Dette dokument er et dokumentationsredskab, og institutionerne påtager sig intet ansvar herfor

►B

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 185/2010

af 4. marts 2010

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

(EØS-relevant tekst)

(EUT L 55 af 5.3.2010, s. 1)

Ændret ved:

		Tidende		
		nr.	side	dato
►M1	Kommissionens forordning (EU) nr. 357/2010 af 23. april 2010	L 105	10	27.4.2010
►M2	Kommissionens forordning (EU) nr. 358/2010 af 23. april 2010	L 105	12	27.4.2010
►M3	Kommissionens forordning (EU) nr. 573/2010 af 30. juni 2010	L 166	1	1.7.2010
►M4	Kommissionens forordning (EU) nr. 983/2010 af 3. november 2010	L 286	1	4.11.2010
►M5	Kommissionens forordning (EU) nr. 334/2011 af 7. april 2011	L 94	12	8.4.2011
►M6	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 859/2011 af 25. august 2011	L 220	9	26.8.2011
►M7	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1087/2011 af 27. oktober 2011	L 281	12	28.10.2011
►M8	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1147/2011 af 11. november 2011	L 294	7	12.11.2011
►M9	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 173/2012 af 29. februar 2012	L 59	1	1.3.2012
►M10	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 711/2012 af 3. august 2012	L 209	1	4.8.2012
►M11	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1082/2012 af 9. november 2012	L 324	25	22.11.2012
►M12	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 104/2013 af 4. februar 2013	L 34	13	5.2.2013
►M13	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 189/2013 af 5. marts 2013	L 62	17	6.3.2013
►M14	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 246/2013 af 19. marts 2013	L 77	8	20.3.2013
►M15	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 654/2013 af 10. juli 2013	L 190	1	11.7.2013
►M16	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1103/2013 af 6. november 2013	L 296	6	7.11.2013
►M17	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1116/2013 af 6. november 2013	L 299	1	9.11.2013
►M18	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 278/2014 af 19. marts 2014	L 82	3	20.3.2014

▼B

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 185/2010

af 4. marts 2010

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

(EØS-relevant tekst)

EUROPA–KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002 ([1]), særlig artikel 4, stk. 3, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) I overensstemmelse med artikel 4, stk. 3, i forordning (EF) nr. 300/2008 bør Kommissionen vedtage detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer, der er omhandlet i artikel 4, stk. 1, og de generelle foranstaltninger til supplering af de fælles grundlæggende normer, der er omhandlet i forordningens artikel 4, stk. 2.

(2) Hvis disse foranstaltninger indeholder følsomme sikkerhedsoplysninger, bør de betragtes som »EU-klassificerede oplysninger« som omhandlet i Kommissionens afgørelse 2001/844/EF, EKSF, Euratom af 29. november 2001 om ændring af dens forretningsorden ([2]), jf. artikel 18, litra a), i forordning (EF) nr. 300/2008, og de bør derfor ikke offentliggøres. Sådanne foranstaltninger bør vedtages særskilt ved en beslutning rettet til medlemsstaterne.

(3) Forordning (EF) nr. 300/2008 anvendes fuldt ud fra den dato, der fastsættes i de gennemførelsesbestemmelser, der vedtages efter procedurerne i denne forordnings artikel 4, stk. 2 og 3, dog ikke senere end den 29. april 2010. Denne forordning bør derfor anvendes fra den 29. april 2010 med henblik på at harmonisere anvendelsen af forordning (EF) nr. 300/2008 og dennes gennemførelsesretsakter.

(4) Metoder og herunder teknologier til at spore flydende sprængstoffer vil med tiden blive udviklet. Ud fra den teknologiske udvikling og de operationelle erfaringer på fælleskabsplan og globalt plan vil Kommissionen om fornødent fremsætte forslag for at revidere de teknologiske og operationelle bestemmelser vedrørende screening af væsker, spray og gelé.

(5) Kommissionens forordning (EF) nr. 1217/2003 af 4. juli 2003 om specifikationer for nationale kvalitetskontrolprogrammer vedrørende sikkerhed inden for civil luftfart ([3]), (EF) nr. 1486/2003 af 22. august 2003 om fastlæggelse af procedurer for Kommissionens inspektioner af sikkerheden inden for civil luftfart ([4]), (EF) nr. 1138/2004 af 21. juni 2004 om en fælles

([1]) EUT L 97 af 9.4.2008, s. 72.
([2]) EFT L 317 af 3.12.2001, s. 1.
([3]) EUT L 169 af 8.7.2003, s. 44.
([4]) EUT L 213 af 23.8.2003, s. 3.

▼B

definition af kritiske zoner i security-beskyttede områder i lufthavne ([1]) og (EF) nr. 820/2008 af 8. august 2008 om foranstaltninger til gennemførelse af grundlæggende fælles normer for luftfartssikkerhed ([2]), som alle gennemførte Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2320/2002 af 16. december 2002 om fastsættelse af fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart ([3]), bør derfor ophæves.

(6) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Komitéen for Civil Luftfartssikkerhed, der er nedsat ved artikel 19, stk. 1, i forordning (EF) nr. 300/2008 —

VEDTAGET FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Formål

Ved denne forordning fastsættes detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af fælles grundlæggende normer for beskyttelse af civil luftfart mod ulovlige handlinger, som bringer den civile luftfarts sikkerhed i fare, og generelle foranstaltninger til supplering af de fælles grundlæggende normer.

Artikel 2

Gennemførelsesbestemmelser

1. De i artikel 1 omtalte foranstaltninger findes i bilaget.

2. I henhold til artikel 10, stk. 1, i forordning (EF) nr. 300/2008 skal der tages behørigt hensyn til denne forordning i de nationale sikkerhedsprogrammer for civil luftfart.

Artikel 3

Ophævelse

Forordning (EF) nr. 1217/2003, (EF) nr. 1486/2003, (EF) nr. 1138/2004 og (EF) nr. 820/2008 ophæves med virkning fra den 29. april 2010.

Artikel 4

Ikrafttræden

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

Den anvendes fra den 29. april 2010.

Forordningen er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

([1]) EUT L 221 af 22.6.2004, s. 6.
([2]) EUT L 221 af 19.8.2008, s. 8.
([3]) EFT L 355 af 30.12.2002, s. 1.

▼B

BILAG

1. **SIKKERHED I LUFTHAVNE**

1.0. ALMINDELIGE BESTEMMELSER

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

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

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

1.0.3. Uden at dette berører undtagelseskriterierne som fastsat ved forordning (EF) nr. 272/2009, kan den kompetente myndighed tillade anvendelse af særlige sikkerhedsprocedurer eller undtagelser fra sikkerhedskontrol mht. beskyttelsen og sikkerheden i en lufthavns airside-områder på dage med højst otte planlagte afgående flyvninger, forudsat at der kun skal foretages af- og pålæsning, ombordstigning eller afstigning for ét luftfartøj ad gangen enten inden for det security-beskyttede områdes kritiske zone eller i en lufthavn, som ligger uden for anvendelsesområdet for punkt 1.1.3.

▼M17

1.0.4. »Genstande, der medbringes af andre personer end passagerer« er ejendele bestemt til personlig brug for den person, der medbringer dem.

▼B

1.1. KRAV TIL PLANLÆGNING AF LUFTHAVNE

1.1.1. **Grænselinjer**

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

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

1.1.2. **Security-beskyttede områder**

1.1.2.1. Security-beskyttede områder skal mindst omfatte følgende:

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

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

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

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

▼B

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

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

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

1.1.3.1. Der oprettes kritiske zoner i lufthavne, hvor mere end 40 personer har lufthavns-id-kort, der giver adgang til security-beskyttede områder.

1.1.3.2. Kritiske zoner skal mindst omfatte følgende:

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

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

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

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

▼M9

1.1.3.4 Når ikke-screenede personer eller passagerer og besætningsmedlemmer, der ankommer fra andre tredjelande end dem, som er opført i tillæg 4-B, kan have haft adgang til kritiske zoner, udføres hurtigst muligt en sikkerhedskontrol af de zoner, der kunne være blevet kontamineret, for at skabe en rimelig sikkerhed for, at de ikke indeholder forbudte genstande.

Stk. 1 anses for at være opfyldt for luftfartøjer, som underkastes en flysikkerhedskontrol.

Stk. 1 anvendes ikke, når personer, der er omfattet af punkt 1.3.2 og punkt 4.1.1.7, har haft adgang til kritiske zoner.

For så vidt angår passagerer eller besætningsmedlemmer, der ankommer fra andre tredjelande end dem, som er opført i tillæg 4-B, finder stk. 1 kun anvendelse for de kritiske zoner, som benyttes af screenet indskrevet bagage og/eller screenede afrejsende passagerer, der ikke afrejser med samme luftfartøj som disse passagerer og besætningsmedlemmer.

▼B

1.2. ADGANGSKONTROL

1.2.1. **Adgang til airside**

1.2.1.1. Personer og køretøjer må kun få adgang til airside, hvis de har en legitim grund til at opholde sig der. ►M17 Rundvisning med guide i lufthavnen eskorteret af autoriserede personer anses for at have en legitim grund. ◄

▼B

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

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

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

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

1.2.2.1. Personer og køretøjer må kun få adgang til security-beskyttede områder, hvis de har en legitim grund til at opholde sig der. ►M17 Rundvisning med guide i lufthavnen eskorteret af autoriserede personer anses for at have en legitim grund. ◄

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

a) et gyldigt boardingkort eller tilsvarende eller

b) et gyldigt flybesætnings-id-kort eller

c) et gyldigt lufthavns-id-kort eller

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

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

▼M9

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

▼B

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

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

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

▼M9

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

▼B

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

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

b) adgangskontrol udført af autoriserede personer.

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

1.2.2.7. Adgang til security-beskyttede områder skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i en særskilt kommissionsafgørelse.

1.2.3. **Krav til Fællesskabets flybesætnings-id-kort og lufthavns-id-kort**

▼B

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

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

1.2.3.3. Id-kortet inddrages øjeblikkeligt fra en person, hvis resultatet af dennes baggrundskontrol ikke er tilfredsstillende.

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

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

1.2.3.5. Id-kortet tilbageleveres øjeblikkeligt til den udstedende enhed:

a) efter den udstedende enheds anmodning eller

b) ved ansættelsesforholdets ophør eller

c) ved ansættelse hos en anden arbejdsgiver eller

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

e) når kortet udløber, eller

f) når kortet inddrages.

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

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

1.2.3.8. Fællesskabets flybesætnings-id-kort og lufthavns-id-kort skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i en særskilt kommissionsafgørelse.

1.2.4. **Supplerende krav til Fællesskabets flybesætnings-id-kort**

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

a) indehaverens navn og billede og

b) luftfartsselskabets navn og

c) ordet »crew« (besætning) på engelsk; dette skal være indført senest fem år efter denne forordnings ikrafttræden og

d) udløbsdatoen; dette skal være indført senest fem år efter denne forordnings ikrafttræden.

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

1.2.5.1. Et lufthavns-id-kort skal angive:

a) indehaverens navn og billede og

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

▼B

c) navnet på enten den udstedende myndighed eller lufthavnen og

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

e) udløbsdatoen, medmindre kortet er elektronisk programmeret.

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

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

1.2.6. **Krav til bilpas**

1.2.6.1. Der udstedes udelukkende bilpas, når et operationelt behov er slået fast.

1.2.6.2. Et bilpas skal være køretøjsspecifikt og angive:

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

b) udløbsdatoen.

Elektroniske bilpas behøver hverken at angive de områder, som køretøjet har autoriseret adgang til, eller udløbsdatoen, hvis disse oplysninger kan aflæses elektronisk og kontrolleres, inden der gives adgang til security-beskyttede områder.

1.2.6.3. Et elektronisk bilpas anbringes på et køretøj på en måde, som sikrer, at det ikke kan overføres.

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

1.2.6.5. Bilpasset tilbageleveres øjeblikkeligt til den udstedende enhed:

a) efter den udstedende enheds anmodning eller

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

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

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

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

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

▼M9

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

▼B

1.2.7. **Adgang under ledsagelse**

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

a) områder, hvor der kan være passagerer, og

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

c) områder, der er beregnet til besætningsmedlemmer ►M9 , og ◄

▼M9

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

▼B

1.2.7.2. Under ekstraordinære omstændigheder kan en person undtages fra kravene i punkt 1.2.5.1 og fra forpligtelser vedrørende baggrundskontrol på den betingelse, at han ledsages hele tiden, når han befinder sig i security-beskyttede områder. ►M17 En person kan undtages fra kravet om at have en eskorte, hvis vedkommende viser en tilladelse, og er indehaver af et gyldigt lufthavns-id-kort. ◄

1.2.7.3. En ledsager skal:

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

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

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

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

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

▼M17

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

▼B

1.2.8. **Andre undtagelser**

Andre undtagelser skal være underlagt de bestemmelser, som er fastsat i en særskilt kommissionsafgørelse.

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

▼M10

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

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

a) manuel undersøgelse

b) metaldetektorkarme

c) bombehunde

▼M10

d) spordetektionsudstyr — Explosive Trace Detection (ETD) equipment

e) securityscannere, som ikke benytter ioniserende stråling.

▼M12

f) en kombination af spordetektionsudstyr — Explosive Trace Detection equipment — (ETD) og håndholdt metaldetektorudstyr (HHMD).

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

▼M10

1.3.1.3. Bombehunde og spordetektionsudstyr må kun anvendes som en supplerende screeningmetode eller som et ikke-systematisk alternativ til en manuel undersøgelse, metaldetektorkarme eller securityscannere.

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

a) manuel undersøgelse

b) røntgenudstyr

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

d) bombehunde

e) spordetektionsudstyr — Explosive Trace Detection (ETD) equipment.

▼M17

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

▼M10

1.3.1.6. Bombehunde og spordetektionsudstyr må kun anvendes som en supplerende screeningmetode eller som et ikke-systematisk alternativ til en manuel undersøgelse, røntgenudstyr eller EDS-udstyr.

1.3.1.7. Genstande, som er opført i tillæg 4-C, må kun medbringes, hvis den pågældende person er bemyndiget dertil for at varetage opgaver, der er nødvendige for driften af lufthavnsfaciliteter eller luftfartøjer eller for udførelsen af opgaver under flyvningen.

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

1.3.1.9. Screening af andre personer end passagerer og deres medbragte genstande er også omfattet af de yderligere bestemmelser, som er fastsat i en særskilt kommissionsafgørelse.

▼B

1.3.2. **Undtagelser og særlige screeningprocedurer**

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

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

▼B

1.3.2.3. Undtagelser og særlige screeningprocedurer skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i en særskilt kommissionsafgørelse.

1.4. UNDERSØGELSE AF KØRETØJER

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

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

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

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

1.4.1.4. Køretøjer, der får adgang til kritiske zoner, skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i en særskilt kommissionsafgørelse.

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

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

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

1.4.2.3. Køretøjer, der får adgang til andre dele af security-beskyttede områder end de kritiske zoner, skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i en særskilt kommissionsafgørelse.

1.4.3. **Undersøgelsesmetoder**

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

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

a) bombehunde og

b) spordetektionsudstyr — Explosive Trace Detection (ETD) equipment.

1.4.3.3. Undersøgelsesmetoder skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i en særskilt kommissionsafgørelse.

1.4.4. **Undtagelser og særlige undersøgelsesprocedurer**

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

1.4.4.2. Undtagelser og særlige undersøgelsesprocedurer skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i en særskilt kommissionsafgørelse.

