra, eller ansvara för genomförandet av, säkerhetskontroll, tillträdeskontroll eller andra säkerhetsåtgärder inom ett behörighetsområde.

b) Personer med ett övergripande ansvar på nationell eller lokal nivå för att säkerställa att ett säkerhetsprogram och dess genomförande uppfyller alla rättsliga krav (säkerhetsansvariga).

c) Instruktörer enligt kapitel 11.5.

d) Validerare för luftfartsskydd i EU enligt kapitel 11.6.

Punkt b i första stycket ska tillämpas från och med den 1 januari 2023. Före detta datum ska sådana personer ha genomgått en utökad säkerhetsprövning eller en vanlig säkerhetsprövning antingen i enlighet med punkt 1.2.3.1 eller enligt vad som fastställts av den behöriga myndigheten i enlighet med tillämpliga nationella bestämmelser.

▼M8

11.1.2 Följande personal ska med tillfredsställande resultat ha genomgått en utökad säkerhetsprövning eller vanlig säkerhetsprövning:

a) Personer som rekryteras för att utföra, eller ansvara för genomförandet av, säkerhetskontroll, tillträdeskontroll eller andra säkerhetsåtgärder på annat område än på ett behörighetsområde.

b) Personer som har oeskorterad tillgång till flygfrakt och post, lufttrafikföretagens post och materiel, förnödenheter som används ombord och varuleveranser till flygplatser som varit föremål för de föreskrivna säkerhetsåtgärderna.

c) Personer vilka har administratörsrättigheter eller oövervakad och obegränsad åtkomst till kritiska informations- och kommunikationstekniksystem och data som används för det civila luftfartsskyddets syften enligt 1.7.1 i enlighet med det nationella säkerhetsprogrammet för civil luftfart, eller vilka på annat sätt identifierats i riskbedömningen enligt 1.7.3.

([1]) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/681 av den 27 april 2016 om användning av passageraruppgiftssamlingar (PNR-uppgifter) för att förebygga, förhindra, upptäcka, utreda och lagföra terroristbrott och grov brottslighet (EUT L 119, 4.5.2016, s. 132).

([2]) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/541 av den 15 mars 2017 om bekämpande av terrorism och om ersättande av rådets rambeslut 2002/475/RIF och om ändring av rådets beslut 2005/671/RIF (EUT L 88, 31.3.2017, s. 6).

▼M8

Om inte annat anges i denna förordning är det den behöriga myndigheten som, i enlighet med den gällande nationella lagstiftningen, bestämmer om den obligatoriska säkerhetsprövningen ska vara en utökad säkerhetsprövning eller en vanlig säkerhetsprövning.

▼M5

11.1.3 I enlighet med unionslagstiftningen och nationell lagstiftning ska en utökad säkerhetsprövning minst

a) fastställa personens identitet på grundval av dokumentation,

b) omfatta straffregistren i alla hemvistland under minst de fem senaste åren,

c) omfatta anställning, utbildning och eventuella luckor under minst de senaste fem åren,

d) omfatta underrättelser och annan relevant information som är tillgänglig för de behöriga nationella myndigheterna och som de anser kan vara relevanta för en persons lämplighet att arbeta i funktioner som kräver en utökad säkerhetsprövning.

11.1.4 I enlighet med unionslagstiftningen och nationell lagstiftning ska en vanlig säkerhetsprövning minst

a) fastställa personens identitet på grundval av dokumentation,

b) omfatta straffregistren i alla hemvistland under minst de fem senaste åren,

c) omfatta anställning, utbildning och eventuella luckor under minst de senaste fem åren.

11.1.5 En vanlig säkerhetsprövning eller punkterna a–c i en utökad säkerhetsprövning ska genomföras innan personen genomgår inledande säkerhetsutbildning som omfattar tillgång till uppgifter som inte är offentliga på grund av att de är känsliga ur säkerhetsperspektiv. Där så är tillämpligt ska punkt d i en utökad säkerhetsprövning genomföras innan en person tillåts utföra, eller ansvara för genomförandet av, säkerhetskontroll, tillträdeskontroll eller andra säkerhetsåtgärder.

▼M15

En utökad säkerhetsprövning ska ha genomförts till fullo innan personen genomgår den utbildning som avses i punkterna 11.2.3.1–11.2.3.5.

▼M5

11.1.6 Utökade eller vanliga säkerhetsprövningar ska betraktas som underkända om inte alla villkor som anges i punkt 11.1.3 respektive 11.1.4 är uppfyllda på ett tillfredsställande sätt, eller om villkoren vid någon som helst tidpunkt inte ger tillräcklig säkerhet om personens pålitlighet.

Medlemsstater ska sträva efter att inrätta lämpliga och ändamålsenliga mekanismer för att säkerställa utbyte av uppgifter, på nationell nivå och med andra medlemsstater, i syfte att bearbeta och utvärdera uppgifter som är relevanta för säkerhetsprövningar.

11.1.7 Säkerhetsprövningar ska omfattas av något av följande:

a) En mekanism för löpande översyn av de villkor som anges i punkterna 11.1.3 och 11.1.4 genom snabb underrättelse till den behöriga myndigheten, operatören eller den utfärdande verksamhetsutövaren, beroende på vad som är tillämpligt, om alla eventuella händelser som kan påverka den berörda personens pålitlighet. Förfaranden för anmälan och informationsutbyte mellan behöriga myndigheter, operatörer och verksamhetsutövare, liksom informationens innehåll, ska fastställas och övervakas i enlighet med nationell lagstiftning.

▼M5

b) Upprepning, med jämna mellanrum på högst tolv månader för utökade säkerhetsprövningar eller tre år för vanliga säkerhetsprövningar.

11.1.8 Rekryteringsförfarandet för alla personer som rekryteras enligt punkt 11.1.1 och 11.1.2 ska minst omfatta en skriftlig ansökan och en intervju för inledande bedömning av personens förmåga och kunskaper.

11.1.9 Personer som rekryteras för att utföra säkerhetsåtgärder ska ha de mentala och fysiska förutsättningar som krävs för att utföra dessa uppgifter på ett effektivt sätt, och ska redan i inledningen av rekryteringsförfarandet göras medvetna om dessa krav.

Personens kompetenser och kunskaper ska bedömas under rekryteringsförfarandet och innan provanställning löper ut.

11.1.10 Dokumentation om rekryteringen, inbegripet resultat från eventuella urvalstester, ska bevaras minst under hela anställningstiden för alla personer som rekryterats enligt punkterna 11.1.1 och 11.1.2.

11.1.11 För att kunna ta itu med insiderhotet, och trots den respektive personalens utbildning och kompetens enligt punkt 11.2, ska säkerhetsprogrammet för operatörer och verksamhetsutövare som avses i artiklarna 12, 13 och 14 i förordning (EG) nr 300/2008 innehålla en lämplig intern strategi och åtgärder för att öka personalens medvetenhet och främja en säkerhetskultur.

11.1.12 Säkerhetsprövningar som genomförts med tillfredsställande resultat före den ►M9 31 december 2021 ◄ kommer att förbli giltiga till sin sista giltighetsdag eller som längst till och med den ►M9 30 juni 2024 ◄, beroende på vilken dag som infaller först.

▼B

11.2 UTBILDNING

11.2.1 **Allmänna utbildningskrav**

11.2.1.1 Innan en person får utföra säkerhetsåtgärder självständigt ska den med tillfredsställande resultat ha genomgått relevant utbildning.

11.2.1.2 Utbildning av personer som utför uppgifter enligt punkterna 11.2.3.1–11.2.3.5 och punkt 11.2.4 ska omfatta teori, arbetsspecifik utbildning och praktik på arbetsplatsen.

11.2.1.3 Kursinnehållet ska specificeras eller godkännas av den behöriga myndigheten innan

a) en instruktör ger utbildning enligt förordning (EG) nr 300/2008 och dess genomföranderättsakter,

b) en datorbaserad kurs används för att uppfylla kraven i förordning (EG) nr 300/2008 och dess genomföranderättsakter.

Datorbaserad utbildning kan användas med eller utan stöd av en instruktör eller handledare.

11.2.1.4 Dokumentation över genomgången utbildning ska sparas för alla personer som genomgått utbildningen, minst under hela deras anställningstid.

▼B

11.2.2 **Grundutbildning**

Grundutbildning för personer som utför uppgifter enligt punkterna 11.2.3.1, 11.2.3.4 och 11.2.3.5 samt punkterna 11.2.4, 11.2.5 och 11.5 ska ge följande kompetens (samtliga):

a) Kunskap om tidigare olagliga handlingar riktade mot den civila luftfarten, terroristattacker och aktuella hot.

b) Kunskap om den lagstiftning som styr luftfartsskyddet.

c) Kunskap om luftfartsskyddets mål och organisation, bland annat vilka skyldigheter och vilket ansvar de personer som genomför säkerhetsåtgärder har.

d) Kunskap om metoder för tillträdeskontroll.

▼M2

e) Kunskap om system för identitetskort som används.

▼B

f) Kunskap om metoder för att konfrontera personer och om situationer i vilka personer ska konfronteras eller rapporteras.

g) Kunskap om rapporteringsförfaranden.

h) Förmåga att identifiera förbjudna föremål.

i) Förmåga att på lämpligt sätt reagera på säkerhetsrelaterade incidenter.

j) Kunskap om hur mänskligt beteende och reaktioner kan påverka säkerheten.

▼M5

k) Förmåga att kommunicera på ett entydigt och säkert sätt och

l) Kunskap om faktorer som bidrar till inrättandet av en robust och motståndskraftig säkerhetskultur på arbetsplatsen och på luftfartsområdet, bland annat insiderhot och radikalisering.

▼B

11.2.3 **Arbetsspecifik utbildning för personer som utför säkerhetsåtgärder**

11.2.3.1 ►M3 Arbetsspecifik utbildning av personer som utför säkerhetskontroll av personer, kabinbagage, medförda föremål och lastrumsbagage ska ge följande kompetens (samtliga): ◄

a) Kunskap om säkerhetskontrollens utformning och metoder för säkerhetskontroll.

b) Kunskap om hur förbjudna föremål kan döljas.

c) Förmåga att reagera korrekt om förbjudna föremål detekteras.

d) Kunskap om förmåga och begränsningar hos den utrustning och kontrollmetoder som används.

▼B

e) Kunskap om förfaranden vid nödsituationer.

Om personens arbetsuppgifter så kräver ska utbildningen dessutom ge följande kompetens:

f) Social kompetens, särskilt förmåga att hantera kulturella skillnader och potentiellt störande passagerare.

g) Kännedom om teknik för manuell genomsökning.

h) Förmåga att genomföra manuell genomsökning på ett sätt som till en rimlig grad säkerställer att dolda förbjudna föremål detekteras.

i) Kunskap om undantag från säkerhetskontroll och särskilda säkerhetsförfaranden.

j) Förmåga att använda den säkerhetsutrustning som används.

k) Förmåga att korrekt tolka de bilder som säkerhetsutrustningen genererar.

l) Kunskap om kraven för skydd av lastrumsbagage.

11.2.3.2 Utbildning av personer som utför säkerhetskontroll av frakt och post ska ge följande kompetens (samtliga):

a) Kunskap om tidigare olagliga handlingar riktade mot den civila luftfarten, terroristattacker och aktuella hot.

▼M5

b) Kännedom om relevant lagstiftning och kunskap om faktorer som bidrar till inrättandet av en robust och motståndskraftig säkerhetskultur på arbetsplatsen och på luftfartsområdet, bland annat insiderhot och radikalisering.

▼B

c) Kunskap om luftfartsskyddets mål och organisation, bland annat vilka skyldigheter och vilket ansvar de personer som utför säkerhetsåtgärder i leveranskedjan har.

d) Förmåga att identifiera förbjudna föremål.

e) Förmåga att reagera korrekt om förbjudna föremål detekteras.

f) Kunskap om förmåga och begränsningar hos den utrustning och de kontrollmetoder som används.

g) Kunskap om hur förbjudna föremål kan döljas.

▼B

h) Kunskap om förfaranden vid nödsituationer.

i) Kunskap om skydd av frakt och post.

Om personens arbetsuppgifter så kräver ska utbildningen dessutom ge följande kompetens:

j) Kunskap om kraven för säkerhetskontroll för frakt och post, inbegripet undantag och särskilda säkerhetsförfaranden.

k) Kunskap om vilka metoder för säkerhetskontroll som är lämpliga för olika typer av frakt och post.

l) Kännedom om tekniker för manuell genomsökning.

m) Förmåga att genomföra manuell genomsökning på ett sätt som till en rimlig grad säkerställer att dolda förbjudna föremål detekteras.

n) Förmåga att använda den säkerhetsutrustning som används.

o) Förmåga att korrekt tolka de bilder som säkerhetsutrustningen genererar.

p) Kunskap om krav på transport.

11.2.3.3 Utbildning av personer som utför säkerhetskontroll av lufttrafikföretagens post och materiel, förnödenheter som används ombord på luftfartyg och leveranser av förnödenheter till flygplatser ska ge följande kompetens (samtliga):

a) Kunskap om tidigare olagliga handlingar riktade mot den civila luftfarten, terroristattacker och aktuella hot.

▼M5

b) Kännedom om relevant lagstiftning och kunskap om faktorer som bidrar till inrättandet av en robust och motståndskraftig säkerhetskultur på arbetsplatsen och på luftfartsområdet, bland annat insiderhot och radikalisering.

▼B

c) Kunskap om luftfartsskyddets mål och organisation, bland annat vilka skyldigheter och vilket ansvar de personer som utför säkerhetsåtgärder i leveranskedjan har.

d) Förmåga att identifiera förbjudna föremål.

e) Förmåga att reagera korrekt om förbjudna föremål detekteras.

f) Kunskap om hur förbjudna föremål kan döljas.

g) Kunskap om förfaranden vid nödsituationer.

h) Kunskap om förmåga och begränsningar hos den utrustning och de kontrollmetoder som används.

▼B

Om personens arbetsuppgifter så kräver ska utbildningen dessutom ge följande kompetens:

i) Kännedom om teknik för manuell genomsökning.

j) Förmåga att genomföra manuell genomsökning på ett sätt som till en rimlig grad säkerställer att dolda förbjudna föremål detekteras.

k) Förmåga att använda den säkerhetsutrustning som används.

l) Förmåga att korrekt tolka de bilder som säkerhetsutrustningen genererar.

m) Kunskap om krav på transport.

11.2.3.4 Särskild utbildning av personer som genomför inspektion av fordon ska ge följande kompetens (samtliga):

a) Kunskap om de krav som gäller för inspektion av fordon, inbegripet undantag och särskilda säkerhetsförfaranden.

b) Förmåga att reagera korrekt om förbjudna föremål detekteras.

c) Kunskap om hur förbjudna föremål kan döljas.

d) Kunskap om förfaranden vid nödsituationer.

e) Kännedom om teknik för inspektion av fordon.

f) Förmåga att utföra inspektion av fordon på ett sätt som till en rimlig grad säkerställer att dolda förbjudna föremål detekteras.

11.2.3.5 Särskild utbildning för personer som utför tillträdeskontroll vid flygplatser samt övervakning och patrullering ska ge följande kompetens (samtliga):

a) Kunskap om de krav som gäller för tillträdeskontroll, inbegripet undantag och särskilda säkerhetsförfaranden.

b) Kunskap om de system för tillträdeskontroll som används vid flygplatsen.

c) Kunskap om tillstånd, bland annat id-kort och passerkort för fordon, som ger tillträde till områden på flygsidan, och förmåga att identifiera sådana tillstånd.

d) Kunskap om patrullförfaranden och om de situationer när personer ska konfronteras eller rapporteras.

e) Förmåga att reagera korrekt om förbjudna föremål detekteras.

f) Kunskap om förfaranden vid nödsituationer.

g) Social kompetens, särskilt förmåga att hantera kulturella skillnader och potentiellt störande passagerare.

11.2.3.6 Utbildning av personer som utför säkerhetsundersökningar av luftfartyg ska ge följande kompetens (samtliga):

▼M5

a) Kunskap om de krav som gäller för säkerhetsundersökningar av luftfartyg och om de faktorer som bidrar till inrättandet av en robust och motståndskraftig säkerhetskultur på arbetsplatsen och på luftfartsområdet, bland annat insiderhot och radikalisering.

▼B

b) Kunskap om konfigurationen på de luftfartygstyper på vilka personen ska utföra säkerhetsundersökningar.

c) Förmåga att identifiera förbjudna föremål.

d) Förmåga att reagera korrekt om förbjudna föremål detekteras.

e) Kunskap om hur förbjudna föremål kan döljas.

f) Förmåga att utföra säkerhetsundersökningar av luftfartyg på ett sätt som till en rimlig grad säkerställer att dolda förbjudna föremål detekteras.

Om personen har ett behörighetskort ska utbildningen dessutom ge följande kompetens (samtliga):

g) Kunskap om tidigare olagliga handlingar riktade mot den civila luftfarten, terroristattacker och aktuella hot.

h) Kunskap om den lagstiftning som styr luftfartsskyddet.

i) Kunskap om luftfartsskyddets mål och organisation, bland annat vilka skyldigheter och vilket ansvar de personer som genomför säkerhetsåtgärder har.

j) Kunskap om säkerhetskontrollens utformning och metoder för säkerhetskontroll.

k) Kännedom om tillträdeskontroll och gällande förfaranden för säkerhetskontroll.

l) Kunskap om de behörighetskort som används vid flygplatsen.

11.2.3.7 Utbildning av personer som ansvarar för skydd av luftfartyg ska ge följande kompetens (samtliga):

▼M5

a) Kunskap om hur man skyddar luftfartyg och förebygger obehörigt tillträde till dem och om de faktorer som bidrar till inrättandet av en robust och motståndskraftig säkerhetskultur på arbetsplatsen och på luftfartsområdet, bland annat insiderhot och radikalisering.

▼B

b) Kunskap om metoder för försegling av luftfartyg, i förekommande för den person som ska utbildas.

c) Kunskap om de system för identitetskort som används vid flygplatsen.

d) Kunskap om metoder för att konfrontera personer och om situationer i vilka personer ska konfronteras eller rapporteras.

e) Kunskap om förfaranden vid nödsituationer.

Om personen har ett behörighetskort ska utbildningen dessutom ge följande kompetens (samtliga):

f) Kunskap om tidigare olagliga handlingar riktade mot den civila luftfarten, terroristattacker och aktuella hot.

g) Kunskap om den lagstiftning som styr luftfartsskyddet.

h) Kunskap om luftfartsskyddets mål och organisation, bland annat vilka skyldigheter och vilket ansvar de personer som genomför säkerhetsåtgärder har.

▼B

i) Kunskap om säkerhetskontrollens utformning och metoder för säkerhetskontroll.

j) Kännedom om tillträdeskontroll och gällande förfaranden för säkerhetskontroll.

11.2.3.8 Utbildning av personer som ansvarar för bagagets anknytning till passagerare ska ge följande kompetens (samtliga):

a) Kunskap om tidigare olagliga handlingar riktade mot den civila luftfarten, terroristattacker och aktuella hot.

▼M5

b) Kännedom om relevant lagstiftning och kunskap om faktorer som bidrar till inrättandet av en robust och motståndskraftig säkerhetskultur på arbetsplatsen och på luftfartsområdet, bland annat insiderhot och radikalisering.

▼B

c) Kunskap om luftfartsskyddets mål och organisation, bland annat vilka skyldigheter och vilket ansvar de personer som genomför säkerhetsåtgärder har.

d) Förmåga att reagera korrekt om förbjudna föremål detekteras.

e) Kunskap om förfaranden vid nödsituationer.

f) Kunskap om krav och teknik för att fastställa bagagets anknytning till passagerare.

g) Kunskap om kraven för skydd av lufttrafikföretagens materiel som används för hantering av bagage och passagerare.

▼M2

Om personen har ett behörighetskort ska utbildningen dessutom ge följande kompetens (samtliga):

h) Kunskap om säkerhetskontrollens utformning och metoder för säkerhetskontroll.

i) Kännedom om tillträdeskontroll och gällande förfaranden för säkerhetskontroll.

j) Kunskap om de behörighetskort som används vid flygplatsen.

k) Kunskap om rapporteringsförfaranden.

l) Förmåga att på lämpligt sätt reagera på säkerhetsrelaterade incidenter.

▼B

11.2.3.9 ►M15 Utbildning av personer med oövervakad tillgång till identifierbar flygfrakt och flygpost som varit föremål för de föreskrivna säkerhetsåtgärderna, och personer som genomför andra säkerhetsåtgärder för flygfrakt och flygpost än säkerhetskontroll, ska ge följande kompetens (samtliga): ◄

a) Kunskap om tidigare olagliga handlingar riktade mot den civila luftfarten, terroristattacker och aktuella hot.

▼M5

b) Kännedom om relevant lagstiftning och kunskap om faktorer som bidrar till inrättandet av en robust och motståndskraftig säkerhetskultur på arbetsplatsen och på luftfartsområdet, bland annat insiderhot och radikalisering.

▼B

c) Kunskap om luftfartsskyddets mål och organisation, bland annat vilka skyldigheter och vilket ansvar de personer som utför säkerhetsåtgärder i leveranskedjan har.

d) Kunskap om metoder för att konfrontera personer och om situationer i vilka personer ska konfronteras eller rapporteras.

e) Kunskap om rapporteringsförfaranden.

▼B

f) Förmåga att identifiera förbjudna föremål.

g) Förmåga att reagera korrekt om förbjudna föremål detekteras.

h) Kunskap om hur förbjudna föremål kan döljas.

i) Kunskap om skydd av frakt och post.

j) I förekommande fall kunskap om krav på transport.

▼M2

Om personen har ett behörighetskort ska utbildningen dessutom ge följande kompetens (samtliga):

k) Kunskap om säkerhetskontrollens utformning och metoder för säkerhetskontroll.

l) Kännedom om tillträdeskontroll och gällande förfaranden för säkerhetskontroll.

m) Kunskap om system för identitetskort som används.

n) Förmåga att på lämpligt sätt reagera på säkerhetsrelaterade incidenter.

▼B

11.2.3.10 Utbildning av personer som deltar i andra säkerhetsåtgärder än säkerhetskontroll av lufttrafikföretagens post och materiel, förnödenheter som används ombord på luftfartyg och leveranser av förnödenheter till flygplatser ska ge följande kompetens (samtliga):

a) Kunskap om tidigare olagliga handlingar riktade mot den civila luftfarten, terroristattacker och aktuella hot.

▼M5

b) Kännedom om relevant lagstiftning och kunskap om faktorer som bidrar till inrättandet av en robust och motståndskraftig säkerhetskultur på arbetsplatsen och på luftfartsområdet, bland annat insiderhot och radikalisering.

▼B

c) Kunskap om luftfartsskyddets mål och organisation, bland annat vilka skyldigheter och vilket ansvar de personer som genomför säkerhetsåtgärder har.

d) Kunskap om metoder för att konfrontera personer och om situationer i vilka personer ska konfronteras eller rapporteras.

e) Kunskap om rapporteringsförfaranden.

f) Förmåga att identifiera förbjudna föremål.

g) Förmåga att reagera korrekt om förbjudna föremål detekteras.

h) Kunskap om hur förbjudna föremål kan döljas.

i) Kunskap om gällande krav för skydd av lufttrafikföretagens post och materiel, förnödenheter som används ombord på luftfartyg och leveranser av förnödenheter till flygplatser.

j) I förekommande fall kunskap om krav på transport.

▼M2

Om personen har ett behörighetskort ska utbildningen dessutom ge följande kompetens (samtliga):

▼M2

k) Kunskap om säkerhetskontrollens utformning och metoder för säkerhetskontroll.

l) Kännedom om tillträdeskontroll och gällande förfaranden för säkerhetskontroll.

m) Kunskap om system för identitetskort som används.

n) Förmåga att på lämpligt sätt reagera på säkerhetsrelaterade incidenter.