1.5. OVERVÅGNING, PATRULJERING OG ANDEN FYSISK KONTROL

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

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

▼B

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

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

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

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

▼M9

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

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

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

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

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

▼B

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

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

2. DEMARKEREDE OMRÅDER I LUFTHAVNE

Ingen bestemmelser i denne forordning.

3. FLYSIKKERHED

3.0. ALMINDELIGE BESTEMMELSER

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

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

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

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

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

3.1. FLYSIKKERHEDSKONTROL

3.1.1. **Hvornår skal der udføres flysikkerhedskontrol**

▼B

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

3.1.1.2. En flysikkerhedskontrol skal bestå af en undersøgelse af specifikke områder af et luftfartøj som fastsat i en særskilt kommissionsafgørelse.

▼M17

3.1.1.3. Et luftfartøj, der passerer ind i en kritisk zone fra et tredjeland, som ikke er opført i tillæg 3-B, underkastes flysikkerhedskontrol på et hvilket som helst tidspunkt efter at passagererne forlader det område, som skal afsøges, og/eller aflæsning af lastrummet.

▼B

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

3.1.1.5. Bestemmelsen af, hvornår flysikkerhedskontrol skal udføres, skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i en særskilt kommissionsafgørelse.

3.1.2. **Hvordan skal flysikkerhedskontrol udføres**

Fremgangsmåden for udførelse af flysikkerhedskontrol skal være underlagt bestemmelserne, som er fastsat i en særskilt kommissionsafgørelse.

3.1.3. **Oplysninger om flysikkerhedskontrollen**

De følgende oplysninger om flysikkerhedskontrollen for en afgående flyvning registreres og opbevares et sted uden for luftfartøjet i flyvningens varighed, dog mindst i 24 timer:

— rutenummer og

▼M17

———————

— den foregående flyvnings afgangslufthavn.

———————

▼B

Når der er udført flysikkerhedskontrol, oplyses ligeledes:

— dato og tidspunkt for afslutningen af flysikkerhedskontrollen og

— navn og underskrift på den person, som er ansvarlig for udførelsen af flysikkerhedskontrollen.

3.2. BESKYTTELSE AF LUFTFARTØJER

3.2.1. **Beskyttelse af luftfartøjer — generelt**

3.2.1.1. Uanset hvor i en lufthavn et luftfartøj parkeres, skal det beskyttes mod uautoriseret adgang ved at:

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

▼M17

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

▼B

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

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

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

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

a) have adgangsfaciliteter ryddet bort eller

b) forsegles eller

c) aflåses eller

d) overvåges.

▼M17

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

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

▼B

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

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

3.2.2.5. Beskyttelsen af luftfartøjer med lukkede udvendige døre i en anden zone end en kritisk zone skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i en særskilt kommissionsafgørelse.

TILLÆG 3-A

FLYSIKKERHEDSKONTROL

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for flysikkerhedskontrol i en særskilt kommissionsafgørelse.

▼M17

TILLÆG 3-B

FLYSIKKERHED

TREDJELANDE OG OVERSØISKE LANDE OG TERRITORIER MED SÆRLIGE FORBINDELSER TIL UNIONEN I HENHOLD TIL TRAKTATEN OM DEN EUROPÆISKE UNIONS FUNKTIONSMÅDE, OG FOR HVILKE AFSNITTET OM TRANSPORT I NÆVNTE TRAKTAT IKKE FINDER ANVENDELSE, SOM FØLGER SIKKERHEDSNORMER, DER ER ANERKENDT SOM VÆRENDE ÆKVIVALENTE MED DE FÆLLES GRUNDLÆGGENDE NORMER.

Med hensyn til flysikkerhed er de sikkerhedsnormer, der følges af nedenstående tredjelande og oversøiske lande og territorier med særlige forbindelser til Unionen i henhold til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, og for hvilke afsnittet om transport i nævnte traktat ikke finder anvendelse, anerkendt som værende ækvivalente med de fælles grundlæggende normer:

▼M17

USA

Kommissionen underretter straks medlemsstaternes ansvarlige myndigheder, hvis den har oplysninger om, at tredjelandets sikkerhedsnormer, som har betydelig indflydelse på den generelle luftfartssikkerhed i EU, ikke længere svarer til EU's fælles grundlæggende normer.

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

▼B

4. PASSAGERER OG HÅNDBAGAGE

4.0. ALMINDELIGE BESTEMMELSER

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

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

4.0.3. Passagerer og deres håndbagage, der ankommer fra en medlemsstat, hvor luftfartøjet var i transit efter at være ankommet fra et tredjeland, som ikke er opført i tillæg 4-B, betragtes som passagerer og håndbagage, der ankommer fra et tredjeland, medmindre det bekræftes, at disse passagerer og deres håndbagage blev screenet i denne medlemsstat.

▼M2

4.0.4. I dette bilag forstås ved:

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

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

▼M14

c) »LEDS-udstyr til sporing af flydende eksplosive stoffer« (LEDS = Liquid Explosive Detection Systems): udstyr, der kan spore materialer, der opfylder bestemmelserne i punkt 12.7 i bilaget til Kommissionens afgørelse C(2010) 774.

▼B

4.1. SCREENING AF PASSAGERER OG HÅNDBAGAGE

4.1.1. **Screening af passagerer**

▼M8

4.1.1.1. Inden screeningen tages frakker og jakker af, og disse screenes som håndbagage. Operatøren, der foretager screeningen, kan om fornødent bede passageren om at afføre sig yderligere beklædningsgenstande.

▼M18

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

a) manuel undersøgelse

b) metaldetektorkarme (WTMD)

▼M18

c) bombehunde

d) spordetektionsudstyr (ETD-udstyr)

e) securityscannere, som ikke benytter ioniserende stråling

f) spordetektionsudstyr i kombination med håndholdt metaldetektor-udstyr (HHMD-udstyr).

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

▼B

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

4.1.1.4. Når metaldetektorkarme slår alarm, skal årsagen til dette opklares.

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

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

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

4.1.1.8. Screening af passagerer skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i en særskilt kommissionsafgørelse.

▼M18

4.1.1.9. Bombehunde og spordetektionsudstyr må kun benyttes som en supplerende screeningmetode.

▼M8

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

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

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

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

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

▼M8

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

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

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

Passagerer har ret til at fravælge screening med securityscanner. I så fald tages alternative screeningmetoder i brug, herunder mindst en manuel undersøgelse i overensstemmelse med tillæg 4-A til Kommissionens afgørelse 2010/774/EU. Når en securityscanner slår alarm, skal årsagen til dette opklares.

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

▼M12

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

▼B

4.1.2. **Screening af håndbagage**

4.1.2.1. Inden screeningen tages bærbare computere og andre større elektriske artikler ud af håndbagagen, og de undersøges særskilt.

▼M14

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

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

Når de pågældede LAGs er taget ud af bagagen, fremviser passageren:

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

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

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

▼M18

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

a) manuel undersøgelse

b) røntgenudstyr

▼M18

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

d) bombehunde i kombination med litra a)

e) spordetektionsudstyr.

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

▼B

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

4.1.2.5. Hvis der benyttes røntgen- eller EDS-udstyr, skal skærmoperatøren holde øje med hvert billede.

4.1.2.6. Hvis der benyttes røntgen- eller EDS-udstyr, skal årsagen til alle alarmsignaler opklares til skærmoperatørens tilfredshed, så det så vidt muligt sikres, at der ikke medbringes forbudte genstande ind i security-beskyttede områder eller om bord på et luftfartøj.

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

4.1.2.8. Tasker, der viser sig at indeholde en større elektrisk artikel, screenes igen, efter at denne artikel er fjernet fra tasken, og den elektriske artikel screenes særskilt.

4.1.2.9. Bombehunde og spordetektionsudstyr — Explosive Trace Detection (ETD) equipment — må kun benyttes som en supplerende screeningmetode.

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

▼M17

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

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

▼B

4.1.2.12. Screening af håndbagage skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i en særskilt kommissionsafgørelse.

▼M14

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

4.1.3.1. LAGs, der medbringes af passagerer, kan undtages fra screening med LEDS-udstyr ved indgangen til et security-beskyttet område:

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

▼M14

b) hvis den pågældende LAG ved købet på den pågældende lufthavns airside-område blev pakket i en STEB

c) hvis den STEB-pakkede LAG har oprindelse i en anden EU-lufthavn eller et luftfartøj tilhørende et EU-luftfartsselskab og endnu engang forsegles i en STEB, før den bringes ud af lufthavnens security-beskyttede område

d) hvis den pågældende LAG screenes med LEDS-udstyr i lufthavnens airside-område og forsegles i en STEB.

De undtagelser, der er fastsat i litra c) og d), udløber den 31. december 2015.

4.1.3.2. De i punkt 4.1.3.1, litra b) og d), omhandlede STEB:

a) skal tydeligt kunne identificeres som en STEB, der bruges i den pågældende lufthavn

b) skal indeholde bevis for, at den pågældende LAG er købt eller genforseglet i den pågældende lufthavn inden for de seneste tre timer

c) være omfattet af yderligere bestemmelser, der er fastsat i en særskilt kommissionsafgørelse.

4.1.3.3. Screeningen af LAGs er også omfattet af de yderligere bestemmelser, der er fastsat i en særskilt kommissionsafgørelse.

▼B

4.2. BESKYTTELSE AF PASSAGERER OG HÅNDBAGAGE

Beskyttelse af passagerer og håndbagage skal være underlagt de bestemmelser, som er fastsat i en særskilt kommissionsafgørelse.

4.3. POTENTIELT UREGERLIGE PASSAGERER

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

4.3.2. Meddelelsen skal indeholde følgende oplysninger:

a) personens identitet og køn og

b) begrundelse for transporten og

c) navn og titel på en eventuel eskorte, og

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

e) om nødvendigt forudgående tildeling af siddepladser og

f) hvilken type dokumentation der foreligger.

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

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

4.4. FORBUDTE GENSTANDE

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

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

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

▼B

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

c) de gældende sikkerhedsbestemmelser er opfyldt.

Disse genstande anbringes under sikre forhold om bord på luftfartøjet.

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

TILLÆG 4-A

KRAV TIL MANUEL UNDERSØGELSE

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for manuel undersøgelse i en særskilt kommissionsafgørelse.

▼M17

TILLÆG 4-B

PASSAGERER OG HÅNDBAGAGE

TREDJELANDE OG OVERSØISKE LANDE OG TERRITORIER MED SÆRLIGE FORBINDELSER TIL UNIONEN I HENHOLD TIL TRAKTATEN OM DEN EUROPÆISKE UNIONS FUNKTIONSMÅDE, OG FOR HVILKE AFSNITTET OM TRANSPORT I NÆVNTE TRAKTAT IKKE FINDER ANVENDELSE, SOM FØLGER SIKKERHEDSNORMER, DER ER ANERKENDT SOM VÆRENDE ÆKVIVALENTE MED DE FÆLLES GRUNDLÆGGENDE NORMER.

Med hensyn til passagerer og håndbagage er de sikkerhedsnormer, der følges af nedenstående tredjelande og oversøiske lande og territorier med særlige forbindelser til Unionen i henhold til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, og for hvilke afsnittet om transport i nævnte traktat ikke finder anvendelse, anerkendt som værende ækvivalente med de fælles grundlæggende normer:

USA

Kommissionen underretter straks medlemsstaternes ansvarlige myndigheder, hvis den har oplysninger om, at tredjelandets sikkerhedsnormer, som har betydelig indflydelse på den generelle luftfartssikkerhed i EU, ikke længere svarer til EU's fælles grundlæggende normer.

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

▼B

TILLÆG 4-C

PASSAGERER OG HÅNDBAGAGE

LISTE OVER FORBUDTE GENSTANDE

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

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

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

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

▼B

— komponenter til skydevåben bortset fra kikkertsigter

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

— signalpistoler og startpistoler

— buer, armbrøster og pile

— geværer, som affyrer harpuner og spyd

— slynger og slangebøsser

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

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

— apparater til at lamme og aflive dyr

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

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

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

— isøkser og issyle

— barberblade

— hobbyknive

— knive med en bladlængde på mere end 6 cm

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

— kampsportsudstyr med skarpe spidser eller kanter

— sværd og sabler

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

— koben

— bor og borehoveder, herunder batteridrevne boremaskiner

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

— save, herunder batteridrevne save

— blæselamper

— bolt- og sømpistoler

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

— baseball- og softballbat

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

— kampsportsudstyr

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

— ammunition

— fænghætter

▼B

— detonatorer og lunter/spræng- og tændsnore/brandrør

— kopier eller efterligninger af eksplosive genstande

— miner, granater og andre militære sprængstoffer

— fyrværkeri og andre pyrotekniske artikler

— røgbomber og røgpatroner

— dynamit, krudt og plastiske sprængstoffer.

▼M14

_____

▼B

5. **INDSKREVET BAGAGE**

5.0. ALMINDELIGE BESTEMMELSER

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

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

5.0.3. Indskrevet bagage, der ankommer fra en medlemsstat, hvor luftfartøjet var i transit efter at være ankommet fra et tredjeland, som ikke er opført i tillæg 5-A, betragtes som indskrevet bagage, der ankommer fra et tredjeland, medmindre det bekræftes, at denne indskrevne bagage blev screenet i denne medlemsstat.

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

5.1. SCREENING AF INDSKREVET BAGAGE

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

a) manuel undersøgelse eller

b) røntgenudstyr eller

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

d) spordetektionsudstyr — Explosive Trace Detection (ETD) equipment

▼M3

e) bombehunde.

▼B

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

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

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

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

▼B

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

5.1.6. Screening af indskrevet bagage skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i en særskilt kommissionsafgørelse.

▼M17

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

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

▼B

5.2. BESKYTTELSE AF INDSKREVET BAGAGE

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

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

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

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

5.2.3. Beskyttelse af indskrevet bagage skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i en særskilt kommissionsafgørelse.

5.3. SAMMENKÆDNING AF BAGAGE

5.3.1. **Identifikation af indskrevet bagage**

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

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

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

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

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

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

▼B

5.3.2.2. Yderligere detaljerede bestemmelser for omstændigheder, som passageren ikke har haft indflydelse på, er fastsat i en særskilt kommissionsafgørelse.

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

5.3.3.1. Uledsaget, indskrevet bagage, som ikke er omfattet af punkt 5.3.2, skal screenes ved hjælp af en af de metoder, som er fastsat i punkt 5.1.1, og, hvor dette er relevant, anvendes de yderligere krav, der er fastsat i en særskilt kommissionsafgørelse.

▼M9

5.3.3.2. Indskrevet bagage, som bliver uledsaget bagage grundet andre omstændigheder end dem, der nævnes i punkt 5.3.2, skal fjernes fra luftfartøjet og screenes på ny, inden den lastes igen.

▼B

5.3.3.3. Yderligere detaljerede bestemmelser for passende sikkerhedskontrol for uledsaget, indskrevet bagage, er fastsat i en særskilt kommissionsafgørelse.

5.4. FORBUDTE GENSTANDE

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

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

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

b) de gældende sikkerhedsbestemmelser er opfyldt.

5.4.3. Passagererne oplyses om de forbudte genstande, som er opført i tillæg 5-B, inden check-in afsluttes.

▼M17

TILLÆG 5-A

INDSKREVET BAGAGE

TREDJELANDE OG OVERSØISKE LANDE OG TERRITORIER MED SÆRLIGE FORBINDELSER TIL UNIONEN I HENHOLD TIL TRAKTATEN OM DEN EUROPÆISKE UNIONS FUNKTIONSMÅDE, OG FOR HVILKE AFSNITTET OM TRANSPORT I NÆVNTE TRAKTAT IKKE FINDER ANVENDELSE, SOM FØLGER SIKKERHEDSNORMER, DER ER ANERKENDT SOM VÆRENDE ÆKVIVALENTE MED DE FÆLLES GRUNDLÆGGENDE NORMER.

Med hensyn til indskrevet bagage er de sikkerhedsnormer, der følges af nedenstående tredjelande og oversøiske lande og territorier med særlige forbindelser til Unionen i henhold til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, og for hvilke afsnittet om transport i nævnte traktat ikke finder anvendelse, anerkendt som værende ækvivalente med de fælles grundlæggende normer:

USA

Kommissionen underretter straks medlemsstaternes ansvarlige myndigheder, hvis den har oplysninger om, at tredjelandets sikkerhedsnormer, som har betydelig indflydelse på den generelle luftfartssikkerhed i EU, ikke længere svarer til EU's fælles grundlæggende normer.

▼M17

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

▼B

TILLÆG 5-B

INDSKREVET BAGAGE

LISTE OVER FORBUDTE GENSTANDE

Passagerer må ikke medbringe følgende genstande i deres indskrevne bagage:

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

— ammunition

— fænghætter

— detonatorer og lunter/spræng - og tændsnore/brandrør

— miner, granater og andre militære sprængstoffer

— fyrværkeri og andre pyrotekniske artikler

— røgbomber og røgpatroner

— dynamit, krudt og plastiske sprængstoffer.

6. **FRAGT OG POST**

6.0. ALMINDELIGE BESTEMMELSER

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

▼M9

6.0.2. Følgende betragtes som forbudte genstande i fragtforsendelser og post:

— brugsklare eksplosive og brændbare anordninger, som ikke befordres i overensstemmelse med de gældende sikkerhedsregler.

———————

▼B

6.1. SIKKERHEDSKONTROL — ALMINDELIGE BESTEMMELSER

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

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

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

c) en registreret befragter har gennemført den krævede sikkerhedskontrol af forsendelsen, og forsendelsen har været beskyttet mod uautoriseret adgang, fra denne sikkerhedskontrol blev udført og frem til lastningen, og forsendelsen ikke lastes på et passagerfly, eller

▼B

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

▼M6

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

▼B

6.1.3. En person, der har uledsaget adgang til identificerbar luftfragt eller identificerbar luftpost, for hvilken den krævede sikkerhedskontrol er gennemført, skal have gennemgået en baggrundskontrol eller anden kontrol med et tilfredsstillende resultat forud for ansættelsen i overensstemmelse med punkt 11.1.

6.2. SCREENING

6.2.1. **Screening**

6.2.1.1. I forbindelse med screening af fragt eller post:

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

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

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

6.2.1.3. Screening af fragt og post skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i en særskilt kommissionsafgørelse.

▼M17

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

▼M18

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

a) manuel undersøgelse

b) røntgenudstyr

▼M18

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

d) bombehunde

e) spordetektionsudstyr (ETD-udstyr)

f) visuel kontrol

g) metaldetektorer (MDE).

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

6.2.1.6. Følgende midler eller metoder må kun anvendes, når det på grund af forsendelsens art ikke er muligt at anvende nogen af de øvrige midler eller metoder, som er angivet i punkt 6.2.1.5:

anden passende sikkerhedskontrol, hvis den kompetente myndighed godkender dette, og Kommissionen er underrettet herom.

▼B

6.2.2. **Undtagelser fra screening**

Bestemmelser for undtagelser fra screening er fastsat i en særskilt kommissionsafgørelse.

6.3. SIKKERHEDSGODKENDTE FRAGTAGENTER

6.3.1. **Godkendelse af sikkerhedsgodkendte fragtagenter**

6.3.1.1. Sikkerhedsgodkendte fragtagenter godkendes af den nationale myndighed.

Godkendelsen som sikkerhedsgodkendt fragtagent skal gælde for en specifik lokalitet.

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

En sikkerhedsgodkendt fragtagent kan give følgende opgaver i underentreprise:

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

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

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

▼B

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

6.3.1.2. Hver medlemsstats kompetente myndighed definerer i sit nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart, jf. artikel 10 i forordning (EF) nr. 300/2008, ansvarsområderne for gennemførelsen af den følgende procedure for godkendelse af sikkerhedsgodkendte fragtagenter:

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

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

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

Den underskrevne erklæring opbevares af den berørte kompetente myndighed.

b) Den kompetente myndighed eller en ►**M11** EU-luftfartsecurity-validator ◄, der handler på dennes vegne, undersøger sikkerhedsprogrammet og aflægger efterfølgende et kontrolbesøg på de angivne lokaliteter for at vurdere, om ansøgeren opfylder kravene i forordning (EF) nr. 300/2008 og dertil hørende gennemførelsesretsakter.

Den kompetente myndighed eller en ►**M11** EU-luftfartsecurity-validator ◄, der handler på dennes vegne, bør tage hensyn til, hvorvidt ansøgeren besidder et AEO-certifikat som omhandlet i artikel 14a, stk. 1, litra b) eller c), i Kommissionens forordning (EF) nr. 1875/2006 ([1]) om ændring af forordning (EØF) nr. 2454/93 ([2]).

c) Finder den kompetente myndighed de oplysninger, der er afgivet under litra a) og b), tilfredsstillende, sikrer den, at de nødvendige oplysninger om fragtagenten senest den næste arbejdsdag indføres i ►**M17** Unionens database til sikring af forsyningskæden ◄. I forbindelse med optagelsen i databasen giver den kompetente myndighed hver godkendt lokalitet en entydig alfanumerisk identifikationskode i standardformatet.

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

([1]) EUT L 360 af 19.12.2006, s. 64.
([2]) EFT L 253 af 11.10.1993, s. 1.

▼B

Hvis et sikkerhedsprogram for luftfartsselskaber beskriver de metoder og procedurer, som luftfartsselskabet følger for at opfylde kravene i forordning (EF) nr. 300/2008 og dertil hørende gennemførelsesretsakter, kan luftfartsselskabet anses for at opfylde kravene i litra a) og b) for alle de i programmet specificerede lokaliteter. Et kontrolbesøg på stedet for de lokaliteter, der er specificeret i sikkerhedsprogrammet for luftfartsselskabet, gennemføres senest to år efter denne forordnings ikrafttræden.

Hvis en sikkerhedsgodkendt fragtagent er godkendt i overensstemmelse med enten forordning (EF) nr. 2320/2002 eller forordning (EF) nr. 820/2008 og beslutning K(2008) 4333, kan denne anses for at være en sikkerhedsgodkendt fragtagent i medfør af forordning (EF) nr. 300/2008 og dertil hørende gennemførelsesretsakter for alle lokaliteter, hvor der er aflagt et kontrolbesøg på stedet.

d) En sikkerhedsgodkendt fragtagent anses ikke for godkendt, førend oplysningerne om denne er opført i ►**M17** Unionens database til sikring af forsyningskæden ◄.

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

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

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

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

Umiddelbart efter inddragelsen og under alle omstændigheder inden for 24 timer sikrer den kompetente myndighed, at fragtagentens ændrede status fremgår af ►**M17** Unionens database til sikring af forsyningskæden ◄.

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

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

6.3.2. **Sikkerhedsgodkendte fragtagenters gennemførelse af sikkerhedskontrol**

6.3.2.1. Ved modtagelsen af en forsendelse fastslår en sikkerhedsgodkendt fragtagent, hvorvidt den enhed, fra hvilken den modtager forsendelsen, har status som sikkerhedsgodkendt fragtagent, kendt befragter, registreret befragter eller ej.

▼B

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

6.3.2.3. Ved modtagelsen af forsendelser, der ikke tidligere har været underkastet hele den påkrævede sikkerhedskontrol, sørger den sikkerhedsgodkendte fragtagent for, at de screenes i overensstemmelse med punkt 6.2.

▼M17

6.3.2.4. Efter at sikkerhedskontrollen som beskrevet i punkt 6.3.2.1 til 6.3.2.3 i denne forordning og punkt 6.3 i Kommissionens afgørelse 2010/774/EU er udført, skal den sikkerhedsgodkendte fragtagent sikre:

a) at uledsaget adgang til disse forsendelser begrænses til autoriserede personer, og

b) at disse forsendelser beskyttes mod uautoriseret adgang, indtil de overdrages til en anden sikkerhedsgodkendt fragtagent eller et luftfartsselskab. Forsendelser af fragt og post, som befinder sig i et security-beskyttet områdes kritiske zone, betragtes som beskyttet mod uautoriseret adgang. Forsendelser af fragt og post, som befinder sig i andre zoner end et security-beskyttet områdes kritiske zone, skal placeres i adgangskontrollerede zoner af den sikkerhedsgodkendte fragtagents lokaler, eller, når de befinder sig uden for disse zoner,

— skal de beskyttes fysisk således, at der ikke er muligt at anbringe forbudte genstande heri, eller

— må de ikke efterlades uden opsyn, og adgangen begrænses til personer, som deltager i beskyttelse og håndtering af fragt.

▼B

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

▼M9

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

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

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

c) forsendelsens indhold undtagen for forsendelser, som er anført i punkt 6.2.3, litra d) og e), i Kommissionens afgørelse K(2010) 774 final af 13. april 2010 ([1])

d) forsendelsens sikkerhedsstatus, dvs.

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

([1]) Ikke offentliggjort.

▼M9

— »SCO«, der betyder, at forsendelsen kun er sikret til transport med fragt- og postfly, eller

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

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

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

— »AC«, der betyder, at forsendelsen er modtaget fra en registreret befragter, eller

— de anvendte screeningmidler eller –metoder, eller

— begrundelsen for at undtage forsendelsen fra screening

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

g) den entydige identifikationskode, der er tildelt af den kompetente myndighed, til en sikkerhedsgodkendt fragtagent, der har accepteret den sikkerhedsstatus, som en anden sikkerhedsgodkendt fragtagent har givet forsendelsen.

▼M17

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

▼M9

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

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

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

Litra a) kræves ikke for konsolideringer, som altid screenes, eller som undtages fra screening i overensstemmelse med punkt 6.2.3, litra d) og e), i afgørelse K(2010) 774, hvis den sikkerhedsgodkendte fragtagent giver konsolideringen en entydig identifikationskode samt angiver dens sikkerhedsstatus og en enkelt begrundelse for, at denne sikkerhedsstatus blev udstedt.

▼B

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

Den sikkerhedskontrol, der skal udføres af en sikkerhedsgodkendt fragtagent, skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i en særskilt kommissionsafgørelse.

▼M17

6.3.2.9 En sikkerhedsgodkendt fragtagent skal sikre, at alt personale, som udfører sikkerhedskontrol, er ansat og uddannet i overensstemmelse med kravene i kapitel 11, og alt personale, der har adgang til identificerbar luftfragt eller identificerbar luftpost, for hvilken den krævede sikkerhedskontrol er gennemført, skal være ansat og uddannet i overensstemmelse med kravene i kapitel 11.

▼B

6.4. KENDTE BEFRAGTERE

6.4.1. **Godkendelse af kendte befragtere**

6.4.1.1. Kendte befragtere godkendes af den kompetente myndighed.

Godkendelsen som kendt befragter skal gælde for en specifik lokalitet.

6.4.1.2. Hver medlemsstats kompetente myndighed definerer i sit nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart, jf. artikel 10 i forordning (EF) nr. 300/2008, ansvarsområderne for gennemførelsen af den følgende procedure for godkendelse af kendte befragtere:

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

Ansøgeren skal have udleveret den »Vejledning for kendte befragtere«, der findes i tillæg 6-B.

b) Den kompetente myndighed eller en ►**M11** EU-luftfartsecurity-validator ◄, der handler på dennes vegne, aflægger et kontrolbesøg på de angivne lokaliteter for at vurdere, om ansøgeren opfylder kravene i forordning (EF) nr. 300/2008 og dertil hørende gennemførelsesretsakter.

Til vurderingen af, om ansøgeren opfylder disse krav, anvender den kompetente myndighed eller ►**M11** EU-luftfartsecurity-validatoren ◄, der handler på dennes vegne, den »Validitetskontrolcheckliste for kendte befragtere«, som findes i tillæg 6-C. Denne checkliste indeholder en forpligtelseserklæring, der skal være underskrevet af ansøgerens juridiske repræsentant eller af den person, der er ansvarlig for sikkerheden på lokaliteten.

Den kompetente myndighed eller en ►**M11** EU-luftfartsecurity-validator ◄, der handler på dennes vegne, bør tage hensyn til, hvorvidt ansøgeren besidder et AEO-certifikat som omhandlet i artikel 14a, stk. 1, litra b) eller c), i forordning (EF) nr. 1875/2006 om ændring af forordning (EØF) nr. 2454/93.

Når validitetskontrolchecklisten er gennemgået, behandles oplysningerne på checklisten fortroligt.

Den underskrevne erklæring opbevares enten af den pågældende kompetente myndighed, eller også opbevares den af ►**M11** EU-luftfartsecurity-validatoren ◄ og stilles til rådighed for den kompetente myndighed efter anmodning.

c) Finder den kompetente myndighed de oplysninger, der er afgivet under litra a) og b), tilfredsstillende, sikrer den, at de nødvendige oplysninger om befragteren senest den næste arbejdsdag indføres i ►**M17** Unionens database til sikring af forsyningskæden ◄. I forbindelse med optagelsen i databasen giver den kompetente myndighed hver godkendt lokalitet en entydig alfanumerisk identifikationskode i standardformatet.

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

▼M13

d) Hvis en kendt befragter er godkendt før den 29. april 2010 for at sikre, at kravene i punkt 6.4.2 var opfyldt, kan denne betragtes som en kendt befragter i henseende til forordning (EF) nr. 300/2008 og dertil hørende gennemførelsesretsakter indtil den 28. april 2013.

▼B

e) En kendt befragter anses ikke for godkendt, førend oplysningerne om denne er opført i ►M17 Unionens database til sikring af forsyningskæden ◄.

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

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

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

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

Umiddelbart efter inddragelsen og under alle omstændigheder inden for 24 timer sikrer den kompetente myndighed, at befragterens ændrede status fremgår af ►M17 Unionens database til sikring af forsyningskæden ◄.

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

Kendte befragtere, der godkendes i overensstemmelse med punkt 6.4.1.2, litra d), skal også være underlagt den yderligere bestemmelse, som er fastsat punkt 6.4 i en særskilt kommissionsafgørelse

6.4.2. **Kendte befragteres gennemførelse af sikkerhedskontrol**

6.4.2.1. En kendt befragter skal sikre, at:

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

▼M17

b) alt personale, som udfører sikkerhedskontrol, skal være ansat og uddannet i overensstemmelse med kravene i kapitel 11, og alt personale, der har adgang til identificerbar luftfragt eller identificerbar luftpost, for hvilken den krævede sikkerhedskontrol er gennemført, skal være ansat og uddannet i overensstemmelse med kravene i kapitel 11, og

▼B

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

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

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

6.5. REGISTREREDE BEFRAGTERE

6.5.1. Registrerede befragtere udpeges af en sikkerhedsgodkendt fragtagent.

▼B

6.5.2. Følgende procedure anvendes med henblik på at blive udpeget som en registreret befragter:

a) Den sikkerhedsgodkendte fragtagent skal forsyne enheden med »Luftfartssikkerhedsinstrukser for registrerede befragtere« og »Forpligtelseserklæring — registreret befragter«, som findes i tillæg 6-D. Disse instrukser og denne erklæring skal udleveres til den sikkerhedsgodkendte fragtagent af den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvori fragtagentens lokalitet befinder sig.

b) Enheden forelægger en underskrevet »Forpligtelseserklæring — registreret befragter«, som findes i tillæg 6-D, for den sikkerhedsgodkendte fragtagent, medmindre enheden besidder et AEO-certifikat som omhandlet i artikel 14a, stk. 1, litra b) eller c), i forordning (EF) nr. 1875/2006 om ændring af forordning (EØF) nr. 2454/93.