▼M15

11.2.3.11 Utbildning av flygbesättnings- och kabinbesättningsmedlemmar som genomför säkerhetsåtgärder under flygning ska ge följande kompetens (samtliga):

a) Kunskap om tidigare olagliga handlingar riktade mot den civila luftfarten, terroristattacker och aktuella hot.

b) Kännedom om relevant lagstiftning och kunskap om faktorer som bidrar till inrättandet av en robust och motståndskraftig säkerhetskultur på arbetsplatsen och på luftfartsområdet, bland annat insiderhot och radikalisering.

c) Kunskap om luftfartsskyddets mål och organisation, bland annat vilka skyldigheter och vilket ansvar flygbesättnings- och kabinbesättningsmedlemmar har.

d) Kunskap om hur man skyddar luftfartyg och förebygger obehörigt tillträde till dem.

e) Kunskap om metoder för försegling av luftfartyg, i förekommande fall för den person som ska utbildas.

f) Förmåga att identifiera förbjudna föremål.

g) Kunskap om hur förbjudna föremål kan döljas.

h) Förmåga att utföra säkerhetsundersökningar av luftfartyg på ett sätt som till en rimlig grad säkerställer att dolda förbjudna föremål detekteras.

i) Kunskap om konfigurationen för den typ eller de typer av luftfartyg som arbetsuppgifterna utförs på.

j) Förmåga att skydda cockpit under flygningen.

k) Kunskap om förfaranden som är relevanta för transport av potentiellt störande passagerare ombord på ett luftfartyg, i förekommande fall för den person som ska utbildas.

l) Kunskap om hantering av personer som har tillstånd att bära skjutvapen ombord, i förekommande fall för den person som ska utbildas.

m) Kunskap om rapporteringsförfaranden.

n) Förmåga att på lämpligt sätt reagera på säkerhetsrelaterade incidenter och nödsituationer ombord på ett luftfartyg.

▼B

11.2.4 **Särskild utbildning för personer som direkt övervakar personer som utför säkerhetsåtgärder (arbetslagsansvariga)**

Särskild utbildning av arbetslagsansvariga ska ge följande kompetens (samtliga), utöver de kunskaper som förutsätts hos de personer som övervakas:

▼B

a) Kunskap om relevant lagstiftning och hur den ska uppfyllas.

b) Kunskap om arbetsledande uppgifter.

c) Kunskap om intern kvalitetskontroll.

d) Förmåga att reagera korrekt om förbjudna föremål detekteras.

e) Kunskap om förfaranden vid nödsituationer.

f) Förmåga att ge handledning och arbetsplatsanknuten utbildning och att kunna motivera.

Om personens arbetsuppgifter så kräver ska utbildningen dessutom ge följande kompetens (samtliga):

g) Kunskap om konflikthantering.

h) Kunskap om säkerhetsutrustningens och kontrollmetodernas förmåga och begränsningar.

11.2.5 **Särskild utbildning för personer med ett övergripande ansvar på nationell och lokal nivå att säkerställa att säkerhetsprogram och deras genomförande uppfyller alla rättsliga krav (säkerhetsansvariga)**

Särskild utbildning av säkerhetsansvariga ska ge följande kompetens (samtliga):

a) Kunskap om relevant lagstiftning och hur den ska uppfyllas.

b) Kunskap om kvalitetskontroll på intern nivå, nationell nivå, unionsnivå och internationell nivå.

c) Förmåga att motivera.

d) Kunskap om säkerhetsutrustningens och kontrollmetodernas förmåga och begränsningar.

11.2.6 **Utbildning av andra personer än passagerare som behöver få oeskorterad tillgång till behörighetsområden**

11.2.6.1 Andra personer än passagrare som behöver få oeskorterat tillträde till behörighetsområden och som inte omfattas av punkterna 11.2.3–11.2.5 och 11.5 ska genomgå utbildning om säkerhetsfrågor innan de erhåller tillstånd som ger oeskorterad tilgång till behörighetsområden.

Den behöriga myndigheten får på sakliga grunder undanta personer från detta utbildningskrav om deras tillgång är begränsad till områden i terminalen som är tillgängliga för passagerare.

▼B

11.2.6.2 Utbildning om säkerhetsfrågor ska ge följande kompetens (samtliga):

a) Kunskap om tidigare olagliga handlingar riktade mot den civila luftfarten, terroristattacker och aktuella hot.

▼M5

b) Kännedom om relevant lagstiftning och kunskap om faktorer som bidrar till inrättandet av en robust och motståndskraftig säkerhetskultur på arbetsplatsen och på luftfartsområdet, bland annat insiderhot och radikalisering.

▼B

c) Kunskap om luftfartsskyddets mål och organisation, bland annat vilka skyldigheter och vilket ansvar de personer som genomför säkerhetsåtgärder har.

d) Kunskap om säkerhetskontrollens utformning och metoder för säkerhetskontroll.

e) Kännedom om tillträdeskontroll och gällande förfaranden för säkerhetskontroll.

f) Kunskap om de behörighetskort som används vid flygplatsen.

g) Kunskap om rapporteringsförfaranden.

h) Förmåga att på lämpligt sätt reagera på säkerhetsrelaterade incidenter.

11.2.6.3 Personer som genomgår fortbildning om säkerhetsfrågor ska kunna visa att de har kännedom om alla frågor som avses i punkt 11.2.6.2 innan de erhåller tillstånd till oeskorterad tillgång till behörighetsområden.

11.2.7 **Utbildning av personer som behöver allmän utbildning om säkerhetsfrågor**

Allmän utbildning om säkerhetsfrågor ska ge följande kompetens (samtliga):

a) Kunskap om tidigare olagliga handlingar riktade mot den civila luftfarten, terroristattacker och aktuella hot.

▼M5

b) Kännedom om relevant lagstiftning och kunskap om faktorer som bidrar till inrättandet av en robust och motståndskraftig säkerhetskultur på arbetsplatsen och på luftfartsområdet, bland annat insiderhot och radikalisering.

▼B

c) Kunskap om luftfartsskyddets mål och organisation i personernas arbetsmiljö, bland annat vilka skyldigheter och vilket ansvar de personer som genomför säkerhetsåtgärder har.

d) Kunskap om rapporteringsförfaranden.

▼B

e) Förmåga att på lämpligt sätt reagera på säkerhetsrelaterade incidenter.

Varje person som genomgår allmän utbildning om säkerhetsfrågor ska kunna visa att de har kännedom om alla frågor som avses i denna punkt innan de träder i tjänst.

Denna utbildning ska inte gälla för instruktörer enligt punkt 11.5.

▼M8

11.2.8 Utbildning av personer med roller och ansvarsområden relaterade till cyberhot

11.2.8.1 Personer som genomför de åtgärder som anges i punkt 1.7.2 ska ha de färdigheter och kunskaper som krävs för att utföra dessa uppgifter på ett effektivt sätt. De ska få information om relevanta cyberrisker när de behöver denna information.

11.2.8.2 Personer som har tillgång till data eller system ska ges ändamålsenlig och specifik jobbrelaterad utbildning som står i proportion till deras roll och ansvar, inklusive information om relevanta risker när deras arbetsuppgifter så kräver. Den berörda myndigheten, eller den myndighet eller det organ som avses i punkt 1.7.4, ska specificera eller godkänna kursinnehållet.

▼B

11.3 CERTIFIERING ELLER GODKÄNNANDE

11.3.1 Personer som utför uppgifter som omfattas av punkterna 11.2.3.1–11.2.3.5 ska genomgå

a) ett inledande certifierings- eller godkännandeförfarande, och

▼M5

b) omcertifiering minst vart tredje år (för personer som arbetar med röntgen eller EDS-utrustning), och

▼B

c) omcertifiering minst vart femte år (för alla övriga personer).

Personer som utför uppgifter som omfattas av punkt 11.2.3.3 får undantas från dessa krav om de endast är godkända att genomföra visuella kontroller och/eller manuell genomsökning.

▼M5

11.3.2 Personer som arbetar med röntgen eller EDS-utrustning ska som del i det inledande certifierings- eller godkännandeförfarandet genomgå ett standardiserat bildtolkningstest.

11.3.3 Förfarandet för omcertifiering av personer som arbetar med röntgen eller EDS-utrustning ska omfatta både det standardiserade bildtolkningstestet och en bedömning av den operativa förmågan.

▼B

11.3.4 Om omcertifiering inte genomförs eller inte genomförs med tillfredsställande resultat inom rimlig tid, normalt högst 3 månader, ska certifieringen återkallas.

11.3.5 Dokumentation om certifiering eller godkännande ska sparas för personer som certifierats respektive godkänts, under minst deras anställningstid.

▼B

11.4 REPETITIONSUTBILDNING

11.4.1 Personer som arbetar med röntgen eller EDS-utrustning ska regelbundet genomgå repetitionsbildning som består av träning och test i bildtolkning. Detta ska ske i form av

a) undervisning i sal och/eller vid datorn,

b) TIP-utbildning på arbetsplatsen, förutsatt att ett TIP-bibliotek med minst 6 000 bilder enligt nedan finns på den röntgen- eller EDS-utrustning som används och att den berörda personen använder denna utrustning under minst en tredjedel av sin arbetstid.

▼M5

_____

▼B

Undervisning i sal och/eller vid datorn som innehåller bildtolkningsträning och test ska genomföras för berörda personer minst sex timmar under varje sexmånadersperiod och därvid ska användas antingen

— ett bildbibliotek som innehåller minst 1 000 bilder, varav minst 250 olika förbjudna föremål, bland annat bilder av komponenter till förbjudna föremål, varvid varje föremål ska visas från en rad olika vinklar och bildurvalet ska vara slumpmässigt från biblioteket under träning och prov,

— de TIP-bilder ur det använda TIP-biblioteket som oftast förbises, i kombination med bilder på nyligen beslagtagna förbjudna föremål av alla slag som är av relevans för den aktuella typen av säkerhetskontroll, förutsatt att bilderna i fråga endast används en gång per treårsperiod under utbildningen av en viss säkerhetskontrollant.

För TIP-utbildning på arbetsplatsen ska bildbiblioteken minst innehålla 6 000 bilder, varav minst 1 500 olika förbjudna föremål, bland annat bilder av komponenter till förbjudna föremål, varvid varje föremål ska visas från en rad olika vinklar.

▼M5

11.4.2 En utvärdering av enskilda kontrollanters resultat ska utföras i slutet av varje sexmånadersperiod. Resultaten av denna utvärdering

a) ska meddelas den berörda personen och sparas,

b) ska användas för att identifiera brister och framtida utbildningsbehov och för att utforma framtida testning för att följa upp sådana brister, och

c) kan utgöra en del av förfarandet för omcertifiering.

▼B

11.4.3 Personer som utför uppgifter som omfattas av punkt 11.2, men inte sådana som avses i punkt 11.4.1 och 11.4.2, ska genomgå repetitionsutbildning tillräckligt ofta för att säkerställa att kompetensen upprätthålls och uppdateras i takt med utvecklingen på säkerhetsområdet.

Repetitionsutbildningen ska genomföras

a) för kompetens som förvärvats under den inledande utbildningen, den särskilda utbildningen och utbildningen om säkerhetsfrågor: minst vart femte år eller, om kompetensen inte utnyttjats i mer än sex månader, innan personen återvänder till sina säkerhetsuppgifter, och

b) vid behov för att säkerställa att personer som genomför, eller har ansvar för genomförandet av, säkerhetsåtgärder omgående informeras om nya hot och rättsliga krav när dessa ska tillämpas.

▼B

Kravet i led a ska inte gälla kompetens som förvärvats genom särskild utbildning som inte länge behövs för den berörda personens arbetsuppgifter.

11.4.4 Dokumentation om repetitionsutbildning ska sparas för alla personer som genomgått utbildningen, minst under hela deras anställningstid.

11.5 KOMPETENSKRAV FÖR INSTRUKTÖRER

11.5.1 Instruktörer ska minst uppfylla samtliga krav enligt följande:

▼M5

a) De ska med tillfredsställande resultat ha genomgått en utökad säkerhetsprövning i enlighet med punkt 11.1.3.

▼B

b) De ska ha kompetens i instruktionsteknik.

c) De ska kunskap om arbetssituationen inom luftfartsskyddet.

d) De ska kompetens avseende de säkerhetsåtgärder som ska läras ut.

▼M16

Certifieringen ska minst omfatta de instruktörer som godkänts för att ge den utbildning som avses i punkterna 11.2.3.1–11.2.3.5 och i punkt 11.2.4 (med undantag för utbildning av personer som endast övervakar sådana personer som avses i punkterna 11.2.3.6–11.2.3.11) och punkt 11.2.5.

▼M2

Instruktörer ska omcertifieras minst vart femte år.

▼B

11.5.2 Instruktörerna ska få regelbunden utbildning eller information om utvecklingen inom de berörda områdena.

11.5.3 Den behöriga myndigheten ska föra eller ha tillgång till en förteckning över de instruktörer som är verksamma i medlemsstaten.