Enheden skal også udpege mindst én person til at varetage ansvaret for sikkerheden i sine lokaler og skal meddele den sikkerhedsgodkendte fragtagent denne persons navn og kontaktoplysninger.

Når dette er relevant, opbevares den underskrevne erklæring af den sikkerhedsgodkendte fragtagent og stilles til rådighed for den kompetente myndighed efter anmodning.

Hvis kravet om udfyldelse af en forpligtelseserklæring er bortfaldet på baggrund af et AEO-certifikat, og den registrerede befragter ikke længere besidder et sådant certifikat, oplyser vedkommende øjeblikkeligt den sikkerhedsgodkendte fragtagent herom.

c) Den sikkerhedsgodkendte fragtagent foretager en validering ved at fastlægge følgende oplysninger om den potentielle registrerede befragter:

— virksomhedsoplysninger, herunder en autentisk adresse, og

— virksomhedens art og

— kontaktoplysninger, herunder for den eller de person(er), der er ansvarlig(e) for sikkerheden, og

— CVR-nummer og

— AEO-certifikatnummeret, hvis undtagelsen i punkt 6.5.2, litra b), anvendes.

d) Hvis den sikkerhedsgodkendte fragtagent finder de oplysninger, der forelægges i henhold til litra b) og c), tilfredsstillende, kan den sikkerhedsgodkendte fragtagent udpege enheden som registreret befragter.

6.5.3. Den sikkerhedsgodkendte fragtagent skal føre en database over de oplysninger, der henvises til i punkt 6.5.2, litra c). Denne database skal stilles til rådighed for den kompetente myndighed med henblik på inspektion.

6.5.4. Hvis der ikke er nogen aktivitet i form af fragt- eller postforsendelser ad luftvejen på den registrerede befragters konto i en periode på to år, bortfalder befragterens status som registreret befragter.

6.5.5. Hvis den kompetente myndighed eller den sikkerhedsgodkendte fragtagent ikke længere er af den opfattelse, at den registrerede befragter opfylder instrukserne i tillæg 6-D, trækker den sikkerhedsgodkendte fragtagent øjeblikkeligt vedkommendes status som registreret befragter tilbage.

6.5.6. Hvis den sikkerhedskontrol, der er specificeret i »Luftfartssikkerhedsinstrukser for registrerede befragtere«, uanset årsagen, ikke er udført for en forsendelse, eller hvis den registrerede befragter ikke står for forsendelsen for dennes egen regning, angiver den registrerede befragter tydeligt dette over for sin sikkerhedsgodkendte fragtagent, således at punkt 6.3.2.3 kan anvendes.

▼B

6.6. BESKYTTELSE AF FRAGT OG POST

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

6.6.1.1. Med henblik på at sikre, at forsendelser, for hvilke den krævede sikkerhedskontrol er udført, beskyttes mod uautoriseret adgang under transporten:

▼M9

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

▼B

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

c) skal speditørerklæringen, der findes i tillæg 6-E, accepteres af den speditør, som udfører transporten på vegne af den sikkerhedsgodkendte fragtagent, den kendte befragter eller den registrerede befragter, medmindre speditøren selv er godkendt som en sikkerhedsgodkendt fragtagent.

Den underskrevne erklæring opbevares af den sikkerhedsgodkendte fragtagent, den kendte befragter eller den registrerede befragter, som speditøren udfører transport for. Efter anmodning stilles en genpart af den underskrevne erklæring også til rådighed for den sikkerhedsgodkendte fragtagent eller det luftfartsselskab, der modtager forsendelsen, eller til den berørte kompetente myndighed, eller også

d) skal speditøren dokumentere over for den sikkerhedsgodkendte fragtagent, den kendte befragter eller den registrerede befragter, som speditøren udfører transport for, at han er blevet certificeret eller godkendt af en kompetent myndighed.

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

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

▼M17

6.6.2. **Beskyttelse af fragt og post i lufthavne til lastning på et luftfartøj**

▼B

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

▼M17

6.6.2.2. Forsendelser af fragt og post, som befinder sig i andre zoner end den kritiske zone af et security-beskyttet område, skal placeres i adgangskontrollerede zoner af den sikkerhedsgodkendte fragtagents lokaler, eller, når de befinder sig uden for disse zoner, betragtes de som beskyttet mod uautoriseret adgang, hvis:

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

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

▼**M6**

6.7. HØJRISIKOFRAGT OG -POST (HRCM)

Der er fastsat bestemmelser vedrørende højrisikofragt og -post i en særskilt kommissionsafgørelse.

▼**M11**

6.8. BESKYTTELSE AF FRAGT OG POST, DER BRINGES IND I UNIONEN FRA TREDJELANDE

6.8.1. **Udpegning af luftfartsselskaber**

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

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

b) af den kompetente myndighed i medlemsstaten, der er anført i bilaget til Kommissionens forordning (EF) nr. 748/2009 ([1]) som ændret ved forordning (EU) nr. 394/2011 ([2]) om en liste over luftfartøjsoperatører, som den 1. januar 2006 udførte eller derefter har udført en af luftfartsaktiviteterne i bilag I til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF ([3]), for luftfartsselskaber, der ikke er indehaver af et AOC udstedt af en medlemsstat

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

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

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

b) indtil den 30. juni 2014 en »ACC3-forpligtelseserklæring«, jf. tillæg 6-H, der bekræfter gennemførelsen af sikkerhedsprogrammet for de punkter, som er anført i tillæg 6-G. Erklæringen skal underskrives på luftfartsselskabets vegne af dets juridiske repræsentant eller af den person, der er ansvarlig for sikkerheden. originaleksemplaret eller en kopi heraf opbevares af den kompetente myndighed, indtil ACC3-udpegningen udløber

c) fra den 1. juli 2014 en EU-luftfartssikkerhedsvalideringsrapport, som bekræfter gennemførelsen af sikkerhedsforanstaltninger.

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

([1]) EUT L 219 af 22.8.2009, s. 1.
([2]) EUT L 107 af 27.4.2011, s. 1.
([3]) EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32.

▼**M11**

6.8.1.4. Udpegningen er gyldig fra den dato, hvor den kompetente myndighed har indført ACC3's oplysninger i ►**M17** Unionens database til sikring af forsyningskæden ◄, i en periode på højst fem år.

6.8.1.5. Et ACC3, der er opført i ►**M17** Unionens database til sikring af forsyningskæden ◄, anerkendes i alle medlemsstater for alle flyvninger fra tredjelandslufthavnen til Unionen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

   e) alle ACC3-udpegninger skal udløbe den samme dag

▼M11

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

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

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

▼M17

Den kompetente myndighed kan acceptere EU-luftfartssikkerhedsvalideringsrapporten fra en enhed i et tredjeland med henblik på ACC3-udpegning i tilfælde, hvor denne enhed udfører hele fragtoperationen og herunder lastningen i luftfartøjets lastrum på vegne af et ACC3, og EU-luftfartssikkerhedsvalideringsrapporten dækker alle disse aktiviteter.

▼M11

6.8.2.3. Den kompetente myndighed kan udpege et luftfartsselskab som ACC3 i en begrænset periode, der udløber senest den 30. juni 2016, hvis EU-validering af luftfartssikkerheden ikke kunne finde sted af objektive grunde, som luftfartsselskabet ikke bærer ansvaret for. Tildeles en sådan udpegning for en periode på mere end tre måneder, skal den kompetente myndighed have verificeret, at luftfartsselskabet benytter et internt kvalitetsstyringsprogram på sikkerhedsområdet, som er ækvivalent med EU-valideringen af luftfartssikkerheden.

6.8.2.4. Hvis EU-validering af et ACC3's luftfartssikkerhed fandt sted inden den 1. juli 2014 og ikke fastslog, at kravene i andet punktum af punkt 6.8.3.2 er gennemført, skal ACC3 senest den 1. juli 2014 forelægge den kompetente myndighed bevis for, at disse krav er gennemført. Beviset skal bestå af en ajourføring af sikkerhedsprogrammets respektive dele og kan bestå af et opfølgende kontrolbesøg på stedet.

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

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

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

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

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

▼M11

c) den krævede sikkerhedskontrol af forsendelsen er gennemført af en registreret befragter på ansvar af en sikkerhedsgodkendt fragtagent med EU-validering af luftfartssikkerheden, og forsendelsen har været beskyttet mod uautoriseret adgang, fra denne sikkerhedskontrol blev udført og frem til lastningen, og forsendelsen ikke lastes på et passagerfly, eller

d) forsendelsen er undtaget fra screening i overensstemmelse med punkt 6.1.1. litra d), i forordning (EU) nr. 185/2010, og den har været beskyttet mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvor den blev identificerbar luftfragt eller identificerbar luftpost, og frem til lastningen.

▼M17

6.8.3.2. Indtil den 30. juni 2014 skal kravene til screening mindst opfylde ICAO-normerne. Derefter skal fragt og post, der medbringes til Unionen, screenes ved hjælp af de midler eller metoder, der er anført i punkt 6.2.1 i afgørelse 2010/774/EU, til en standard, der er tilstrækkeligt høj, til at det med rimelighed kan sikres, at den ikke indeholder forbudte genstande.

▼M11

6.8.3.3. ACC3 sikrer i forbindelse med:

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

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

6.8.3.4. Den entydige alfanumeriske identifikationskode for ACC3 og forsendelsens sikkerhedsstatus, jf. punkt 6.3.2.6, litra d), og som er udstedt af en fragtagent med EU-validering af luftfartssikkerheden, skal være anført i den ledsagende dokumentation enten i form af et luftfragtbrev, et tilsvarende forsendelsesdokument eller en særskilt erklæring enten i elektronisk format eller skriftligt.

6.8.3.5. Findes der ikke en sikkerhedsgodkendt fragtagent, jf. punkt 6.8.4, må ACC3 eller et luftfartsselskab, der ankommer fra et tredjeland, som er opført i tillæg 6-Fii, afgive erklæringen om sikkerhedsstatus.

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

6.8.4.1. For at blive en sikkerhedsgodkendt fragtagent eller en kendt befragter med EU-validering af luftfartssikkerheden skal enheder i tredjelande valideres i henhold til et af følgende to alternativer og opføres i databasen hos de(t) ACC3, som fragtagenten/befragteren direkte leverer fragt eller post til med henblik på transport til Unionen:

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

▼M11

b) tredjelandets enheder underkaster de relevante fragthåndteringsaktiviteter en EU-validering af luftfartssikkerheden i intervaller, som ikke overstiger fem år, og giver ACC3 en kopi af valideringsrapporten.

6.8.4.2. Hvis det i forbindelse med EU-validering af luftfartssikkerheden, jf. punkt 6.8.4.1, litra b), konkluderes, at enheden:

a) har opfyldt målene i den relevante checkliste, skal det fremgå af valideringsrapporten, at enheden er udpeget som sikkerhedsgodkendt fragtagent eller kendt befragter med EU-validering af luftfartssikkerheden. Validatoren skal give den validerede enhed originalen af valideringsrapporten

b) ikke har opfyldt målene i den relevante checkliste, får enheden ikke tilladelse til at håndtere fragt med henblik på transport til Unionen. Enheden skal modtage en kopi af den udfyldte checkliste med angivelse af manglerne.

6.8.4.3. ACC3 skal føre en database, der mindst indeholder følgende oplysninger om hver sikkerhedsgodkendt fragtagent eller kendt befragter, som har været genstand for EU-validering af luftfartssikkerheden i overensstemmelse med punkt 6.8.4.1, hvorfra det direkte kan modtage fragt eller post med henblik på transport til Unionen:

a) oplysninger om virksomheden, herunder en autentisk adresse

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

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

d) virksomhedens registreringsnummer, hvis et sådant findes

e) valideringsrapporten, når det er muligt og senest den 1. juli 2014.

Databasen skal stilles til rådighed for inspektion af ACC3.

Andre enheder med EU-validering af luftfartssikkerheden må føre en sådan database.

6.8.5. **Manglende efterlevelse af kravene til og ophør af ACC3-udpegning**

6.8.5.1. Manglende efterlevelse af kravene

1. Hvis Kommissionen eller en kompetent myndighed konstaterer alvorlige mangler vedrørende en flyvning foretaget af et ACC3, som skønnes at have en væsentlig indvirkning på den generelle luftfartssikkerhed i Unionen, skal den:

   a) straks underrette det pågældende ACC3 samt anmode om bemærkninger og egnede foranstaltninger til at udbedre den alvorlige mangel

   b) straks underrette Kommissionen og de øvrige medlemsstater.

2. Hvis en kompetent myndighed ikke har modtaget en meddelelse om, at manglen er udbedret, kan Kommissionen efter høring af Forskriftskomitéen for Civil Luftfartssikkerhed konkludere, at luftfartsselskabet ikke længere kan anerkendes som et ACC3 enten for bestemte ruter eller for alle ruter fra tredjelande til Unionen. I sådanne tilfælde slettes oplysningerne om det pågældende ACC3 i ►M17 Unionens database til sikring af forsyningskæden ◄.

▼M11

3. Et luftfartsselskab, hvis anerkendelse som ACC3 er trukket tilbage i henhold til punkt 6.8.5.1, får ikke sin anerkendelse fornyet og kan heller ikke optages i ►M17 Unionens database til sikring af forsyningskæden, ◄ før en EU-validering af luftfartssikkerheden har slået fast, at den alvorlige mangel er udbedret, og den relevante kompetente myndighed har underrettet komitéen for civil luftfartssikkerhed herom.

6.8.5.2. Ophør

Den kompetente myndighed, der udpegede ACC3, er ansvarlig for at fjerne det pågældende ACC3 fra ►M17 Unionens database til sikring af forsyningskæden ◄:

a) på anmodning af eller efter aftale med luftfartsselskabet eller

b) hvis ACC3 ikke foretager relevante fragtflyvninger og ikke reagerer på en anmodning om bemærkninger eller på anden måde hindrer vurderingen af risikoen for luftfarten.

▼B

TILLÆG 6-A

FORPLIGTELSESERKLÆRING — SIKKERHEDSGODKENDT FRAGTAGENT

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

erklærer undertegnede, at:

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

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

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

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

a) mindre ændringer af dens sikkerhedsprogram, f.eks. ændringer vedrørende virksomhedens navn, personen med ansvar for sikkerhed eller kontaktoplysninger eller den person, som har brug for adgang til ►M17 Unionens database til sikring af forsyningskæden ◄, hurtigst muligt, og senest inden for 10 arbejdsdage, og

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

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

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

▼M9

— [virksomhedens navn] vil sikre, at hele det relevante personale uddannes i overensstemmelse med kapitel 11 i bilaget til forordning (EU) nr. 185/2010 og er opmærksomme på deres sikkerhedsopgaver inden for virksomhedens sikkerhedsprogram, og

▼B

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

a) virksomheden ophører med sit virke

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

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

Jeg påtager mig det fulde ansvar for denne erklæring.