11.5.4 Om den behöriga myndigheten inte längre anser att den utbildning som tillhandahålls av en instruktör ger önskad kompetens, eller om instruktören genomgår säkerhetsprövningen med otillfredsställande resultat, ska den antingen dra in godkännandet för kursen eller säkerställa att instruktören tillfälligt eller permanent stryks från förteckningen över instruktörer, beroende på vad som är lämpligt. Om det vidtas åtgärder av detta slag ska den behöriga myndigheten också ange hur instruktören kan ansöka om upphävande av den tillfälliga strykningen, om återinförande i förteckningen över instruktörer och om återställande av kursgodkännandet.

11.5.5 Kompetens som en instruktör förvärvar i en medlemsstat för att uppfylla kraven i detta kapitel ska erkännas i andra medlemsstater.

11.6 VALIDERING AV LUFTFARTSSKYDD I EU

11.6.1 Valideringen av luftfartsskydd i EU är ett standardiserat, dokumenterat, opartiskt och objektivt förfarande för att inhämta och utvärdera underlag för fastställande av den validerade verksamhetsutövarens grad av efterlevnad av kraven i förordning (EG) nr 300/2008 och dess genomföranderättsakter.

11.6.2 **Validering av luftfartsskydd i EU**

Validering av luftfartsskydd i EU

a) kan vara ett krav för att erhålla eller upprätthålla en rättslig ställning enligt förordning (EG) nr 300/2008 och dess genomföranderättsakter,

▼B

b) får utföras av en behörig myndighet eller en validerare som godkänts som en validerare för luftfartsskydd i EU eller en validerare som har erkänts som likvärdig med en sådan i enlighet med detta kapitel,

c) ska syfta till bedömning av de säkerhetsåtgärder som vidtas under ansvar av den validerade verksamhetsutövaren eller delar av dessa för vilka verksamhetsutövaren begär validering. Den ska åtminstone bestå av

1. en bedömning av luftfartsskyddsrelaterad dokumentation, inbegripet den validerade verksamhetsutövarens säkerhetsprogram eller motsvarande, och

2. en verifiering av genomförandet av åtgärder för luftfartsskydd, som ska inbegripa en kontroll på plats av den validerade verksamhetsutövarens berörda verksamhet, såvida inte annat anges,

d) ska erkännas av samtliga medlemsstater.

11.6.3 **Villkor för godkännande av validerare för luftfartsskydd i EU**

11.6.3.1 Medlemsstaterna ska godkänna validerare för luftfartsskydd i EU på grundval av deras kapacitet att bedöma om åtgärder vidtas i enlighet med gällande krav, vilket ska omfatta

a) oberoende från den validerade branschen, om inte annat anges, och

b) lämplig kompetens hos personalen inom det område för luftfartsskydd som ska valideras samt metoder för att behålla kompetensen på den nivå som avses i 11.6.3.5, och

c) valideringsförfarandenas funktionalitet och lämplighet.

11.6.3.2 För godkännandet ska, där så är relevant, ackrediteringsbevis för relevanta harmoniserade standarder beaktas, dvs. med EN-ISO/IEC 17020, i stället för att på nytt utvärdera kapaciteten att bedöma om åtgärder vidtas i enlighet med gällande krav.

11.6.3.3 En validerare för luftfartsskydd i EU kan vara en fysisk eller en juridisk person.

11.6.3.4 Det nationella ackrediteringsorgan som inrättats i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 ([1]) får ges befogenhet att godkänna juridiska personers kapacitet att bedöma om åtgärder vidtas i enlighet med gällande krav med avseende på validering av luftfartsskydd i EU, vidta administrativa åtgärder i detta avseende och övervaka verksamhet för validering av luftfartsskydd i EU.

11.6.3.5 Varje person som utför validering av luftfartsskydd i EU ska ha lämplig kompetens och bakgrund och ska uppfylla samtliga följande krav:

▼M5

a) De ska ha genomgått en utökad säkerhetsprövning i enlighet med punkt 11.1.3.

([1]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93 (EUT L 218, 13.8.2008, s. 30).

▼B

b) De ska utföra validering av luftfartsskydd i EU på ett opartiskt och objektivt sätt, ska förstå betydelsen av oberoende och ska tillämpa metoder för att undvika situationer med intressekonflikt i förhållande till den validerade verksamhetsutövaren.

c) De ska ha tillräcklig teoretisk kunskap och praktisk erfarenhet av kvalitetskontroll samt den kompetens och de personliga egenskaper som krävs för att samla in, registrera och utvärdera resultat på grundval av en checklista, särskilt i fråga om

1. principer, förfaranden och teknik för verksamhetskontroll,

2. faktorer som påverkar människans prestationsförmåga och övervakning,

3. validerarens roll och befogenheter, inbegripet intressekonflikter,

d) styrka sin kompetens på grundval av utbildning och/eller arbetslivserfarenhet på minst följande områden:

1. unionens allmänna principer om luftfartsskydd och Icaos standarder för luftfartsskydd,

2. särskilda standarder relaterade till den verksamhet som valideras och hur dessa tillämpas i verksamheten,

3. teknik och metoder för luftfartsskydd som är av relevans för valideringsförfarandet,

e) genomgå repetitionsutbildning tillräckligt ofta för att befintlig kompetens ska kunna upprätthållas och ny kompetens förvärvas med hänsyn till utvecklingen inom luftfartsskyddet.

11.6.3.6 Den behöriga myndigheten ska antingen själv erbjuda utbildning för validerare för luftfartsskydd i EU, eller godkänna en förteckning över lämpliga utbildningar och hålla den uppdaterad. ►M12 Den behöriga myndigheten ska förse de validerare som den godkänner med relevanta delar av den icke-offentliga lagstiftningen och nationella program som avser de insatser och områden som ska valideras. ◄

11.6.3.7 Medlemsstaterna får begränsa godkännandet av en validerare för luftfartsskydd i EU till valideringar som utförs enbart på den medlemsstatens territorium, på uppdrag av den behöriga myndigheten i den medlemsstaten. I sådana fall gäller inte kraven i punkt 11.6.4.2.

▼M12

11.6.3.8 Den behöriga myndighet som fungerar som validerare får endast utföra valideringar av lufttrafikföretag, operatörer och verksamhetsutövare som står under dess ansvar, eller under en annan medlemsstats behöriga myndighets ansvar om den myndigheten uttryckligen har begärt att den första myndigheten ska göra detta, eller utsett den att göra detta.

▼M7

11.6.3.9 Från och med den dag då Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland utträder ur Europeiska unionen, i enlighet med artikel 50 i EU-fördraget, ska följande bestämmelser gälla för de validerare för luftfartsskydd i EU som godkänts av denna medlemsstat för att utföra valideringar av lufttrafikföretag, operatörer och verksamhetsutövare som ansöker om godkännande som ACC3, RA3 respektive KC3:

▼M7

a) De är inte längre erkända i unionen.

b) De valideringar av luftfartsskydd i EU som utförts före dagen för Förenade kungarikets utträde ur unionen, inklusive de EU-valideringsrapporter som utfärdats före den dagen, fortsätter att gälla för godkännandet av de lufttrafikföretag, operatörer och verksamhetsutövare som de har validerat.

11.6.3.10 Personer och verksamhetsutövare som anges i föregående punkt kan ansöka om godkännande som validerare för luftfartsskydd i EU av den behöriga myndigheten i en medlemsstat. Den godkännande medlemsstaten ska

a) från den behöriga myndigheten i Förenade kungariket erhålla nödvändig dokumentation på grundval av vilken den fysiska eller juridiska personen godkänts som validerare för luftfartsskydd i EU,

b) kontrollera att sökanden uppfyller unionens krav i detta kapitel; om den behöriga myndigheten förvissats om att så är fallet, får den godkänna personen eller verksamhetsutövaren som validerare för luftfartsskydd i EU för en period som inte överstiger det godkännande som beviljats av den behöriga myndigheten i Förenade kungariket,

c) omedelbart underrätta kommissionen, som kommer att säkerställa att valideraren för luftfartsskydd i EU förs in i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan.

▼M12

11.6.3.11 Godkännandet av en validerare för luftfartsskydd i EU ska gälla för en period av högst fem år.

▼B

11.6.4 **Erkännande och återkallande av godkännande för validerare för luftfartsskydd i EU**

▼M12

11.6.4.1 En validerare för luftfartsskydd i EU

a) ska inte anses vara godkänd förrän alla uppgifter har förts in i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan,

b) ska, av den behöriga myndigheten eller på dess vägnar, förses med bevis på sin status,

▼M13

c) får inte utföra valideringar av luftfartsskydd i EU om den personen har status som validerare för luftfartsskydd enligt ett likvärdigt system i ett tredjeland eller inom en internationell organisation, såvida inte det tredjelandet eller den internationella organisationen beviljar ömsesidiga möjligheter för EU:s validerare för luftfartsskydd inom sitt system.

▼M12

Validerare för luftfartsskydd i EU som förtecknas i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan på den behöriga myndighetens vägnar får endast utföra valideringar av lufttrafikföretag, operatörer eller verksamhetsutövare som står under denna behöriga myndighets ansvar.

▼B

11.6.4.2 Godkända validerare för luftfartsskydd i EU ska erkännas av alla medlemsstater.

▼M2

11.6.4.3 Om en medlemsstat inte längre anser att en validerare för luftfartsskydd i EU uppfyller kraven i punkterna 11.6.3.1 eller 11.6.3.5 ska den återkalla godkännandet och avlägsna validerarен från unionens databas för säkerhet i leveranskedjan, eller informera den behöriga myndighet som godkänt validerarен, och i samband därmed ange skälen för sina betänkligheter.

▼B

11.6.4.4 Branschorganisationer och verksamhetsutövare under branschorganisationers ansvar som driver kvalitetssäkringsprogram får godkännas som validerare för luftfartsskydd i EU, förutsatt att motsvarande åtgärder inom ramen för dessa program garanterar opartisk och objektiv validering. Erkännande ska ske i samarbete med de behöriga myndigheterna i minst två medlemsstater.

11.6.4.5 Kommissionen får erkänna verksamheter för validering som genomförs av myndigheter eller validerare för luftfartsskydd som omfattas av ett tredjelands eller en internationell organisations jurisdiktion, och som erkänns av detta tredjeland eller denna internationella organisation, om kommissionen kan bekräfta att de motsvarar valideringen av luftfartsskydd i EU. Tillägg 6-Fiii ska innehålla en förteckning över dessa.

11.6.5 **Rapport om valideringen av luftfartsskydd i EU (nedan kallad *valideringsrapporten*)**

11.6.5.1 Valideringsrapporten ska dokumentera valideringen av luftfartsskydd i EU och åtminstone innehålla

a) en ifylld checklista som undertecknats av validerarен för luftfartsskydd i EU och, om så begärts, kommenterats av den validerade verksamhetsutövaren i behövlig mån, och

b) en försäkran om åtaganden som undertecknats av den validerade verksamhetsutövaren, och

c) en försäkran om oberoende avseende den validerade verksamhetsutövaren, undertecknad av den person som har utfört valideringen av luftfartsskydd i EU.

11.6.5.2 Validerarен för luftfartsskydd i EU ska fastställa hur kraven efterlevs i enlighet med de mål som anges i checklistan och dokumentera dessa resultat i avsedd del av checklistan.

11.6.5.3 En försäkran om åtagande ska fastställa den validerade verksamhetsutövarens åtagande att fortsätta verksamheten enligt de standarder som validerats och som uppfyller kraven.

11.6.5.4 Den validerade verksamhetsutövaren får i en förklaring godkänna eller icke godkänna bedömningen av hur kraven efterlevs enligt valideringsrapporten. En sådan försäkran ska utgöra en integrerad del av valideringsrapporten.

11.6.5.5 Sidnumrering, datum för valideringen av luftfartsskydd i EU och validerarens och den validerade verksamhetsutövarens parafering på varje sida ska utgöra bevis för att valideringsrapporten är fullständig. ►M5 Parafering för hand på varje sida kan ersättas med en elektronisk underskrift av hela dokumentet. ◄

▼M12

11.6.5.6 Valideringsrapporten ska i normalfallet vara på engelska och tillhandahållas den behöriga myndigheten och den validerade verksamhetsutövaren inom högst en månad från det att kontrollen på plats har utförts.

Den behöriga myndigheten ska bedöma valideringsrapporten senast sex veckor efter mottagandet.

▼M12

Om rapporten gäller ett lufttrafikföretag, en operatör eller en verksamhetsutövare som genomgår validering med avseende på ett befintligt godkännande som löper ut efter de perioder som avses i styckena ovan får den behöriga myndigheten fastställa en längre period för att slutföra bedömningen.