Navn:

Stilling inden for virksomheden:

Dato:

Underskrift:

▼M17

TILLÆG 6-B

VEJLEDNING TIL KENDTE BEFRAGTERE

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

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

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

Indledning

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

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

▼**M17**

Organisation og ansvarsfordeling

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

Personaleansættelsesprocedure

De vil skulle forelægge oplysninger om Deres ansættelsesprocedurer for alle personalekategorier (fastansatte, midlertidigt ansatte eller vikarer og chauffører), som har adgang til identificerbar luftfragt/luftpost. Ansættelsesproceduren skal omfatte en **kontrol forud for ansættelsen eller en baggrundskontrol** i overensstemmelse med punkt 11.1 i bilaget til forordning (EU) nr. 185/2010. Som led i valideringsbesøget i Deres lokaler vil personen med ansvar for personaleansættelse blive interviewet. Vedkommende vil skulle forelægge dokumentation (f.eks. uudfyldte skemaer) for at underbygge virksomhedens procedurer. Ansættelsesproceduren skal anvendes for personale, som ansættes efter den 29. april 2010.

Procedure for sikkerhedsuddannelse af personalet

De vil skulle påvise, at **alt personale** (fastansatte, midlertidigt ansatte eller vikarer og chauffører), **som har adgang til identificerbar luftfragt/luftpost, har gennemgået relevante kurser i sikkerhedsbevidsthed**. Denne uddannelse skal finde sted i overensstemmelse med punkt 11.2.7 i bilaget til forordning (EU) nr. 185/2010. Der bør føres et register over alle uddannede personers uddannelse. **De vil desuden skulle påvise, at alt relevant personale, der deltager i sikkerhedskontrollen, har gennemgået uddannelse eller efteruddannelse i overensstemmelse med kapitel 11 i bilaget til forordning (EU) nr. 185/2010**.

Fysisk sikkerhed

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

Produktion (når dette er relevant)

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

Pakning (hvis relevant)

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

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

▼**M17**

De vil skulle beskrive den afsluttende ydre emballering og påvise, at den er solid. De vil også skulle redegøre for, hvordan det med anvendelsen af nummereret forsegling, sikkerhedstape særlige stempler eller papkasser lukket med tape gøres let at konstatere forsøg på indgreb i den afsluttende ydre emballering. De vil også skulle vise, at disse opbevares under sikrede forhold, når de ikke anvendes, og at der føres kontrol med udleveringen af disse.

Oplagring (hvis relevant)

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

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

Forsendelse (hvis relevant)

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

Transport

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

Hvis De selv forestår transporten, vil De skulle påvise, at Deres chauffører har gennemgået den fornødne uddannelse. **Hvis Deres virksomhed benytter en kontrahent, vil De skulle sørge for, at a) De har forseglet eller pakket luftfragten/luftposten på en sådan måde, at ethvert indgreb tydeligt ses, og b) speditøren har underskrevet speditørerklæringen, der findes i tillæg 6-E i bilaget til forordning (EU) nr. 185/2010.**

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

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

Befragterens ansvarsområder

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

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

▼M17

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

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

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

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

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

NOTER

Eksplosive og brandbare anordninger

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

Forsendelser fra andre kilder

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

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

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

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

TILLÆG 6-C

VALIDITETSKONTROLCHECKLISTEN FOR KENDTE BEFRAGTERE

Forklarende bemærkninger

Ved udfyldelsen af dette skema bedes De bemærke, at:

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

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

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

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

▼**M17**

DEL 1

Organisation og ansvarsfordeling

1.1.	Dato, hvor valideringen finder sted*	
	Anvend venligst følgende datoformat, f.eks. 01.10.2010	
	dd/mm/åååå	
1.2.	Dato, hvor den foregående validering fandt sted og i givet fald den entydige identifikationskode.	
	dd/mm/åååå	
	UNI	
1.3.	Navn på den organisation, der skal valideres*	
	Navn CVR-nummer, registreringsnummer i industri- og handelskammeret eller virksomhedsnummer (alt efter tilfældet)	
1.4.	Adresse på den lokalitet, der skal valideres*	
	Nummer/Enhed/Bygning	
	Gade	
	By	
	Postnummer	
	Land	
1.5.	Organisationens hovedadresse (hvis denne er forskellig fra den lokalitet, som skal valideres, men stadig befinder sig i samme land)	
	Nummer/Enhed/Bygning	
	Gade	
	By	
	Postnummer	
	Land	
1.6.	Virksomhedens art — fragttyper	
1.7.	Er ansøgeren ansvarlig for …?	
	a) Produktion b) Pakning c) Oplagring d) Forsendelse e) Andet, anfør nærmere	
1.8.	Det omtrentlige antal beskæftigede på lokaliteten	
1.9.	Navn og stillingsbetegnelse for den person, som er sikkerhedsansvarlig for luftfragt/luftpost	
	Navn	
	Stilling	
1.10.	Telefonnummer, hvor vedkommende kan kontaktes	
	Tlf. nr.	
1.11.	E-mail adresse*	
	E-mail	

▼**M17**

DEL 2

Identificerbar luftfragt/luftpost (»Targetability«)

Formål: At fastslå, på hvilket tidspunkt (eller sted) fragt/post bliver identificerbar som luftfragt/luftpost. Targetability defineres som evnen til at vurdere, hvornår/hvor fragten/posten kan identificeres som luftfragt/luftpost.

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

Beskriv:

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

DEL 3

Ansættelse og uddannelse af personale

Formål: Det sikres, at alt personale (fastansatte, midlertidigt ansatte, vikarer og chauffører), som har adgang til identificerbar luftfragt/luftpost, har gennemgået dels en passende kontrol forud for ansættelsen og/eller en baggrundskontrol og dels uddannelse på et niveau, der er i overensstemmelse med punkt 11.2.7 i bilaget til forordning (EU) nr. 185/2010. Desuden sikres det, at alt relevant personale, der deltager i sikkerhedskontrollen med hensyn til forsyninger og leverancer, har gennemgået uddannelse i overensstemmelse med kapitel 11 i bilaget til forordning (EU) nr. 185/2010.

*Spørgsmålet om, hvorvidt 3.1 og 3.2 skal angives i **fed skrift** (og dermed om et »NEJ« skal bedømmes som ikke-bestået), afhænger af de gældende nationale regler i den stat, hvori lokaliteten befinder sig. Men mindst ét af disse to spørgsmål skal angives i **fed skrift**, idet det dog tillades, at kontrol forud for ansættelsen ikke længere er påkrævet, hvis der er foretaget en baggrundskontrol. Der foretages altid en baggrundskontrol af den person, der er ansvarlig for gennemførelsen af sikkerhedskontrol.*

3.1. Er der indført en ansættelsesprocedure for alt personale med adgang til identificerbar luftfragt/luftpost, som omfatter kontrol forud for ansættelsen i overensstemmelse med punkt 11.1.4 i bilaget til forordning (EU) nr. 185/2010? Dette gælder for personale, som ansættes efter [datoen for anvendelse af forordning (EF) nr. 300/2008].

JA eller NEJ	
Hvis JA, hvilken type	

3.2. Omfatter denne ansættelsesprocedure også en baggrundskontrol, herunder en kontrol af strafferegistre, i overensstemmelse med punkt 11.1.3 i bilaget til forordning (EU) nr. 185/2010?
Dette gælder for personale, som ansættes efter [datoen for anvendelse af forordning (EF) nr. 300/2008].

JA eller NEJ	
Hvis JA, hvilken type	

3.3. Omfatter udnævnelsesprocessen for den person, der gøres ansvarlig for anvendelsen af og tilsynet med gennemførelsen af sikkerhedskontrollen på lokaliteten et krav om, at der foretages en baggrundskontrol, herunder kontrol af strafferegistre i overensstemmelse med punkt 11.1.3 i bilaget til forordning (EU) nr. 185/2010?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere	

▼M17

3.4. Gennemgår personale, som har adgang til identificerbar luftfragt/luftpost, kurser i sikkerhedsbevidsthed i overensstemmelse med punkt 11.2.7 i bilaget til forordning (EU) nr. 185/2010, før det gives adgang til identificerbar luftfragt/luftpost? Uddannes personale, der deltager i sikkerhedskontrollen med hensyn til forsyninger og leverancer, i overensstemmelse med kapitel 11 i bilaget til forordning (EU) nr. 185/2010?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere	
3.5. Gennemgår personalet (jf. ovenfor) efteruddannelse i overensstemmelse med den hyppighed, der er fastsat for denne uddannelse?	
JA eller NEJ	
3.6. Bedømmelse: Er foranstaltningerne tilstrækkelige til at sikre, at alt personale med adgang til identificerbar luftfragt/luftpost, og medarbejdere, der gennemfører sikkerhedskontrol, har gennemgået et ansættelses- og uddannelsesforløb, der er i overensstemmelse med kapitel 11 i bilaget til forordning (EU) nr. 185/2010?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angives årsagerne	

DEL 4

Fysisk sikkerhed

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

4.1. Beskyttes lokaliteten af hegn eller barrierer?	
JA eller NEJ	
4.2. Foretages der adgangskontrol ved alle adgangsveje til lokaliteten?	
JA eller NEJ	
4.3. Hvis JA, er disse adgangsveje …?	
bemandede	
manuelle	
automatiske	
elektroniske	
andet, anfør nærmere	
4.4. Er bygningen en solid konstruktion?	
JA eller NEJ	
4.5. Er der installeret et funktionsdueligt alarmsystem i bygningen?	
JA eller NEJ	
4.6. Er der installeret et internt TV-overvågningssystem i bygningen?	
JA eller NEJ	
4.7. Hvis JA, registreres billederne på TV-overvågningssystemet?	
JA eller NEJ	
4.8. Er alle døre, vinduer og andre adgangsveje til identificerbar luftfragt/luftpost sikret eller underkastet adgangskontrol?	
JA eller NEJ	

▼M17

4.9. Hvis NEJ, angiv årsagerne	
4.10. Bedømmelse: Er organisationens forholdsregler tilstrækkelige til at forhindre uautoriseret adgang til de dele af lokaliteten og lokalerne, hvor der arbejdes med identificerbar luftfragt/luftpost, eller hvor den oplagres?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angives årsagerne	

DEL 5

Produktion

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

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

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

DEL 6

Emballering

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

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

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

▼M17

Beskriv:	

b) Gør den afsluttende ydre emballering det let at konstatere forsøg på indgreb?

JA eller NEJ	
Beskriv:	

6.4. a) Anvendes nummereret forsegling, sikkerhedstape, særlige stempler eller papkasser lukket med tape for at gøre det let at konstatere forsøg på indgreb i luftfragt/luftpost?

JA eller NEJ	
Hvis JA:	

6.4. b) Opbevares forseglingen, sikkerhedstapen eller de særlige stempler under sikrede forhold, når de ikke anvendes?

JA eller NEJ	
Beskriv:	

6.4. c) Føres der kontrol med udleveringen af nummereret forsegling, sikkerhedstape og/eller særlige stempler?

JA eller NEJ	
Beskriv:	

6.5. Er svaret på 6.4. a) JA, hvordan føres denne kontrol?

6.6. Bedømmelse: Er pakkeprocedurerne tilstrækkelige til at beskytte identificerbar luftfragt/luftpost mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angives årsagerne	

DEL 7

Oplagring

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

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

7.1. Oplagres den færdige og pakkede luftfragt/luftpost sikkert, og kontrolleres det, om der er sket ulovlige indgreb?

JA eller NEJ	

7.2. Bedømmelse: Er oplagringsprocedurerne tilstrækkelige til at beskytte identificerbar luftfragt/luftpost mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angives årsagerne	

DEL 8

Forsendelse

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

▼**M17**

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

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

DEL 8A

Forsendelser fra andre kilder

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

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

8A.1. Modtager virksomheden fragtforsendelser, der skal transporteres ad luftvejen, fra andre virksomheder?	
JA eller NEJ	
8A.2. Hvis JA, hvordan holdes disse adskilt fra virksomhedens egen fragt, og hvordan udpeges de over for den sikkerhedsgodkendte fragtagent/speditøren?	

DEL 9

Transport

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

9.1. Hvordan udbringes luftfragt/luftpost til den sikkerhedsgodkendte fragtagent?	
a) Af, eller på vegne af, den sikkerhedsgodkendte fragtagent?	
JA eller NEJ	
b) Befragterens egen transport?	
JA eller NEJ	

▼M17

c) Befragterens kontrahent?	
JA eller NEJ	

9.2. **Hvis befragteren benytter en kontrahent:**

— er luftfragten/luftposten forseglet eller pakket på en sådan måde, at ethvert indgreb tydeligt ses, og
— har speditøren underskrevet speditørerklæringen?

JA eller NEJ	
Besvar kun følgende spørgsmål, hvis 9.1 b) eller 9.1 c), finder anvendelse	
9.3. Kan transportkøretøjets lastrum sikres?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, specificér venligst hvordan …	
9.4. a) I det tilfælde, at transportkøretøjets lastrum kan sikres, anvender De da nummererede forseglinger?	
JA eller NEJ	
9.4. b) Når De anvender nummererede forseglinger, fører De da kontrol med adgangen til forseglingerne, og registreres numrene i forbindelse med udleveringen?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, specificér venligst hvordan …	
9.5. I det tilfælde, at transportkøretøjets lastrum ikke kan sikres, gør De det da let at konstatere forsøg på indgreb i luftfragt/luftpost?	
JA eller NEJ	
9.6. Hvis JA, beskrives, med hvilke midler dette gøres.	
9.7. Hvis NEJ, hvordan holdes forsendelsen sikret?	
9.8. Bedømmelse: Er forholdsreglerne tilstrækkelige til at beskytte identificerbar luftfragt/luftpost mod uautoriseret adgang i forbindelse med transporten?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angives årsagerne	

Forpligtelseserklæringer

Undertegnede erklærer følgende:

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

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

— det overordnede sikkerhedsansvar overdrages til en anden person end den, som er angivet i punkt 1.9

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

▼M17

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

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

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

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

▼M15

TILLÆG 6-C2

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

Enheder fra tredjelande har mulighed for at blive en del af et ACC3's (*luftfartsselskaber, der medbringer fragt eller post fra en lufthavn i et tredjeland*) sikre forsyningskæde ved at ansøge om at blive udpeget som sikkerhedsgodkendt fragtagent fra et tredjeland med EU-validering af luftfartssikkerheden (RA3). En RA3 er en fragthåndteringsenhed i et tredjeland, som er valideret og godkendt som sådan på basis af en EU-validering af luftfartssikkerheden.

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

Forudsætningerne for at kunne transportere luftfragt eller luftpost til EU ([1]) eller til Island, Norge og Schweiz fastsættes i forordning (EU) nr. 185/2010.

Checklisten er det instrument, som EU-luftfartsecurity-validatoren kan bruge til at vurdere sikkerhedsniveauet for luftfragt eller luftpost ([2]), som transporteres til EU/EØS af eller under tilsyn af den enhed, der ansøger om udpegning som RA3. Checklisten skal udelukkende anvendes i de tilfælde, der fremgår af punkt 6.8.4.1, litra b), i bilaget til forordning (EU) nr. 185/2010. I de tilfælde, der fremgår af punkt 6.8.4.1, litra a), i bilaget, anvender EU-luftfartsecurity-validatoren ACC3-checklisten.

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

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

▼**M15**

Hvis EU-luftfartsecurity-validatoren konkluderer, at enheden har opfyldt målene i denne checkliste, skal der udleveres en valideringsrapport til den validerede enhed. Af valideringsrapporten skal det fremgå, at enheden er udpeget som sikkerhedsgodkendt fragtagent fra et tredjeland med EU-validering af luftfartssikkerheden (RA3). En RA3 skal kunne bruge denne rapport i alle sine forretningsforbindelser med ACC3'er. Følgende udgør et uadskilleligt minimum, som skal fremgå af valideringsrapporten:

a) den udfyldte checkliste (tillæg 6-C2, jf. bilaget til forordning (EU) nr. 185/2010) underskrevet af EU-luftfartsecurity-validatoren og i givet fald med den validerede enheds bemærkninger

b) forpligtelseserklæringen (tillæg 6-H2, jf. bilaget til forordning (EU) nr. 185/2010), der er underskrevet af den validerede enhed, og

c) en erklæring om uafhængighed (tillæg 11-A, jf. bilaget til forordning (EU) nr. 185/2010) for den validerede enhed, der er underskrevet af EU-luftfartsecurity-validatoren.

Sidenummereringen, datoen for EU-validering af luftfartssikkerheden og validatorens og den validerede enheds parafering på hver side udgør beviset for valideringsrapportens integritet. Valideringsrapporten skal normalt være affattet på engelsk.

Del 5 — Screening og del 6 — Fragt eller post med høj risiko (HRCM) skal sammenholdes med kravene i kapitel 6.7 og 6.8 i bilaget til forordning (EU) nr. 185/2010. For de dele, der ikke kan sammenholdes med kravene i forordning (EU) nr. 185/2010, udgøres de grundlæggende normer af standarder og anbefalet praksis (SARP) i bilag 17 til konventionen angående international civil luftfart og det vejledende materiale, der er indeholdt i ICAO's luftfartssikkerhedshåndbog (DOC 8973-Restricted).

Hvis EU-luftfartsecurity-validatoren konkluderer, at enheden ikke har opfyldt målene i denne checkliste, skal enheden have udleveret en kopi af den udfyldte checkliste med angivelse af manglerne.

Forklarende bemærkninger:

1) Alle dele af checklisten skal udfyldes. Er oplysninger ikke tilgængelige, skal der redegøres for dette.

2) Efter hver del konkluderer EU-luftfartsecurity-validatoren, om og i hvilken udstrækning målene for denne del er opfyldt.

DEL 1

Identifikation af den validerede enhed og validatoren

1.1. Valideringsdatoer	
Brug følgende datoformat, f.eks. 01.10.2012 til 02.10.2012.	
dd/mm/åååå	
1.2. Dato, hvor den foregående validering i givet fald fandt sted	
dd/mm/åååå	
Evt. tidligere RA3-registreringsnummer	
AEO-certifikat/C-TPAT-status/evt. anden certificering	
1.3. Oplysninger om luftfartsecurity-validator	
Navn	
Virksomhed/organisation/myndighed	
UAI	
E-mail-adresse	
Telefonnummer (inkl. landekode)	

▼**M15**

1.4. Enhedens navn

Navn	
Virksomhedsnummer (f.eks. registreringsnummer i et industri- og handelsregister)	
Nummer/Afdeling/Bygning	
Gade	
By	
Postnummer	
Stat (hvis relevant)	
Land	
Postboksadresse (hvis relevant)	

1.5. Organisationens hovedadresse (hvis den er forskellig fra adressen på den lokalitet, der skal valideres)

Nummer/Afdeling/Bygning	
Gade	
By	
Postnummer	
Stat (hvis relevant)	
Land	
Postboksadresse (hvis relevant)	

1.6. Virksomhedstype — der kan være tale om flere typer virksomhed

a) kun luftfragt b) lufttransport og andre transportformer c) speditør med fragtområder d) speditør uden fragtområder e) ekspeditionsselskab f) andet	

1.7. Ansøgeren … ?

a) modtager fragt fra en anden sikkerhedsgodkendt fragtagent fra et tredjeland	
b) modtager fragt fra kendte befragtere fra et tredjeland	
b) modtager fragt fra registrerede befragtere fra et tredjeland	
d) modtager afgiftsfri fragt	
e) screener fragt	
f) opbevarer fragt	
g) andet (angiv hvad)	

1.8. Det omtrentlige antal beskæftigede på stedet

Antal	

▼M15

1.9. Navn og stillingsbetegnelse for den person, som er ansvarlig for sikkerheden af tredjelandes luftfragt/luftpost

Navn	
Stilling	
E-mail-adresse	
Telefonnummer (inkl. landekode)	

DEL 2

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

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

En RA3 skal have indført procedurer, hvormed det sikres, at en passende sikkerhedskontrol anvendes for alle transporter af luftfragt og luftpost med EU/EØS som destination, og at sikker fragt eller post efterfølgende er beskyttet, indtil den overdrages til et ACC3 eller en anden RA3. Sikkerhedskontrollen skal bestå af:

a) en fysisk screening, som skal være af en tilstrækkelig standard til med rimelighed at sikre, at forbudte genstande ikke er skjult i forsendelsen, eller

b) en anden sikkerhedskontrol, som er et led i sikringen af forsyningskæden, hvorved det med rimelighed sikres, at ingen forbudte genstande er skjult i forsendelsen, og som er blevet anvendt af en anden RA3, en kendt befragter fra et tredjeland (KC3) eller en registreret befragter fra et tredjeland (AC3), som er udpeget af den pågældende RA3.

Der henvises til punkt 6.8.3.

2.1. Har enheden oprettet et sikkerhedsprogram?

JA eller NEJ	
Hvis NEJ, gå direkte til punkt 2.5.	

2.2. Enhedens sikkerhedsprogram

Dato — brug følgende format dd/mm/åååå.	
Version	
Forelægges og/eller godkendes sikkerhedsprogrammet for/af den kompetente myndighed i enhedens hjemland? Hvis JA, beskriv processen.	

2.3. Dækker sikkerhedsprogrammet i tilstrækkelig grad punkterne i checklisten (del 3 til 9)?

JA eller NEJ	
Hvis NEJ, beskriv nærmere hvorfor ikke.	

2.4. Er sikkerhedsprogrammet fuldgyldigt, robust og fuldstændigt?

JA eller NEJ	

▼M15

Hvis NEJ, angiv årsagerne.	

2.5. Har enheden fastlagt en proces med henblik på at sikre, at luftfragt eller luftpost underkastes en passende sikkerhedskontrol, inden den overdrages til et ACC3 eller en anden RA3?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv processen.	

2.6. Har enheden indført et styringssystem (f.eks. instrumenter, instrukser) med henblik på at sikre, at den påkrævede sikkerhedskontrol gennemføres?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv styringssystemet, og oplys, om det er godkendt, kontrolleret eller stillet til rådighed af den kompetente myndighed eller en anden enhed.	
Hvis NEJ, forklar, hvordan enheden sikrer, at sikkerhedskontrollen gennemføres på den foreskrevne måde.	

2.7. Konklusion og generelle bemærkninger om processens pålidelighed, fuldgyldighed og robusthed

Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartsecurity-validatoren	

DEL 3

Ansættelse og uddannelse af personale

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

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

a) har været underkastet en indledende og tilbagevendende kontrol forud for ansættelsen og/eller baggrundskontrol, som mindst er i overensstemmelse med de lokale myndigheders krav til den validerede RA3, samt

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

Note:

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

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

Der henvises til punkt 6.8.3.1.

▼**M15**

3.1. Findes der en procedure, som sikrer, at alt personale med direkte og uledsaget adgang til sikret luftfragt/luftpost underkastes kontrol forud for ansættelsen, hvorved baggrund og kompetence vurderes?

JA eller NEJ	
Hvis JA, angiv, hvor mange år forud for ansættelsen der undersøges i forbindelse med kontrollen forud for ansættelsen, og hvilken enhed der udfører undersøgelsen.	

3.2. Omfatter denne procedure?

☐ Baggrundskontrol ☐ Kontrol forud for ansættelsen ☐ Kontrol af strafferegistre ☐ Interviews ☐ Andet (oplys nærmere) Redegør for punkterne, og angiv, hvilken enhed der udfører dette punkt, og, hvor det er relevant, den foregående periode, som tages i betragtning.	

3.3. Findes der en procedure, som sikrer, at personen med ansvar for anvendelsen af og tilsynet med gennemførelsen af sikkerhedskontrollen på lokaliteten underkastes en kontrol forud for ansættelsen, hvorved baggrund og kompetence vurderes?

JA eller NEJ	
Hvis JA, angiv, hvor mange år forud for ansættelsen der undersøges i forbindelse med kontrollen forud for ansættelsen, og hvilken enhed der udfører undersøgelsen.	

3.4. Omfatter denne procedure?

☐ Baggrundskontrol ☐ Kontrol forud for ansættelsen ☐ Kontrol af strafferegistre ☐ Interviews ☐ Andet (oplys nærmere) Redegør for punkterne, og angiv, hvilken enhed der udfører dette punkt, og, hvor det er relevant, den foregående periode, som tages i betragtning.	

3.5. Gennemgår personale, som har direkte og uledsaget adgang til sikret luftfragt/luftpost, en sikkerhedsuddannelse, inden det gives adgang til sikret luftfragt/luftpost?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv kursernes indhold og varighed.	

3.6. Gennemgår personale, som modtager, screener og/eller beskytter luftfragt/luftpost, en specifik jobrelateret uddannelse?

JA eller NEJ	
Hvis JA, redegør for uddannelseskursernes indhold og varighed.	

3.7. Gennemgår personale, som omtales i punkt 3.5 og 3.6, periodisk træning?

JA eller NEJ	
Hvis JA, redegør for den periodiske trænings indhold og hyppighed.	

3.8. Konklusion: Sikres det med foranstaltningerne vedrørende ansættelse og uddannelse af personale, at alt personale med adgang til sikret luftfragt/luftpost på behørig vis er blevet ansat og uddannet på et niveau, som er tilstrækkeligt til, at det er bevidst om sit sikkerhedsansvar?

JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagerne.	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartsecurity-validatoren	

▼**M15**

DEL 4

Modtagelsesprocedurer

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

En RA3 kan føre en database, der mindst indeholder følgende oplysninger om hver sikkerhedsgodkendt fragtagent eller kendt befragter, som har været genstand for EU-validering af luftfartssikkerheden i overensstemmelse med punkt 6.8.4.1, hvorfra fragtagenten direkte kan modtage fragt eller post, som skal leveres til et ACC3 med henblik på transport til Unionen:

a) oplysninger om virksomheden, herunder en autentisk forretningsadresse

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

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

d) virksomhedens registreringsnummer, hvis et sådant findes

e) valideringsrapporten (i påkommende tilfælde).

Der henvises til punkt 6.8.3.1 og 6.8.4.3.

Note: En RA3 må kun modtage fragt fra en AC3 som sikker fragt, hvis den pågældende RA3 selv har udpeget denne befragter som AC3 og indestår for fragt leveret af denne befragter.

4.1. Fastslår enheden ved modtagelse af en forsendelse, hvorvidt den kommer fra en anden RA3, en KC3, en AC3 eller en ukendt befragter?

JA eller NEJ	
Hvis JA, hvordan?	

4.2. Opretter og vedligeholder enheden en database, som indeholder oplysninger om samtlige RA3'er, KC3'er og AC3'er, fra hvilke den direkte modtager luftfragt eller luftpost, som skal leveres til et ACC3 med henblik på transport til Unionen?

JA eller NEJ	
Hvis JA, angiv, hvilke oplysninger der er opført i databasen.	
Hvis NEJ, hvordan ved enheden så, at fragten kommer fra en anden RA3, en KC3 eller en AC3?	

4.3. Udpeger enheden befragtere som AC3?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv proceduren og de garantier, som enheden kræver af befragteren	

4.4. Fastslår enheden ved modtagelse af en forsendelse, om den har en lufthavn i EU/EØS som destination?

JA eller NEJ — redegør nærmere.	

4.5. Hvis JA — underkaster enheden al luftfragt eller luftpost samme sikkerhedskontrol, når den har en lufthavn i EU/EØS som destination?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv proceduren.	

▼M15

4.6. Fastslår enheden ved modtagelse af en forsendelse, om den skal anses som fragt og post med høj risiko (HRCM) (jf. definitionen i del 6), også for forsendelser, der leveres via andre transportformer end lufttransport?

JA eller NEJ	
Hvis JA, hvordan? Beskriv proceduren.	

4.7. Fastslår den validerede enhed ved modtagelse af en sikret forsendelse, om den har været beskyttet mod uvedkommendes adgang og/eller ulovlige indgreb?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere (forseglinger, låse, inspektion osv.).	

4.8. Skal den person, der foretager leveringen, forevise et officielt identifikationsdokument med foto?

JA eller NEJ	

4.9 Er der indført en procedure til identificering af forsendelser, der kræver screening?

JA eller NEJ	
Hvis JA, hvordan?	

4.10 Konklusion: Er modtagelsesprocedurerne tilstrækkelige til at fastslå, at luftfragt/luftpost med en lufthavn i EU/EØS som destination kommer fra en sikker forsyningskæde eller skal screenes?

JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagerne.	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartsecurity-validatoren	

DEL 5

Screening

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

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

Note: Selv om punkt 6.8.3.2 giver mulighed for som minimum at anvende ICAO's normer for at gennemføre bestemmelserne i punkt 6.8.3.1 indtil den 30. juni 2014, tages EU's krav til screening i betragtning i forbindelse med EU-valideringen af luftfartssikkerheden, også selv om valideringen udføres før den 1. juli 2014.

▼**M15**

Der henvises til punkt 6.8.3.

5.1. Gennemføres screening af en anden enhed på vegne af den validerede enhed?

JA eller NEJ	
Hvis JA, angiv arten af disse enheder, og oplys nærmere: — Privat screeningvirksomhed — Statsligt reguleret selskab — Statslig screeningfacilitet — Andet angiv arten af den aftale/kontrakt, der er indgået mellem den validerede enhed og den enhed, der gennemfører screeningen på dens vegne.	

5.2. Hvilke screeningmetoder anvendes til luftfragt og luftpost?

Angiv hvilke, herunder nærmere oplysninger om det udstyr, som anvendes til at screene luftfragt og luftpost (f.eks. fabrikant, type, programversion, standard, serienummer osv.) for samtlige anvendte metoder.	

5.3. Er udstyret eller metoden (f.eks. bombehunde) opført i den nyeste liste over udstyr og metoder, som opfylder EU's, ECAC's eller TSA's krav?

JA eller NEJ	
Hvis JA, giv yderligere oplysninger.	
Hvis NEJ, angiv nærmere oplysninger om godkendelse af udstyret og godkendelsesdato samt eventuelle tegn på, at det opfylder EU's normer for udstyr.	

5.4. Anvendes udstyret i overensstemmelse med fabrikanternes CONOPS, og afprøves og vedligeholdes det regelmæssigt?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv processen.	

5.5. Tages der hensyn til forsendelsens art i forbindelse med screening?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv, hvordan det sikres, at den valgte screeningmetode anvendes med henblik på at opnå en tilstrækkelig standard til med rimelighed at sikre, at forbudte genstande ikke er skjult i forsendelsen.	