I sådana fall, och om det inte krävs mer information och ytterligare styrkande handlingar för att bedömningen ska kunna slutföras, ska den behöriga myndigheten säkerställa att processen slutförs innan statusen upphör att gälla.

Valideraren ska inom tre månader från dagen för mottagandet av rapporten få skriftlig återkoppling om rapportens kvalitet och, i tillämpliga fall, eventuella rekommendationer och anmärkningar som den behöriga myndigheten anser vara nödvändiga. I tillämpliga fall ska en kopia av denna återkoppling översändas till den behöriga myndighet som har godkänt valideraren.

För godkännande av andra lufttrafikföretag, operatörer eller verksamhetsutövare i enlighet med denna förordning, i de fall där en behörig myndighet har upprättat en valideringsrapport på sitt nationella språk eller har krävt detta av den validerare som utfört valideringen, får en annan behörig myndighet begära en kopia på engelska av den fullständiga valideringsrapporten, vilken inom femton dagar ska tillhandahållas av den första behöriga myndigheten.

▼B

11.7 ÖMSESIDIGT ERKÄNNANDE AV UTBILDNING

11.7.1 Kompetens som en person förvärvat i en medlemsstat för att uppfylla kraven i förordning (EG) nr 300/2008 och dess genomföranderättsakter ska erkännas i andra medlemsstater.

▼M2

TILLÄGG 11-A

FÖRSÄKRAN OM OBEROENDE – VALIDERARE FÖR LUFTFARTSSKYDD I EU

a) Jag bekräftar att jag opartiskt och objektivt har fastställt den validerade verksamhetsutövarens grad av efterlevnad.

b) Jag bekräftar att jag inte är, och under de föregående två åren inte har varit, anställd hos den validerade verksamhetsutövaren.

c) Jag bekräftar att jag inte har några ekonomiska eller andra direkta eller indirekta intressen beträffande resultatet av valideringen, den validerade verksamhetsutövaren eller dess filialer eller dotterbolag.

d) Jag bekräftar att jag inte har, och under de närmast föregående tolv månaderna inte har haft, några affärsförbindelser, t.ex. utbildning och rådgivning utöver valideringsförfarandet, med den validerade verksamhetsutövaren på områden med anknytning till luftfartsskydd.

e) Jag bekräftar att rapporten om validering av luftfartsskydd i EU grundas på en ingående kontroll och utvärdering av relevant säkerhetsdokumentation, inbegripet

— uppgifter i de validerade verksamhetsutövarnas säkerhetsprogram eller motsvarande, och

— uppgifter från en kontroll på plats av genomförandet av säkerhetsprogrammet.

f) Jag bekräftar att rapporten om validering av luftfartsskydd i EU grundas på en bedömning av alla luftfartsskyddsrelaterade områden som valideraren är skyldig att uttala sig om med utgångspunkt i den relevanta EU-checklistan.

g) Jag bekräftar att jag har använt en metod som möjliggör separata rapporter om validering av luftfartsskydd i EU för respektive verksamhetsutövare som validerats, och som säkerställer objektivitet och opartiskhet i samband med kontroll och utvärdering i de fall där flera verksamhetsutövare valideras samtidigt.

▼M2

h) Jag bekräftar att jag inte har tagit emot några ekonomiska eller andra förmåner, utöver en rimlig avgift för valideringen och ersättning av kostnader för resor och uppehälle.

Jag ansvarar helt och fullt för rapporten om validering av luftfartsskydd i EU.

Den validerade verksamhetsutövarens namn:

Namn på valideraren för luftfartsskydd i EU:

Datum:

Underskrift:

▼B

12. SÄKERHETSUTRUSTNING

▼M10

12.0 ALLMÄNNA BESTÄMMELSER OCH GODKÄNNANDE AV SÄKERHETSUTRUSTNING

12.0.1 Allmänna bestämmelser

12.0.1.1 Den myndighet, operatör eller verksamhetsutövare som använder utrustning för att genomföra åtgärder som den ansvarar för enligt det nationella säkerhetsprogram för civil luftfart som avses i artikel 10 i förordning (EG) nr 300/2008 ska säkerställa att utrustningen uppfyller de standarder som fastställs i detta kapitel.

Den information som finns i detta kapitel och som säkerhetsskyddsklassificerats i enlighet med beslut (EU, Euratom) 2015/444 ([1]) ska göras tillgänglig för tillverkare som behöver känna till den.

12.0.1.2 All säkerhetsutrustning ska testas rutinmässigt.

12.0.1.3 Utrustningstillverkare ska tillhandahålla anvisningar och utrustningen ska utvärderas och användas i enlighet med dessa.

12.0.1.4 Om flera typer av säkerhetsutrustning kombineras, måste var och en av dem överensstämma med de fastställda specifikationerna och uppfylla de standarder som fastställs i detta kapitel, både när de används var för sig och när de kombineras som ett system.

12.0.1.5 Utrustning ska placeras, installeras och underhållas i överensstämmelse med utrustningstillverkarens krav.

12.0.2 Godkännande av säkerhetsutrustning

▼M16

12.0.2.1 Med förbehåll för punkt 12.0.5 får följande säkerhetsutrustning och programvara installeras efter den 1 oktober 2020 endast om det har beviljats att de förses med märkningen ”EU-stämpel” eller märkningsstatusen ”EU-stämpel – ansökan under behandling” som avses i punkt 12.0.2.5:

a) Metalldetektorbågar.

b) EDS-utrustning för att detektera sprängämnen (*Explosive Detection System*).

c) ETD-utrustning för att detektera spår av sprängämnen (*Explosive Trace Detection*).

d) Utrustning för att detektera flytande sprängämnen (LEDS-utrustning) (*Liquid Explosive Detection System*).

e) Metalldetektorer.

([1]) Kommissionens beslut (EU, Euratom) 2015/444 av den 13 mars 2015 om säkerhetsbestämmelser för skydd av säkerhetsskyddsklassificerade EU-uppgifter (EUT L 72, 17.3.2015, s. 53).

▼M16

f) Säkerhetsskannrar.

g) Skannerutrustning för skor.

h) Utrustning för att detektera sprängämnesångor (EVD – *Explosive Vapour Detection*).

i) Automatisk programvara för detektering av förbjudna föremål (APID – *Automated Prohibited Items Detection*).

▼M10

12.0.2.2 Kommissionen ska godkänna den säkerhetsutrustning som anges i punkt 12.0.2.1 och ska bevilja märkningen ”EU-stämpel”.

▼M12

12.0.2.3 Märkningen ”EU-stämpel” får beviljas för säkerhetsutrustning som testats i testcenter som under den behöriga myndighetens ansvar tillämpar åtgärder för kvalitetskontroll i enlighet med Europeiska civila luftfartskonferensens (*European Civil Aviation Conference*) gemensamma utvärderingsprocess (*Common Evaluation Process*).

▼M10

12.0.2.4 Kommissionen får bevilja att säkerhetsutrustning förses med märkningen ”EU-stämpel” först när kommissionen har mottagit testrapporterna för den berörda utrustningen eller nivå 2-rapporter genom Europeiska civila luftfartskonferensens gemensamma utvärderingsprocess.

Kommissionen får begära ytterligare upplysningar om testrapporterna.

12.0.2.5 Kommissionen får bevilja att säkerhetsutrustning som bekräftats genom Europeiska civila luftfartskonferensens gemensamma utvärderingsprocess förses med märkningen ”EU-stämpel”. Sådan säkerhetsutrustning ska med automatik få förses med märkningen ”EU-stämpel”, och ska tilldelas märkningsstatusen ”EU-stämpel – ansökan under behandling” fram till det slutliga godkännandet.

Säkerhetsutrustning med märkningsstatusen ”EU-stämpel – ansökan under behandling” ska få installeras och användas.

12.0.3 **Märkningen ”EU-stämpel” och unionens databas för säkerhet i leveranskedjan – säkerhetsutrustning**

12.0.3.1 Säkerhetsutrustning som förtecknas i punkt 12.0.2.1 och för vilken märkningen ”EU-stämpel” har beviljats ska läggas in i ”unionens databas för säkerhet i leveranskedjan – säkerhetsutrustning”.

▼M15

12.0.3.2 Märkningen ”EU-stämpel” ska fästas av tillverkarna på säkerhetsutrustning godkänd av kommissionen och ska vara synlig på en sida eller på skärmen.

▼M10

12.0.3.3 Säkerhetsutrustning med märkningen ”EU-stämpel” ska installeras med versioner av hårdvaran och programvaran som motsvarar beskrivningen av utrustningen i ”unionens databas för säkerhet i leveranskedjan – säkerhetsutrustning”.

12.0.3.4 Utan att det påverkar tillämpningen av punkterna 12.0.4 och 12.0.5 omfattas säkerhetsutrustning med märkningen ”EU-stämpel” av ömsesidigt erkännande och ska erkännas för tillgänglighet, spridning och användning i alla medlemsstater.

12.0.3.5 Kommissionen ska hålla ”unionens databas för säkerhet i leveranskedjan – säkerhetsutrustning” uppdaterad.

12.0.3.6 En post i ”unionens databas för säkerhet i leveranskedjan – säkerhetsutrustning” ska innehålla följande uppgifter:

a) En unik alfanumerisk identitetskod.

b) Tillverkarens namn.

c) Beteckning.

d) En ingående beskrivning av konfigurationen med åtminstone

i) versionen av hårdvaran,

ii) detekteringsalgoritmen,

iii) om nödvändigt, versionen av systemprogramvaran,

▼M10

iv) om nödvändigt, versionen av hjälphårdvara,

v) om nödvändigt, versionen av instruktionerna för användning,

e) Uppnådd standard.

f) Säkerhetsutrustningens status, med angivelse av en av följande uppgifter:

i) ”EU-stämpel”.

ii) ”EU-stämpel – ansökan under behandling”.

iii) ”EU-stämpel suspenderad”.

iv) ”EU-stämpel återkallad”.

v) ”EU-stämpel obsolet”.

g) Dagen för utfärdande av utrustningens status.

12.0.4 **Suspendering och återkallande av märkningen ”EU-stämpel”**

12.0.4.1 Kommissionen får, på begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ, suspendera märkningen ”EU-stämpel” och märkningsstatusen ”EU-stämpel – ansökan under behandling” utan förhandsmeddelande om kommissionen får information som tyder på att utrustningen inte uppfyller de normer som den har godkänts för. Kommissionen ska då uppdatera statusen i ”unionens databas för säkerhet i leveranskedjan – säkerhetsutrustning” i enlighet med detta.

12.0.4.2 Säkerhetsutrustning vars märkning ”EU-stämpel” eller märkningsstatus ”EU-stämpel – ansökan under behandling” har suspenderats får inte längre spridas och de delar som redan har installerats ska användas med komplettering av kompensationsåtgärder, såsom lämpligt.

12.0.4.3 Kommissionen får, på begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ, återkalla märkningen ”EU-stämpel” och märkningsstatusen ”EU-stämpel – ansökan under behandling” om kommissionen inte längre anser att säkerhetsutrustningen uppfyller de normer som den har godkänts för.

12.0.4.4 Säkerhetsutrustning vars märkning ”EU-stämpel” eller märkningsstatus ”EU-stämpel – ansökan under behandling” har återkallats eller blivit obsolet får inte längre användas från och med den dag för utfärdandet av statusen som anges i ”unionens databas för säkerhet i leveranskedjan – säkerhetsutrustning”.

12.0.4.5 Kommissionen kan återställa märkningen ”EU-stämpel” eller märkningsstatusen ”EU-stämpel – ansökan under behandling” när den får information om att utrustningen åter motsvarar den norm som den har godkänts för.

12.0.5 **Striktare bestämmelser för säkerhetsutrustning samt nationellt godkännande**

12.0.5.1 Medlemsstaterna får avvika från principen om ömsesidigt godkännande genom att tillämpa striktare bestämmelser för säkerhetsutrustning. De ska meddela kommissionen dessa bestämmelser samt sina godkännanden av säkerhetsutrustning och de åtgärder som vidtagits för att säkerställa att den säkerhetsutrustning som de godkänner uppfyller de normer som fastställs i detta kapitel.

12.0.5.2 Medlemsstaterna får avvika från principen om ömsesidigt godkännande genom att tillämpa sin egen nationella mekanism för godkännande av säkerhetsutrustning. De ska meddela kommissionen denna mekanism samt sina godkännanden av säkerhetsutrustning och de ytterligare åtgärder som vidtagits för att säkerställa att den säkerhetsutrustning som de godkänner uppfyller de normer som fastställs i detta kapitel.