5.6. Findes der en procedure for, hvad der skal gøres, når screeningudstyret slår alarm? (På noget udstyr (f.eks. røntgenudstyr) udløses alarmen af operatøren selv)

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv proceduren for, hvad der skal gøres ved alarmer for med rimelighed at sikre, at der ikke forekommer forbudte genstande.	
Hvis NEJ, beskriv, hvad der gøres med forsendelsen.	

▼M15

5.7. Findes der forsendelser, som er undtaget fra sikkerhedsscreening?

JA eller NEJ	

5.8. Findes der undtagelser, som ikke er i overensstemmelse med Unionens liste?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere.	

5.9. Føres der kontrol med adgangen til screeningområdet for at sikre, at kun autoriseret og uddannet personale får adgang?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere.	

5.10. Er der indført en fast kvalitetskontrol og/eller prøveordning?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere.	

5.11. Konklusion: Screenes luftfragt/luftpost ved hjælp af et af de midler eller en af de metoder, der er anført i punkt 6.2.1 i afgørelse 2010/774/EU, til en tilstrækkeligt høj standard, således at det med rimelig sikkerhed kan konstateres, at den ikke indeholder forbudte genstande?

JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagen.	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartsecurity-validatoren	

DEL 6

Fragt og post med høj risiko (HRCM)

Mål: Forsendelser, der har oprindelse i eller har været i transfer på lokaliteter, der er defineret som højrisikoområder af EU, eller som forekommer i betydeligt omfang at være blevet udsat for indgreb, skal betragtes som fragt og post med høj risiko (HRCM). Sådanne forsendelser skal screenes i overensstemmelse med specifikke instrukser. En RA3 skal have indført procedurer for at sikre, at HRCM med EU/EØS som destination er identificeret og underkastet passende kontrolforanstaltninger som defineret i EU-lovgivningen.

Det ACC3, til hvilket en RA3 leverer luftfragt eller luftpost til transport, skal være berettiget til at give RA3'en de nyeste relevante oplysninger om oprindelsessteder med høj risiko.

En RA3 skal anvende de samme foranstaltninger, uanset om det modtager fragt og post med høj risiko fra et luftfartsselskab eller via andre transportformer.

Der henvises til punkt 6.7

Note: HRCM, der er godkendt til at blive transporteret til EU/EØS, skal have udstedt »SHR« som sikkerhedsstatus, der betyder, at forsendelsen er sikret til transport med passager-, fragt- og postfly i overensstemmelse med de krav, der gælder for højrisikoforsendelser.

▼M15

6.1. Ved det personale, som har ansvaret for at foretage sikkerhedskontrol, hvilken luftfragt og luftpost der skal behandles som fragt og post med høj risiko (HRCM)?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere.	

6.2. Har enheden indført procedurer med henblik på identifikation af HRCM?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere.	

6.3. Underkastes HRCM HRCM-screeningprocedurer i henhold til EU-lovgivningen?

JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv, hvilke procedurer der anvendes.	

6.4. Udsteder enheden efter screeningen en erklæring om sikkerhedsstatus for SHR i de dokumenter, der ledsager forsendelsen?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv, hvordan og i hvilket dokument sikkerhedsstatus er udstedt.	

6.5. Konklusion: Er den proces, som enheden har indført, relevant og tilstrækkelig til at sikre, at alle HRCM er blevet korrekt håndteret før lastning?

JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagen.	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartsecurity-validatoren	

DEL 7

Beskyttelse af sikret luftfragt og luftpost

Mål: En RA3 skal have indført procedurer, hvorved det sikres, at luftfragt og/eller luftpost med EU/EØS som destination beskyttes mod uautoriseret adgang og/eller ulovlige indgreb fra det punkt, hvor screening eller anden sikkerhedskontrol gennemføres, eller fra modtagelsespunktet, efter at screening eller sikkerhedskontrol er udført, og frem til lastningen eller overdragelsen til et ACC3 eller en anden RA3. Hvis ikke allerede sikret luftfragt og luftpost beskyttes efterfølgende, må den ikke lastes eller overdrages til et ACC3 eller en anden RA3 som sikker fragt eller post.

Der kan ydes beskyttelse med forskellige midler såsom fysiske (barrierer, aflåste rum mv.), menneskelige (afpatruljering, uddannede medarbejdere osv.) og teknologiske (CCTV, adgangsalarmer osv.).

Sikret luftfragt eller -post med EU/EØS som destination bør være adskilt fra ikke-sikret luftfragt eller -post.

▼**M15**

Der henvises til punkt 6.8.3.1.

7.1. Udføres beskyttelsen af sikret luftfragt og luftpost af en anden enhed på vegne af den validerede enhed?

JA eller NEJ	
Hvis JA, angiv arten af disse enheder, og oplys nærmere: — Privat screeningvirksomhed — Statsligt reguleret selskab — Statslig screeningfacilitet — Andet	

7.2. Er der indført sikkerhedskontrol og beskyttelse for at forhindre ulovlige indgreb i forbindelse med screeningprocessen?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere. Angiv, hvilke(n) form(er) for beskyttelse der er indført: — fysisk (hegn, barriere, solidt opført bygning osv.) — menneskelig (afpatruljering osv.) — teknologisk (CCTV, alarmsystem osv.) og gør rede for, hvordan de(n) er organiseret.	

7.3. Er den sikre luftfragt/luftpost kun tilgængelig for autoriserede personer?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere. Angiv, hvordan alle adgangsveje (herunder døre og vinduer) til identificerbar og sikret luftfragt/luftpost kontrolleres.	

7.4. Findes der procedurer, der sikrer, at luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination, for hvilken der er gennemført sikkerhedskontrol, beskyttes mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvor den er sikret, og indtil den lastes eller overdrages til et ACC3 eller en anden RA3?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv, hvordan den er beskyttet (fysisk, menneskeligt, teknologisk osv.). Angiv endvidere, om bygningen er solidt opført, og hvilke materialer der er anvendt, hvis disse oplysninger er tilgængelige.	
Hvis NEJ, angiv årsagerne.	

7.5. Konklusion: Er beskyttelsen af forsendelser tilstrækkelig robust til at forhindre ulovlige handlinger?

JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagen.	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartsecurity-validatoren	

▼**M15**

DEL 8

Dokumentation

Mål: En forsendelses sikkerhedsstatus angives elektronisk eller skriftligt i de dokumenter, der ledsager forsendelsen, som kan have form af et luftfragtbrev, et tilsvarende forsendelsesdokument eller en særskilt erklæring. Sikkerhedsstatus skal udstedes af RA3.

Der henvises til punkt 6.3.2.6, litra d, og 6.8.3.4.

Note: Følgende status for sikkerhed kan anføres:

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

— »SCO«, der betyder, at forsendelsen kun er sikret til transport med fragt- og postfly, eller

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

8.1. Specificerer enheden fragtens sikkerhedsstatus, og hvordan denne status er opnået, i de ledsagende dokumenter (f.eks. et luftfragtbrev)?

JA eller NEJ	
Hvis NEJ, redegør nærmere.	

8.2. Konklusion: Er dokumentationsprocessen tilstrækkelig til at sikre, at fragten eller posten er forsynet med passende ledsagende dokumenter, hvori den korrekte sikkerhedsstatus specificeres?

JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagen.	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartsecurity-validatoren	

DEL 9

Transport

Mål: Luftfragt og luftpost skal beskyttes mod uautoriseret adgang og ulovlige indgreb fra det tidspunkt, hvor den er blevet sikret, og indtil den lastes eller overdrages til et ACC3 eller en anden RA3. Dette omfatter beskyttelse under transport til luftfartøjet eller til et ACC3 eller en anden RA3. Hvis ikke allerede sikret luftfragt og luftpost beskyttes under transport, må den ikke lastes eller overdrages til et ACC3 eller en anden RA3 som sikker fragt.

Under transport af sikrede forsendelser til luftfartøjet, et ACC3 eller en anden RA3 er RA3'en ansvarlig for forsendelsernes beskyttelse. Dette gælder også, når transporten udføres af en anden enhed, f.eks. en speditør, på vegne af den pågældende KC3. Det gælder ikke, når forsendelserne transporteres på et ACC3's eller en anden RA3's ansvar.

Der henvises til punkt 6.8.3.

9.1. Hvordan udbringes luftfragt/luftpost til et ACC3/en anden RA3?

a) Transport udført af den validerede enhed?

JA eller NEJ	

▼M15

b) Transport udført af en anden RA3/et andet ACC3?

JA eller NEJ	

c) Den validerede enheds leverandør?

JA eller NEJ	

9.2. Er luftfragten/luftposten emballeret, så det er let at konstatere forsøg på indgreb?

JA eller NEJ	
Hvis JA, hvordan?	

9.3. Forsegles eller låses køretøjet inden transporten?

JA eller NEJ	
Hvis JA, hvordan?	

9.4. Når der anvendes nummererede forseglinger, føres der da kontrol med adgangen til forseglingerne, og registreres numrene?

JA eller NEJ	
Hvis JA, angiv hvordan.	

9.5. Underskriver den pågældende speditør speditørerklæringen (hvis relevant)?

JA eller NEJ	

9.6. Har den person, der transporterer fragten, gennemgået en specifik uddannelse i sikkerhedskontrol og sikkerhedsbevidsthed, inden personen blev bemyndiget til at transportere sikret luftfragt/luftpost?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv, hvilken form for sikkerhedskontrol (forud for ansættelsen, baggrundskontrol osv.) og hvilken form for uddannelse (uddannelse i sikkerhedsbevidsthed osv.).	

9.7. Konklusion: Er forholdsreglerne tilstrækkelige til at beskytte luftfragt/luftpost mod uautoriseret adgang i forbindelse med transporten?

JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagerne.	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartsecurity-validatoren	

DEL 10

Efterlevelse

Mål: Efter at have evalueret de forudgående ni dele af denne checkliste skal EU-luftfartsecurity-validatoren konkludere, om kontrolbesøget på stedet bekræfter, at sikkerhedskontrollen gennemføres, og at målene i denne checkliste for luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination efterleves.

▼**M15**

Der findes to mulige scenarier. EU-luftfartsecurity-validatoren konkluderer, at enheden:

a) efterlever målene i denne checkliste. Validatoren giver den validerede enhed den originale valideringsrapport og afgiver en erklæring om, at enheden er udpeget som sikkerhedsgodkendt fragtagent fra et tredjeland med EU-validering af luftfartssikkerheden

b) ikke efterlever målene i denne checkliste. I dette tilfælde er enheden ikke berettiget til at levere sikret luftfragt eller luftpost med EU/EØS som destination til et ACC3 eller en anden RA3. Enheden modtager en kopi af den udfyldte checkliste med angivelse af manglerne.

Generelt skal EU-luftfartsecurity-validatoren afgøre, om fragt og post, som håndteres af den validerede enhed, behandles på en sådan måde, at den på det tidspunkt, hvor den leveres til et ACC3 eller en anden RA3, kan anses for at være sikker og kan flyves til EU/EØS i overensstemmelse med gældende EU-lovgivning.

EU-luftfartsecurity-validatoren skal tage højde for, at evalueringen er baseret på en overordnet målbaseret efterlevelsesmetode.

10.1. Overordnet konklusion:

Bedømmelse (og meddelelse) (fremhæv det, der gælder) Hvis der står »BESTÅET«, opfattes enheden som værende udpeget som sikkerhedsgodkendt fragtagent fra et tredjeland med EU-validering af luftfartssikkerheden (RA3).	Bestået/Ikke-bestået

Hvis den samlede bedømmelse er ikke-bestået, angives nedenfor de områder, hvor enheden ikke opfylder de krævede sikkerhedsnormer eller har specifikke svage punkter. Det angives endvidere, hvilke tilpasninger der må foretages for at opfylde den krævede norm og dermed bestå.

Bemærkninger fra EU-luftfartsecurity-validatoren	
Bemærkninger fra enheden	

Navn på validator:

Dato:

Underskrift:

BILAG

Liste over besøgte og interviewede personer og enheder

Angiv navnet på enheden, navnet på kontaktpersonen og datoen for besøget eller interviewet.

Enhedens navn	Kontaktpersonens navn	Dato for besøg/interview

▼M11

TILLÆG 6-C3

VALIDITETSKONTROLCHECKLISTE FOR ACC3

En udpegning som ACC3 (*Air Cargo or Mail Carrier operating into the Union from a Third Country Airport*) er en forudsætning for, at luftfragt og luftpost kan transporteres til Den Europæiske Union ([1]) (EU) og Island, Norge og Schweiz, og dette er fastsat ved forordning (EU) nr. 185/2010 som ændret ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 859/2011 ([2]).

ACC3-udpegning er i princippet ([3]) påkrævet for alle flyvninger, hvor der transporteres fragt eller post med henblik på transfer, transit eller aflæsning i lufthavne i EU/EØS. De kompetente myndigheder i Den Europæiske Unions medlemsstater, Island, Norge og Schweiz er hver ansvarlig for at udpege specifikke luftfartsselskaber som ACC3. Udpegningen bygger på luftfartsselskabers sikkerhedsprogram og et kontrolbesøg på stedet af gennemførelsen i overensstemmelse med de mål, der er opstillet i denne validitetskontrolcheckliste.

Checklisten er det instrument, som EU-luftfartsecurity-validatoren kan bruge til at vurdere sikkerhedsniveauet for luftfragt eller luftpost ([4]), som transporteres til EU/EØS af eller under tilsyn af et ACC3 eller et luftfartsselskab, der ansøger om ACC3-udpegning.

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

— den udfyldte checkliste underskrevet af EU-luftfartsecurity-validatoren og i givet fald med den validerede enheds bemærkninger

— forpligtelseserklæringen (tillæg 6-H1, jf. bilaget til forordning (EU) nr. 185/2010), der er underskrevet af den validerede enhed og

— en erklæring om uafhængighed (tillæg 11-A, jf. bilaget til forordning (EU) nr. 185/2010) for den validerede enhed, der er underskrevet af EU-luftfartsecurity-validatoren.

Sidenummereringen, datoen for EU-validering af luftfartssikkerheden og validatorens og den validerede enheds parafering på hver side udgør beviset for valideringsrapportens integritet. Valideringsrapporten skal normalt være affattet på engelsk.

Del 3 — Luftfartsselskabets sikkerhedsprogram, del 6 — Database, del 7 — Screening og del 8 — Fragt eller post med høj risiko (HRCM) skal sammenholdes med kravene i kapitel 6.7 og 6.8 i forordning (EU) nr. 185/2010. For de øvrige dele udgøres de grundlæggende normer af standarder og anbefalet praksis (SARP) i bilag 17 til konventionen angående international civil luftfart og det vejledende materiale, der er indeholdt i ICAO's luftfartssikkerhedshåndbog (DOC 8973-restricted).

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

([2]) EUT L 220 af 26.8.2011, s. 9. Punkt 6.8.1.1 i forordning (EU) nr. 185/2010. Luftfartsselskaber, der medbringer fragt eller post fra en lufthavn i et tredjeland, der ikke er opført i tillæg 6-F, med henblik på transfer, transit eller aflæsning i en lufthavn, der er omfattet af forordning (EF) nr. 300/2008, udpeges som ACC3 (»Air Cargo or Mail Carrier operating into the Union from a Third Country Airport«).