▼M12

12.0.5.3 Säkerhetsutrustning som godkänns på nationell nivå på grundval av punkt 12.0.5.1 eller 12.0.5.2 ska inte automatiskt erhålla märkningen ”EU-stämpel”.

▼B

12.1 METALLDETEKTORBÅGAR

12.1.1 **Allmänna principer**

12.1.1.1 Metalldetektorbågar ska kunna detektera och med hjälp av larm avslöja åtminstone specificerade metallföremål, både enskilda sådana och i kombination.

12.1.1.2 Detta ska ske oberoende av metallföremålets placering och riktning.

12.1.1.3 Metalldetektorbågen ska vara ordentligt fastsatt i ett stabilt fundament.

12.1.1.4 Metalldetektorbågen ska ha en visuell indikator som visar när den är i drift.

12.1.1.5 Justeringen av metalldetektorbågens larmkänslighet ska vara skyddad och bara kunna utföras av godkända personer.

12.1.1.6 Metalldetektorbågen ska avge både en ljussignal och en ljudsignal när den detekterar metallföremål som anges i punkt 12.1.1.1. Signalerna ska kunna ses och höras på ett avstånd av två meter.

12.1.1.7 Ljussignalen ska ge en indikering om styrkan på den signal som detekteras av metalldetektorbågen.

▼M5

_____

▼B

12.1.2 **Standarder för WTMD**

▼M15

12.1.2.1 Fyra standarder ska användas för metalldetektorbågar. Detaljerade krav avseende dessa standarder fastställs i genomförandebeslut C(2015) 8005.

▼B

12.1.2.2 Alla metalldetektorbågar som enbart används för säkerhetskontroll av andra personer än passagerare ska minst uppfylla standard 1.

12.1.2.3 Alla metalldetektorbågar som används för säkerhetskontroll av passagerare ska uppfylla standard 2.

▼M15

12.1.2.4 Alla metalldetektorbågar som installeras från och med den 1 juli 2023 ska uppfylla standard 1.1 eller standard 2.1.

▼B

12.1.3 **Ytterligare krav för metalldetektorbågar**

Alla metalldetektorbågar för vilka det har ingåtts ett installationskontrakt från och med den 5 januari 2007 ska kunna

a) avge en ljud- och/eller ljussignal för en viss procentandel personer som passerar metalldetektorbågen och som inte utlöste larmet enligt punkt 12.1.1.1. Det ska vara möjligt att ställa in procentandelen, och

b) räkna antalet kontrollerade personer, utom dem som passerar genom metalldetektorbågen i motsatt riktning, och

c) räkna antalet larm, och

d) beräkna hur hög procentandel av de kontrollerade personerna som utlöser larmet.

12.1.4 **Kompletterande krav för metalldetektorbågar som används i kombination med metalldetektorer för skor (SMD)**

12.1.4.1 Alla metalldetektorbågar som används i kombination med metalldetektorer för skor ska minst kunna detektera och genom en visuell indikator visa specificerade metallföremål, både individuella föremål och kombinationer, och indikeringen ska visa i vilken höjd på personen som går igenom metalldetektorbågen som metallföremålet (eller metallföremålen) befinner sig. Detta ska gälla oberoende av vilken typ av föremål och vilket antal föremål det är fråga om, och oberoende av deras riktning.

▼B

12.1.4.2 Alla metalldetektorbågar som används i kombination med metalldetektorer för skor ska kunna detektera och indikera alla alarm som utlöses av metallföremål på en person i minst två zoner. Den första zonen ska utgöras av den nedre delen av en persons ben och ska motsvara avståndet mellan golvet och högst 35 cm över golvet. Alla andra zoner ska vara ovanför den första zonen.

12.2 HANDBURNA METALLDETEKTORER

12.2.1 Handburna metalldetektorer ska kunna detektera både järnhaltiga och icke-järnhaltiga metaller. Detektion och identifiering av den detekterade metallens position ska anges genom alarm.

12.2.2 Justeringen av metalldetektorns larmkänslighet ska vara skyddad och bara kunna utföras av godkända personer.

12.2.3 Metalldetektorn ska ge en ljudsignal när den detekterar metallföremål. Signalen ska kunna uppfattas på ett avstånd av en meter.

▼M15

_____

▼B

12.2.5 Metalldetektorn ska ha en visuell indikator som visar när den är i drift.

12.3 RÖNTGENUTRUSTNING

Röntgenutrustning ska överensstämma med de detaljerade krav som fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

▼M13

12.3.1 All utrustning som installeras senast från och med den 1 januari 2023 och som ska användas i unionen för säkerhetskontroll av frakt- och postförsändelser, samt av lufttrafikföretagens post och materiel som omfattas av säkerhetsåtgärder i enlighet med kapitel 6, ska vara av typen multivy (multi-view).

Den behöriga myndigheten får av objektiva skäl tillåta användning av röntgenutrustning med enkelvy (single view) som installeras före den 1 januari 2023 fram till följande datum:

a) Röntgenutrustning med enkelvy (single view) installerad före den 1 januari 2016: längst till och med den 31 december 2025.

b) Röntgenutrustning med enkelvy (single view) installerad den 1 januari 2016 eller senare: till och med den dag som infaller tio år efter den dag då utrustningen installerades eller längst till och med den 31 december 2027, beroende på vilket som inträffar först.

Den behöriga myndigheten ska underrätta kommissionen om den tillämpar bestämmelserna i andra stycket.

▼B

12.4 EDS-UTRUSTNING FÖR ATT DETEKTERA SPRÄNGÄMNEN (EXPLOSIVE DETECTION SYSTEM)

12.4.1 **Allmänna principer**

▼M16

12.4.1.1 EDS-utrustning ska kunna detektera och med hjälp av ett larm indikera en enskild angiven eller större mängd sprängämnen eller kemiska ämnen i bagage eller andra försändelser.

12.4.1.2 Detekteringen ska vara oberoende av sprängämnets eller det kemiska ämnets form, placering och läge.

▼B

12.4.1.3 EDS ska slå larm i följande fall:

▼M16

— När det detekterar sprängämnen eller kemiska ämnen.

— När det detekterar närvaron av ett föremål som förhindrar detektering av sprängämnen eller kemiska ämnen.

▼B

— När innehållet i bagaget eller försändelsen är för kompakt för att analyseras.

▼M12

12.4.2 **Standarder för EDS**

12.4.2.1 All EDS-utrustning. ska uppfylla följande krav:

a) Utrustning installerad före den 1 september 2014 måste minst uppfylla standard 2.

b) Utrustning installerad från och med den 1 september 2014 till och med den 31 augusti 2022 måste minst uppfylla standard 3.

c) Utrustning installerad från och med den 1 september 2022 till och med den 31 augusti 2026 måste minst uppfylla standard 3.1.

d) Utrustning installerad den 1 september 2026 eller senare måste minst uppfylla standard 3.2.

12.4.2.2 Standard 2 ska upphöra att gälla den 1 september 2021.

12.4.2.3 För att möjliggöra en förlängning av användningen av EDS-utrustning enligt standard 2 ska det finnas fyra flygplatskategorier:

a) Kategori I: flygplats med mer än 25 miljoner passagerare 2019.

b) Kategori II: flygplats med regelbunden lufttrafik till minst ett av de tredjeländer som förtecknas i tillägg 5-A till denna förordning, med undantag för Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland.

c) Kategori III: flygplats som inte redan ingår i kategori I eller II och som har den största trafikvolymen 2019 i respektive medlemsstat.

d) Kategori IV: övriga flygplatser.

12.4.2.4 Den behöriga myndigheten får tillåta användning av EDS-utrustning enligt standard 2 från och med den 1 september 2021 och fram till det datum som framgår av följande tabell:

	EDS-utrustning enligt standard 2 installerad före den 1 januari 2011	EDS-utrustning enligt standard 2 installerad mellan den 1 januari 2011 och den 1 september 2014
Flygplatser i kategori I	1 mars 2022	1 mars 2023
Flygplatser i kategori II eller III	1 september 2022	1 september 2023
Flygplatser i kategori IV	1 mars 2023	1 mars 2024

▼M13

Dessutom får den behöriga myndigheten tillåta användning av EDS-utrustning enligt standard 2 för säkerhetskontroll av frakt- och postförsändelser, samt av lufttrafikföretagens post och materiel som omfattas av säkerhetsåtgärder i enlighet med kapitel 6 längst till och med den 1 september 2022.

▼M12

12.4.2.5 Den behöriga myndigheten ska underrätta kommissionen när den tillåter att användningen av EDS-utrustning enligt standard 2 fortsätter från och med den 1 september 2021.

12.4.2.6 All EDS-utrustning som är avsedd för säkerhetskontroll av kabinbagage ska minst uppfylla standard C1.

12.4.2.7 All EDS-utrustning som är avsedd för säkerhetskontroll av kabinbagage som innehåller bärbara datorer och andra större elektroniska föremål ska minst uppfylla standard C2.

▼M12

12.4.2.8 All EDS-utrustning som är avsedd för säkerhetskontroll av kabinbagage som innehåller bärbara datorer och andra större elektroniska föremål och vätskor, aerosoler och geléer ska minst uppfylla standard C3.

12.4.2.9 All EDS-utrustning som uppfyller standard C3 ska anses vara likvärdig med LEDS-utrustning som uppfyller standard 2 i fråga om säkerhetskontroll av vätskor, aerosoler och geléer.

▼B

12.4.3 **Krav på bildkvalitet för EDS**

Bildkvaliteten för EDS ska överensstämma med de detaljerade krav som fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

12.5 TIP-TEKNIK (THREAT IMAGE PROJECTION)

12.5.1 **Allmänna principer**

12.5.1.1 TIP ska kunna projicera kombinerade bilder på förbjudna föremål (CTI) och bilder på fiktiva förbjudna föremål (FTI).

Med CTI avses röntgenbilder av väskor och andra försändelser som innehåller förbjudna föremål.

Med FTI avses röntgenbilder av förbjudna föremål som projiceras på röntgenbilder av väskor och andra försändelser som genomgår säkerhetskontroll.

De förbjudna föremålen ska projiceras var som helst i röntgenbilden av väskan eller försändelsen, och placeringen ska inte vara fast utan variera slumpmässigt.

Det ska vara möjligt att ställa in hur stor procentandel av röntgenbilderna som ska få en CTI eller FTI inprojicerad.

Vid användning av CTI ska följande gälla:

a) finformationen i anvisningarna måste säkerställa att operatören inte kan se en väska eller försändelse som införs i röntgenutrustning och inte kan fastställa att en CTi är eller kan förväntas projiceras.

b) TIP-systemet ska fungera på ett sådant sätt och TIP-biblioteket ska ha en sådan omfattning att en säkerhetskontrollant inte visas samma CTI mer än en gång under en tolvmånadersperiod.

▼M15

———————

▼B

12.5.1.2 TIP får inte inverka negativt på röntgen- eller EDS-utrustningens prestanda och normala funktion.

Ingen indikering får ges till operatören om att en CTI eller FTI är på väg att projiceras eller har projicerats förrän det meddelande som avses i punkt 12.5.2.2 visas.

12.5.1.3 Styrfunktionerna för TIP ska vara skyddade och tillgängliga enbart för behöriga personer.

12.5.1.4 Det ska finnas en TIP-administratör med ansvar för konfigureringshanteringen av TIP-systemet.

12.5.1.5 Den behöriga myndigheten ska regelbundet övervaka att TIP-systemen tillämpas på ett korrekt sätt och säkerställa att systemen är korrekt konfigurerade, och att det ingår realistisk och relevant projicering av CTI och FTI om dessa är i bruk, att kraven uppfylls och att bildbiblioteken är uppdaterade.

▼B

12.5.2 **TIP-systemets olika delar**

12.5.2.1 TIP ska minst omfatta följande:

a) Ett bibliotek med CTI och FTI.

b) En anordning för visning och borttagning av meddelanden på skärmen.

c) En anordning för registrering och presentation av resultaten från de enskilda operatörernas reaktioner på virtuella bilder.

12.5.2.2 TIP ska visa ett meddelande till säkerhetskontrollanten i vart och ett av följande fall:

a) När operatören reagerar på en CTI eller FTI som projicerats.

b) När operatören inte reagerar på en CTI eller FTI som projicerats.

c) När operatören reagerar, men ingen CTI eller FTI har projicerats.

d) När projiceringen av en CTI eller FTI misslyckas och säkerhetskontrollanten kunde se att det var fråga om en CTI eller en FTI.

Meddelandet ska visas så att det inte skymmer bilden av väskan eller försändelsen.

Meddelandet ska vara kvar på skärmen tills operatören har tagit bort det. I de fall som anges i leden a och b ska meddelandet visas tillsammans med aktuell CTI eller FTI.

12.5.2.3 För att kunna använda utrustning med aktiverad TIP ska operatören logga in med ett unikt användar-ID.

12.5.2.4 TIP ska kunna lagra resultaten av enskilda operatörers reaktioner på fingerade bilder under minst tolv månader och i ett dataformat som medger framtagning av rapporter.

12.5.2.5 TIP-systemets sammansättning ska också omfattas av de detaljerade krav som fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

12.6 ETD-UTRUSTNING FÖR ATT DETEKTERA SPÅR AV SPRÄNGÄMNEN (*Explosive Trace Detection*)

12.6.1 ►M16 ETD-utrustning ska kunna samla in och analysera spår av partiklar på kontaminerade ytor eller innehåll i bagage eller försändelser, och med hjälp av ett larm indikera spår av sprängämnen eller kemiska ämnen. ◄ För att kunna användas vid säkerhetskontroll ska den uppfylla samtliga villkor nedan:

a) Förbrukningsvaror ska inte användas utöver tillverkarens rekommendationer eller om förbrukningsvarans prestanda förefaller ha försämrats under användning.

b) ETD-utrustning ska endast användas i en miljö som utrustningen har godkänts för.

▼M16

Det ska finnas standarder för ETD-utrustning för provtagning av partiklar. Detaljerade krav avseende dessa standarder fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

12.6.2 Standarden för ETD-utrustning som använder partikelprovtagning för att detektera sprängämnen ska gälla för ETD-utrustning som tagits i bruk från och med den 1 september 2014.

Standarden för ETD-utrustning som använder partikelprovtagning för att detektera kemiska ämnen ska gälla från och med den 1 juli 2024 för ETD-utrustning som tagits i bruk från och med den 1 september 2014.

▼M15

———————

▼B

12.7 UTRUSTNING FÖR SÄKERHETSKONTROLL AV VÄTSKOR, AEROSOLER OCH GELÉER

12.7.1 **Allmänna principer**

12.7.1.1 LEDS-utrustning kunna detektera och med hjälp av alarm avslöja en angiven mängd, eller mer, av material som kan utgöra ett hot i vätskor, aerosoler och geléer.

▼M2

12.7.1.2 Utrustningen ska användas så att det säkerställs att behållaren placeras i ett läge som gör att utrustningens detekteringsförmåga utnyttjas till fullo.

12.7.1.3 Utrustningen ska slå larm i följande fall:

a) När den detekterar material som skulle kunna utgöra en risk.

b) När den detekterar ett föremål som förhindrar att material som kan utgöra en risk detekteras.

c) När den inte kan avgöra om det rör sig om ofarliga vätskor, aerosoler och geléer.

d) När innehållet i väskan är för kompakt för att analyseras.

———————

▼B

12.7.2 **Standarder för LEDS-utrustning för att detektera flytande sprängämnen (*Liquid Explosive Detection Systems*)**

12.7.2.1 Tre standarder ska användas för LEDS-utrustning. Detaljerade krav avseende dessa standarder fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

▼M2

12.7.2.2 All LEDS-utrustning ska uppfylla standard 2.

———————

▼M15

———————

▼B

12.8 METODER FÖR SÄKERHETSKONTROLL SOM UTNYTTJAR NY TEKNIK

12.8.1 Medlemsstaterna får tillåta metoder för säkerhetskontroll med ny teknik som inte omnämns i denna förordning under förutsättning att

a) det sker i syfte att utvärdera en ny metod för säkerhetskontroll, och

b) nivån på luftfartsskyddet inte påverkas i negativ riktning, och

c) de som påverkas, passagerarna inbegripet, på lämpligt sätt informeras om att en utvärdering pågår.

12.8.2 Den berörda medlemsstaten ska före det planerade införandet skriftligen informera kommissionen och övriga medlemsstater om den metod för säkerhetskontroll som den har för avsikt att ge tillstånd för och samtidigt lämna en redogörelse för hur den garanterar att den nya metoden uppfyller kravet i punkt 12.8.1 b. Detta meddelande ska också innehålla information om var den nya metoden planeras att användas och om provperiodens längd.

12.8.3 Om kommissionen ger medlemsstaten ett positivt svar, eller om inget svar erhålls inom tre månader efter det att kommissionen mottog den skriftliga informationen, får medlemsstaten tillåta användning av metoden för säkerhetskontroll med ny teknik.

▼B

Om kommissionen anser att den föreslagna metoden för säkerhetskontroll inte ger tillräckliga garantier för att nivån på luftfartsskyddet i unionen upprätthålls, ska den senast tre månader efter det att den mottog det meddelande som avses i punkt 12.8.2 informera medlemsstaten om skälen till detta. I detta fall får den nya metoden för säkerhetskontroll inte användas förrän kommissionen fått tillfredsställande garantier.

12.8.4 Provperioden för varje enskild metod för säkerhetskontroll med ny teknik får högst vara arton månader. Kommissionen får förlänga denna period med högst tolv månader, under förutsättning att medlemsstaten på ett tillfredsställande sätt motiverar sin begäran om förlängning.

12.8.5 Minst var sjätte månad under provperioden ska medlemsstatens behöriga myndighet skicka in en lägesrapport till kommissionen. Kommissionen ska informera övriga medlemsstater om rapporten. Om inga lägesrapporter inkommer kan kommissionen uppmana medlemsstaten att lägga ned provet.

12.8.6 Om kommissionen utgående från lägesrapporten inte anser att den metod för säkerhetskontroll som utvärderas ger tillräckliga garantier för att den allmänna luftfartsskyddsnivån upprätthålls i unionen, ska kommissionen meddela medlemsstaten att utvärderingen ska stoppas fram till dess att sådana garantier kan ges.

12.8.7 En provperiod får vara högst 30 månader.

12.9 SPRÄNGÄMNESHUNDAR

12.9.1 **Allmänna principer**

12.9.1.1 En sprängämneshund ska kunna detektera och visa på sprängämnen i en angiven mängd, eller mer.

12.9.1.2 Sprängämneshunden ska kunna göra detta oberoende av sprängämnets form, placering och läge.

12.9.1.3 Sprängämneshunden ska slå larm genom passiv markering när den detekterar sprängämnen enligt tillägg 12-D till kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

12.9.1.4 En sprängämneshund och dess förare kan användas för säkerhetskontroll förutsatt att de både har godkänts var för sig och tillsammans som ett team.

12.9.1.5 En sprängämneshund och dess förare ska genomgå grundutbildning och repetitionsutbildning så att kompetens förvärvas och underhålls och, när så krävs, ny kompetens förvärvas.

12.9.1.6 För att få godkännande ska ett EDD-team, bestående av en sprängämneshund och dess förare, ha genomgått och klarat en utbildning.

▼M15

12.9.1.7 Ett EDD-team ska godkännas av behörig myndighet eller på dennas vägnar i enlighet med tilläggen 12-E och 12-F till genomförandebeslut C(2015) 8005. Den behöriga myndigheten får tillåta utplacering och användning av EDD-team som utbildats och/eller godkänts av den behöriga myndigheten i en annan medlemsstat, förutsatt att den formellt har kommit överens med den godkännande myndigheten om respektive roller och ansvar för att säkerställa att alla krav i kapitel 12.9 i denna bilaga är uppfyllda, i enlighet med tillägg 12-P till denna bilaga. I avsaknad av en sådan överenskommelse ligger det fulla ansvaret för att alla krav i kapitel 12.9 i denna bilaga uppfylls kvar hos den behöriga myndigheten i den medlemsstat där EDD-teamet är utplacerat och används.

▼B

12.9.1.8 Efter godkännande av behörig myndighet kan ett EDD-team användas för säkerhetskontroll med hjälp av frisökmetod eller REST-metod (*Remote Explosive Scent Tracing*).

12.9.2 **Standarder för EDD**

12.9.2.1 Prestandakraven för en sprängämneshund fastställs i tillägg 12-D till kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

12.9.2.2 Ett EDD-team som används för säkerhetskontroll av personer, kabinbagage, föremål som medförs av andra personer än passagerare, fordon, luftfartyg, förnödenheter för användning ombord på luftfartyg och leveranser av förnödenheter till flygplatsen samt behörighetsområden på en flygplats ska uppfylla standard 1.

12.9.2.3 Ett EDD-team som används för säkerhetskontroll av kabinbagage, lufttrafikföretagens post och materiel, frakt och post ska uppfylla standard 2.

12.9.2.4 Ett EDD-team med godkännande för spårning av sprängämnen och som använder REST-metoden (*Remote Explosive Scent Tracing*) får endast användas för säkerhetskontroll av frakt, men inte för säkerhetskontroll av andra områden som omfattas av standard 2.

▼M2

12.9.2.5 En sprängämneshund som används för detektering av sprängämnen ska vara försedd med unik identifieringsmärkning.

▼B

12.9.2.6 När en sprängämneshund utför sprängämnesspårning ska den alltid åtföljas av den hundförare som godkänts för att arbeta med den sprängämneshunden.

12.9.2.7 En sprängämneshund som är godkänd för frisökmetod får endast ha en hundförare. En hundförare kan godkännas som förare för högst två sprängämneshundar.

12.9.2.8 En sprängämneshund som är godkänd för REST-metod får ha högst två hundförare.

12.9.3 **Utbildningskrav**

Allmänna utbildningskrav

12.9.3.1 Utbildningen av ett EDD-team ska omfatta teori, arbetsspecifik utbildning och praktik på arbetsplatsen.

▼M15

12.9.3.2 Kursinnehållet ska specificeras eller godkännas av den behöriga myndigheten. Förarens teoretiska utbildning ska omfatta bestämmelserna i kapitel 11.2 för säkerhetskontroll av det eller de specifika områden där EDD-teamet är godkänt.

▼B

12.9.3.3 Utbildningen ska hållas av behörig myndighet eller ske på denna myndighets vägnar med instruktörer som har behörighet i enlighet med punkt 11.5.

12.9.3.4 Hundar som tränas för sprängämnesspårning ska uteslutande tränas och användas för denna uppgift.

12.9.3.5 Under utbildningen ska träningshjälpmedel som föreställer sprängämnen användas.

12.9.3.6 Alla personer som hanterar träningshjälpmedel ska ges utbildning i hur kontaminering undviks.

▼B

Grundutbildning för EDD-team

12.9.3.7 Ett EDD-team ska genomgå grundutbildning baserad på kriterierna i punkt 12.9.3 i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

12.9.3.8 Grundutbildningen för ett EDD-team ska omfatta praktisk utbildning i den avsedda arbetsmiljön.

Repetitionsutbildning för EDD-team

12.9.3.9 En sprängämneshund och dess förare ska genomgå repetitionsutbildning, både enskilt och tillsammans som ett team.

12.9.3.10 Repetitionsutbildningen ska underhålla förvärvad kompetens enligt grundutbildningskraven samt sådan kompetens som förvärvats i enlighet med utvecklingen inom luftfartsskyddet.

12.9.3.11 Repetitionsutbildningen för ett EDD-team ska genomföras minst var sjätte vecka. Repetitionsutbildningen ska omfatta minst fyra timmar per sexveckorsperiod.

12.9.3.12 Punkt 11 ska inte tillämpas när en sprängämneshund minst en gång i veckan genomgår igenkänningsträning för alla de ämnen som anges i förteckningen i tillägg 12-D till kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

Utbildningsdokumentation för EDD-team

12.9.3.13 All grundutbildning och repetitionsutbildning ska dokumenteras både för sprängämneshunden och dess förare och ska finnas tillgänglig under hela anställningsavtalets löptid; den ska på begäran ställas till den behöriga myndighetens förfogande.

Praktisk utbildning för EDD-team

12.9.3.14 En sprängämneshund som används för säkerhetskontroll ska genomgå praktisk utbildning i syfte att säkerställa att den uppfyller prestandakraven enligt tillägg 12-D till kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

12.9.3.15 Den praktiska utbildningen ska ske kontinuerligt och slumpmässigt under hela den period som hunden är i tjänst, och ska mäta sprängämneshundens prestanda med hjälp av godkända träningshjälpmedel.

12.9.4 **Godkännandeförfaranden**

12.9.4.1 Godkännandeförfarandet ska garantera att samtliga nedan angivna kompetenser kontrolleras och mäts:

a) Sprängämneshundens förmåga att uppfylla de krav avseende spårningsprestanda som fastställs i tillägg 12-D till kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

b) Sprängämneshundens förmåga att ge passiv respons vid förekomst av sprängämnen.

c) Sprängämneshundens och dess förares förmåga att arbeta effektivt som ett team.

d) Förarens förmåga att korrekt leda sprängämneshunden samt på lämpligt sätt tolka och reagera på sprängämneshundens reaktion vid förekomst av sprängämnen.

12.9.4.2 Godkännandeförfarandet ska simulera vart och ett av de arbetsområden inom vilka EDD-teamet kommer att arbeta.

12.9.4.3 EDD-teamet ska ha klarat och fullbordat utbildningen inom vart och ett av de områden som ansökan om godkännande avser.

12.9.4.4 Godkännandeförfarandena ska genomföras i enlighet med tillägg 12-E och 12-F till kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

▼B

12.9.4.5 Ett godkännande ska vara giltigt under högst 12 månader.

12.9.5 **Kvalitetskontroll**

12.9.5.1 EDD-teamet ska omfattas av de åtgärder för kvalitetskontroll som fastställs i tillägg 12-G till kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

12.9.6 **Metod för säkerhetskontroll**

Ytterligare detaljerade krav fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

12.10 METALLDETEKTORER

Detaljerade bestämmelser om användningen av metalldetektorer fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

12.11 SÄKERHETSSKANNRAR

12.11.1 **Allmänna principer**

En säkerhetsskanner är ett system för säkerhetskontroll av personer och som kan detektera metalliska och icke metalliska föremål som är skilda från den mänskliga huden och som bärs på kroppen eller i kläderna.

En säkerhetsskanner med en person som granskar bilder kan bestå av ett detektionssystem som skapar en bild av en persons kropp som granskaren kan analysera för att fastställa att den säkerhetskontrollerade personen inte bär något metalliskt och icke metalliskt föremål som är skilda från den mänskliga huden på kroppen. När personen som granskar bilden identifierar ett sådant föremål ska dess placering meddelas säkerhetskontrollanten för ytterligare undersökning. I detta fall ska personen betraktas som en integrerad del av detektionssystemet.

En säkerhetsskanner med automatisk detektion av förbjudna föremål kan bestå av ett detektionssystem som automatiskt känner av metalliska och icke metalliska föremål, skilda från den mänskliga huden, som den säkerhetskontrollerade personen bär på kroppen. När systemet identifierar ett sådant föremål ska dess placering anges på en streckgubbe som visas för säkerhetskontrollanten.

För säkerhetskontroll av passagerare ska säkerhetsskannern uppfylla följande krav (samtliga):

a) Säkerhetsskannrar ska detektera och med hjälp av larm avslöja åtminstone specificerade metalliska och icke metalliska föremål, inbegripet sprängämnen, både enskilda sådana och i kombination.

b) Detta ska ske oberoende av föremålets placering och läge.

c) Systemet ska ha en visuell indikator som visar när det är i drift.

d) Säkerhetsskannrar ska placeras så att prestandan inte påverkas av störningskällor.

e) Säkerhetsskannrar ska testas för korrekt funktion varje dag.

f) Säkerhetsskannern ska användas i enlighet med tillverkarens anvisningar.

▼B

Säkerhetsskannrar för säkerhetskontroll av passagerare ska införas och användas i enlighet med rådets rekommendation 1999/519/EG ([1]) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/35/EU ([2]).

12.11.2 **Standarder för säkerhetsskannrar**

Prestandakraven för säkerhetsskannrar fastställs i tillägg 12-K, som ska klassificeras som ”CONFIDENTIEL UE/EU CONFIDENTIAL” och hanteras i enlighet med beslut (EU, Euratom) 2015/444.

Säkerhetsskannrar ska från och med denna förordnings ikraftträdande uppfylla den standard som definieras i tillägg 12-K.

12.11.2.1 Alla säkerhetsskannrar ska uppfylla standard 1.

Standard 1 ska upphöra att gälla den 1 januari 2022.

12.11.2.2 Standard 2 ska gälla för säkerhetsskannrar som installeras från och med 1 januari 2019.

▼M5

12.11.2.3 Standard 2.1 ska gälla för säkerhetsskannrar som installeras från och med den 1 januari 2021.

12.12 SKANNERUTRUSTNING FÖR SKOR

12.12.1 **Allmänna principer**

12.12.1.1 Metalldetektorer för skor ska kunna detektera och med hjälp av larm avslöja åtminstone specificerade metallföremål, både enskilda sådana och i kombination.

12.12.1.2 Sprängämnesdetektorer för skor ska kunna detektera och med hjälp av larm avslöja åtminstone specificerade explosiva föremål.

12.12.1.3 Detta ska kunna göras oberoende av metallföremålets eller de explosiva föremålens placering och riktning.

12.12.1.4 Metalldetektorerna för skor och sprängämnesdetektorerna för skor ska placeras på ett stabilt underlag.

12.12.1.5 Metalldetektorerna för skor och sprängämnesdetektorerna för skor ska ha en visuell indikator som visar när de är i drift.

12.12.1.6 Inställningen av larmkänsligheten för metalldetektorerna för skor och sprängämnesdetektorerna för skor ska vara skyddad och bara kunna utföras av godkända personer.

12.12.1.7 Metalldetektorerna för skor ska avge minst en ljussignal och en ljudsignal när de detekterar metallföremål som anges i punkt 12.12.1.1. Signalerna ska kunna ses och höras på ett avstånd av 1 m.

12.12.1.8 Sprängämnesdetektorerna för skor ska avge både en ljussignal och en ljudsignal när de detekterar explosiva föremål som anges i punkt 12.12.1.2. Signalerna ska kunna ses och höras på ett avstånd av 1 m.

([1]) Rådets rekommendation av den 12 juli 1999 om begränsning av allmänhetens exponering för elektromagnetiska fält (0 Hz-300 GHz) (EGT L 199, 30.7.1999, s. 59).

([2]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/35/EU av den 26 juni 2013 om minimikrav för arbetstagares hälsa och säkerhet vid exponering för risker som har samband med fysikaliska agens (elektromagnetiska fält) i arbetet (20:e särdirektivet enligt artikel 16.1 i direktiv 89/391/EEG) och om upphävande av direktiv 2004/40/EG (EUT L 179, 29.6.2013, s. 1).

▼M5

12.12.2 **Standarder för metalldetektorer för skor**

12.12.2.1 Två standarder ska användas för metalldetektorerna för skor. Detaljerade krav avseende dessa standarder fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

12.12.2.2 Alla metalldetektorer för skor som enbart används för säkerhetskontroll av andra personer än passagerare ska minst uppfylla standard 1.

12.12.2.3 Alla metalldetektorer för skor som används för säkerhetskontroll av passagerare ska uppfylla standard 2.

12.12.2.4 Alla metalldetektorer för skor ska kunna lösa larm som utlöses av metalldetektorbågar i området mellan den yta som skon vilar på och minst 35 cm upp.

12.12.3 **Standarder för sprängämnesdetektorer för skor**

12.12.3.1 Detaljerade krav avseende denna standard fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

▼M16

12.13 PROGRAMVARA FÖR AUTOMATISK DETEKTERING AV FÖRBJUDNA FÖREMÅL (APID)

12.13.1 **Allmänna principer**

12.13.1.1 APID-programvara ska kunna detektera och med hjälp av ett larm indikera förbjudna föremål i bagage eller andra försändelser.

12.13.2 **Standarder för APID-programvara**

12.13.2.1 Tre standarder ska användas för APID-programvara. Detaljerade krav avseende dessa standarder fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

12.14 UTRUSTNING FÖR ATT DETEKTERA SPRÄNGÄMNESÅNGOR (EVD)

12.14.1 **Allmänna principer**

12.14.1.1 Utrustning för att detektera sprängämnesångor (EVD) ska kunna samla in luftprover och analysera de insamlade proverna för ånga, aerosoler och/eller luftburna partiklar som indikerar förekomsten av sprängämnen och ämnen som ingår i sprängämnen.

Om spår av sprängämnen eller ämnen som ingår i sprängämnen påträffas i provet ska EVD-utrustningen indikera detta med hjälp av ett larm.

12.14.1.2 Vid säkerhetskontroll med EVD-utrustning ska följande krav gälla:

a) EVD-utrustning får endast användas i den miljö och för det ändamål för vilket den har godkänts, dvs. säkerhetskontroll av

— passagerare och andra personer än passagerare (EVD-PX),

— kabinbagage (EVD-CB),

— lastrumsbagage (EVD-HB),

— flygfrakt och flygpost, lufttrafikföretagens post och materiel, förnödenheter för användning ombord och förnödenheter till flygplatsen (EVD-CS),

b) förbrukningsmaterial ska inte användas utöver tillverkarens rekommendationer eller om förbrukningsmaterialets prestanda förefaller ha försämrats till följd av användning.

▼M16

12.14.2 **Standarder för EVD**

12.14.2.1 All EVD-utrustning som används för säkerhetskontroll av lastrumsbagage, flygfrakt och flygpost, lufttrafikföretagens post och materiel som lastats i luftfartygets lastrum, förnödenheter för användning ombord samt förnödenheter till flygplatsen ska minst uppfylla standard 1.

12.14.2.2 All EVD-utrustning som används för säkerhetskontroll av passagerare och andra personer än passagerare samt av kabinbagage ska minst uppfylla standard 3.

12.14.2.3 Detaljerade krav avseende dessa standarder fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

▼B

TILLÄGG 12-A

Detaljerade bestämmelser om prestandakrav för metalldetektorbågar och metalldetektorutrustning för skor fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

TILLÄGG 12-B

Detaljerade bestämmelser om prestandakrav för EDS fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

TILLÄGG 12-C

Detaljerade bestämmelser om prestandakrav för utrustning för säkerhetskontroll av vätskor, aerosoler och geléer fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

TILLÄGG 12–D

Detaljerade bestämmelser om prestandakrav för sprängämneshundar fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

TILLÄGG 12-E

Detaljerade bestämmelser om förfaranden för godkännande av sprängämneshundar fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

TILLÄGG 12-F

Detaljerade bestämmelser om testområden och krav för tester för sprängämneshundar fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

TILLÄGG 12-G

Detaljerade bestämmelser om kvalitetskontrollkraven för sprängämneshundar (EDD) fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

TILLÄGG 12-H

Detaljerade bestämmelser om 'Frisök-EDD – standarder för metoder' fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

TILLÄGG 12-I

Detaljerade bestämmelser om 'REST-EDD – standarder för metoder' fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

TILLÄGG 12-J

Detaljerade bestämmelser om prestandakrav för metalldetektorer fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

▼B

TILLÄGG 12-K

Detaljerade bestämmelser om prestandakrav för säkerhetsskannrar fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

TILLÄGG 12-L

Detaljerade bestämmelser om prestandakrav för ETD-utrustning fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

▼M16

TILLÄGG 12-M

Detaljerade bestämmelser om prestandakrav för APID fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

▼M10

TILLÄGG 12-N

Detaljerade bestämmelser om prestandakrav för SED fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

TILLÄGG 12-O

Detaljerade bestämmelser om prestandakrav för EVD fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

▼M15

TILLÄGG 12-P

SAMFÖRSTÅNDSFÖRKLARING MELLAN BEHÖRIGA MYNDIGHETER SOM STÖDER UTPLACERINGEN AV EDD-TEAM

Denna samförståndsförklaring har upprättats mellan följande parter:

Den behöriga myndighet som tar emot stöd för utplacering av EDD-team:

.....

De behöriga myndigheter som tillhandahåller stöd för utplacering av EDD-team:

.....

För fastställande av följande roller [1] för att säkerställa att utplaceringen av EDD-enheter uppfyller EU-krav:

Behörig myndighet med ansvar för att specificera eller godkänna innehållet i utbildningskurserna:

.....

Behörig myndighet med ansvar för att godkänna EDD-team:

.....

Behörig myndighet med ansvar för den externa kvalitetskontrollen:

.....

För följande giltighetsperiod:

Datum:

Underskrifter:

[1] Vid behov kan denna avsiktsförklaring kompletteras med ytterligare detaljer och ändras efter behov för att specificera de behöriga myndigheternas roller och fastställa dess tillämpningsområde.