([3]) Dette gælder ikke for luftfragt eller -post, som befordres fra et lille antal lande, der er fritaget for ACC3-ordningen

([4]) Når denne validitetskontrolcheckliste omhandler luftfragt/luftpost/luftfartøjer med EU/EØS som destination, svarer dette til luftfragt/luftpost/luftfartøjer med EU og Island, Norge og Schweiz som destination.

▼**M11**

Forklarende bemærkninger:

— Alle dele af checklisten skal udfyldes. Er oplysninger ikke tilgængelige, skal der redegøres for dette.

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

DEL 1

Identifikation af den validerede enhed og validatoren

1.1 Valideringsdatoer	
Brug følgende datoformat, f.eks. 01.10.2012 til 02.10.2012	
dd/mm/åååå	
1.2 Dato, hvor den foregående validering fandt sted, og i givet fald ACC3's entydige alfanumeriske identifikationskode (UAI).	
dd/mm/åååå	
UAI	
1.3 Oplysninger om luftfartsecurity-validator	
Navn	
Virksomhed/organisation/myndighed	
UAI	
E-mail-adresse	
Telefonnummer (inkl. landekode)	
1.4 Navn på luftfartsselskab, der skal valideres	
Navn	
AOC (Air Operators Certificate) udstedt i (den pågældende stat)	
IATA-kode (Den Internationale Luftfartssammenslutning) eller ICAO-kode (Organisationen for International Civil Luftfart), hvis luftfartsselskabet ikke har en IATA-kode. Angiv hvilken kode det drejer sig om	
Stat, der er ansvarlig for at udpege luftfartsselskabet som ACC3	
1.5 Nærmere oplysninger om tredjelandes lufthavne, som skal valideres, eller fragt- og postfaciliteter, der er forbundet hermed	
Navn	
IATA-kode (eller ICAO-kode) for lufthavnen	
Land	
1.6 Arten af luftfartsselskabets virksomhed — der kan være tale om flere typer virksomhed	
a) Passagerer og fragt/post b) Kun fragt og post c) Kun fragt d) Kun post e) Koordinator (Integrator) f) Charter	

▼**M11**

1.7 Navn og stillingsbetegnelse for den person, som er ansvarlig for tredjelandes luftfragt/luftpost

Navn	
Stilling	
E-mail-adresse	
Telefonnummer (inkl. landekode)	

1.8 Adresse på luftfartsselskabets hovedkontor i den lufthavn, hvor der aflægges et besøg

Nr./Enhed/Bygning/Lufthavn	
Gade	
By	
Postnummer	
Stat (hvis relevant)	
Land	

1.9 Adresse på luftfartsselskabets hovedkontor, f.eks. hovedsædet

Nr./Enhed/Bygning/Lufthavn	
Gade	
By	
Postnummer	
Stat (hvis relevant)	
Land	

DEL 2

ACC3's organisation og ansvarsområder i lufthavnen

Mål: Luftfragt eller -post må ikke transporteres til EU/EØS, uden at det er underkastet sikkerhedskontrol. Nærmere oplysninger om en sådan kontrol findes i de følgende dele af denne checkliste. ACC3 må ikke modtage fragt eller post med henblik på transport i et luftfartøj med EU som destination, medmindre en sikkerhedsgodkendt fragtagent med EU-validering af luftfartssikkerheden, en kendt befragter med EU-validering af luftfartssikkerheden eller en registreret befragter på ansvar af en sikkerhedsgodkendt fragtagent med EU-validering af luftfartssikkerheden bekræfter og indestår for, at der er gennemført screening eller anden sikkerhedskontrol, eller at sådanne forsendelser screenes i henhold til EU-bestemmelserne.

ACC3 skal have en procedure, hvormed det sikres, at en passende sikkerhedskontrol anvendes for alle transporter af luftfragt og luftpost med EU/EØS som destination, medmindre den er undtaget fra screening i overensstemmelse med Unionens lovgivning, og at den pågældende fragt eller post efterfølgende er beskyttet, indtil den lastes om bord på et luftfartøj. Sikkerhedskontrollen skal bestå af:

— en fysisk screening, som skal være af en tilstrækkelig standard til med rimelighed at sikre, at forbudte genstande ikke er skjult i forsendelsen, eller

▼**M11**

— en anden sikkerhedskontrol, som er et led i sikringen af forsyningskæden, hvorved det med rimelighed sikres, at ingen forbudte genstande er skjult i forsendelsen, og som anvendes af en sikkerhedsgodkendt fragtagent hhv. en kendt befragter med EU-validering af luftfartssikkerheden eller en registreret befragter på ansvar af en sikkerhedsgodkendt fragtagent med EU-validering af luftfartssikkerheden.

Der henvises til punkt 6.8.3

2.1 Har luftfartsselskabet fastlagt en proces med henblik på at sikre, at luftfragt eller luftpost underkastes en passende sikkerhedskontrol, inden den lastes på et luftfartøj med EU/EØS som destination?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv processen	

2.2 Gennemføres sikkerhedskontrollen af luftfartsselskabet eller på dennes vegne af en enhed, som er omfattet af luftfartsselskabets sikkerhedsprogram?

Hvis JA, giv yderligere oplysninger	
Hvis NEJ, hvilke enheder, der ikke er omfattet af luftfartsselskabets sikkerhedsprogram, gennemfører sikkerhedskontrol af luftfragt eller -post, der bringes ind i EU/EØS af dette luftfartsselskab?	
Angiv arten af disse enheder og oplys nærmere — Privat ekspeditionsselskab — Statsligt reguleret selskab — Statslig screeningfacilitet — Andet (oplys nærmere)	

2.3 Med hvilke instrumenter og instrukser sikrer luftfartsselskabet, at sikkerhedskontrol gennemføres på den foreskrevne måde?

2.4 Kan luftfartsselskabet anmode om en passende sikkerhedskontrol i tilfælde af, at screeningen er foretaget af enheder, der ikke er omfattet af luftfartsselskabets sikkerhedsprogram, f.eks. statslige enheder?

JA eller NEJ	
Hvis NEJ, oplys nærmere	

2.5 Er et program for luftfragt og luftpost for sikkerhedsgodkendte fragtagenter eller kendte befragtere i overensstemmelse med ICAO's normer iværksat i den stat, hvori valideringsbesøget af lufthavnen finder sted?

Hvis JA, beskriv programmets elementer og hvordan det er blevet iværksat	

2.6 Konklusion og generelle bemærkninger om processens pålidelighed, fuldgyldigt og robusthed.

Luftfartsselskabets bemærkninger	
Bemærkninger fra EU-luftfartsecurity-validatoren	

▼**M11**

DEL 3

Luftfartsselskabets sikkerhedsprogram

Mål: ACC3 skal sikre, at dets sikkerhedsprogram omfatter alle de luftfartssikkerhedsforanstaltninger, som er relevante og tilstrækkelige for, at luftfragt og luftpost må transporteres til EU.

Luftfartsselskabets sikkerhedsprogram og tilhørende dokumentation skal danne grundlag for den sikkerhedskontrol, der anvendes i overensstemmelse med formålet med denne checkliste. Luftfartsselskabet ønsker muligvis at forelægge sin dokumentation for EU-luftfartsecurity-validatoren, inden besøget på stedet foretages, for at give vedkommende et kendskab til forholdene på de lokaliteter, hvor der skal aflægges besøg.

Der henvises til punkt 6.8.2.1 og tillæg 6-G

Bemærk: Følgende punkter, som er opført i tillæg 6-G, der er fastsat i bilaget til forordning (EU) nr. 185/2010, skal dækkes på passende vis:

a) en beskrivelse af foranstaltningerne for luftfragt og -post

b) oplysninger om modtagelsesprocedurerne

c) krav og kriterier for sikkerhedsgodkendte fragtagenter

d) krav og kriterier for kendte befragtere

e) krav og kriterier for registrerede befragtere

f) normer for screening og fysisk kontrol

g) oplysninger om, hvor der foretages screening og fysisk kontrol

h) oplysninger om screeningudstyr

i) oplysninger om det pågældende luftfartsselskab eller tjenesteydelsesleverandøren

j) en liste over undtagelser fra securityscreening eller fysisk kontrol

k) håndtering af fragt og post med høj risiko.

3.1 Luftfartsselskabets sikkerhedsprogram	
Dato — brug følgende datoformat dd/mm/åååå	
Udgave	
Er programmet tidligere blevet fremlagt for en kompetent EU/EØS-myndighed? Hvis JA, angiv tidspunkt med henblik på ACC3-udpegning? Andre formål?	
3.2 Dækker sikkerhedsprogrammet i tilstrækkelig grad punkterne i ovenstående liste?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, beskriv nærmere hvorfor ikke	
3.3 Er de luftfartssikkerhedsforanstaltninger, som beskrives i sikkerhedsprogrammet, relevante og tilstrækkelige til at sikre luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination i overensstemmelse med de obligatoriske normer?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, beskriv nærmere hvorfor ikke	
3.4 Konklusion: Er sikkerhedsprogrammet fuldgyldigt, robust og fuldstændigt?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagerne	

▼M11

Luftfartsselskabets bemærkninger	
Bemærkninger fra EU-luftfartsecurity-validatoren	

DEL 4

Ansættelse og uddannelse af personale

Mål: ACC3 skal udpege ansvarlige og kompetente medarbejdere til at sikre luftfragt eller luftpost. Personale, som har adgang til sikret luftfragt, skal besidde alle nødvendige kompetencer til at varetage deres opgaver og være uddannet på passende vis.

Med henblik på at opfylde dette mål skal ACC3 have en procedure for at sikre, at alt personale (fastansatte, midlertidigt ansatte, vikarer og chauffører osv.) med direkte og uledsaget adgang til luftfragt/luftpost, for hvilken en sikkerhedskontrol gennemføres eller er blevet gennemført:

— har været underkastet en indledende og tilbagevendende kontrol forud for ansættelsen og/eller baggrundskontrol, som mindst er i overensstemmelse med de lokale myndigheders krav i den validerede lufthavn, og

— har udført grundlæggende og periodisk sikkerhedstræning, således at de er opmærksomme på deres sikkerhedsopgaver i overensstemmelse med de lokale myndigheders krav i den validerede lufthavn.

▼M17

_____

▼M11

Bemærk:

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

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

4.1 Findes en procedure, der sikrer, at alt personale med direkte og uledsaget adgang til sikret luftfragt/luftpost underkastes kontrol forud for ansættelsen, hvorved baggrund og kompetence vurderes?

JA eller NEJ	
Hvis JA, angiv, hvor mange år forud for ansættelsen, der undersøges i forbindelse med kontrollen forud for ansættelsen, og angiv den enhed, som udfører undersøgelsen.	

4.2 Omfatter denne procedure?

— Baggrundskontrol — Kontrol forud for ansættelsen — Kontrol af strafferegistre — Interviews — Andet (oplys nærmere) Redegør for punkterne, angiv hvilken enhed der udfører dette punkt, og, hvor det er relevant, angiv den foregående periode, som tages i betragtning.	

▼M11

4.3 Findes en procedure, der sikrer, at personen med ansvar for anvendelsen af og tilsynet med gennemførelsen af sikkerhedskontrollen på lokaliteten underkastes en kontrol forud for ansættelsen, hvorved baggrund og kompetence vurderes?

JA eller NEJ	
Hvis JA, angiv, hvor mange år forud for ansættelsen, der undersøges i forbindelse med kontrollen forud for ansættelsen, og angiv den enhed, som udfører undersøgelsen.	

4.4 Omfatter denne procedure?

— Baggrundskontrol — Kontrol forud for ansættelsen — Kontrol af strafferegistre — Interviews — Andet (oplys nærmere) Redegør for punkterne, angiv hvilken enhed der udfører dette punkt, og, hvor det er relevant, angiv den foregående periode, som tages i betragtning.	

4.5 Gennemgår personale, som har direkte og uledsaget adgang til sikret luftfragt/luftpost, en sikkerhedsuddannelse, inden de gives adgang til sikret luftfragt/luftpost?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv uddannelsens indhold og varighed	

4.6 Gennemgår personale, som modtager, screener og/eller beskytter luftfragt/luftpost, en specifik jobrelateret uddannelse?

JA eller NEJ	
Hvis JA, redegør for træningskursernes indhold og varighed.	

4.7 Gennemgår personale, som omtales i punkt 4.5 og 4.6, periodisk træning?

JA eller NEJ	
Hvis JA, redegør for den periodiske trænings indhold og hyppighed	

4.8 Konklusion: sikres det med foranstaltningerne vedrørende ansættelse og uddannelse af personale, at alt personale med adgang til sikret luftfragt/luftpost på behørig vis er blevet tildelt opgaver og uddannet på et niveau, som er tilstrækkeligt til, at vedkommende er bevidst om sit sikkerhedsansvar?

JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagerne	
Luftfartsselskabets bemærkninger	
Bemærkninger fra EU-luftfartsecurity-validatoren	

▼M11

DEL 5

Modtagelsesprocedurer

Mål: ACC3 skal have en procedure, hvormed en forsendelses sikkerhedsstatus med hensyn til tidligere kontroller vurderes og kontrolleres ved modtagelsen.

Proceduren skal omfatte følgende punkter:

— kontrol af, om forsendelsen er afleveret af en person, som er udpeget af en sikkerhedsgodkendt fragtagent eller en kendt befragter med EU-validering af luftfartssikkerheden eller af en registreret befragter for en sådan sikkerhedsgodkendt fragtagent

— kontrol af, om forsendelsen præsenteres med alle de nødvendige sikkerhedsrelaterede oplysninger (luftfragtbrev og oplysninger om sikkerhedsstatus på papir eller elektronisk), der svarer til den leverede luftfragt og postforsendelse og

— kontrol af, om der ser ud til at være foretaget indgreb i forsendelsen

— kontrol af, om forsendelsen skal håndteres som fragt og post med høj risiko (HRCM).

▼M17

Henvisning: Punkt 6.8.3.

▼M11

Bemærk:

— En sikkerhedsgodkendt fragtagent eller en kendt befragter er en enhed, der håndterer fragt, som er blevet valideret af en EU-luftfartsecurity-validator, eller hvis sikkerhedsforanstaltninger er optaget i det EU-validerede ACC3-sikkerhedsprogram (i så fald påhviler der ACC3 et medansvar for sikkerhedsforanstaltningerne).

— En registreret befragter er en enhed, der håndterer fragt for egen regning under ansvar af sikkerhedsgodkendt fragtagent med EU-validering af luftfartssikkerhed. Denne sikkerhedsgodkendte fragtagent bærer det fulde ansvar for den registrerede befragters sikkerhedskontrol.

— Den udpegede person skal være den person, som har til opgave at levere luftfragten eller luftposten til luftfartsselskabet. Den person, der leverer forsendelsen til luftfartsselskabet, skal forevise et id-kort, pas, kørekort eller et andet dokument med foto, der udstedes eller anerkendes af de nationale myndigheder.

5.1 Fastslår luftfartsselskabet ved direkte modtagelse af en forsendelse, om den kommer fra en sikkerhedsgodkendt fragtagent, en kendt befragter eller en registreret befragter, som er valideret eller anerkendt i henhold til Unionens lovgivning om luftfragt, og som er opført i den database, der føres af luftfartsselskabet?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv proceduren	

5.2 Fastslår luftfartsselskabet ved direkte modtagelse af en forsendelse, om den har en lufthavn i EU/EØS som destination?

JA eller NEJ — redegør nærmere	

5.3 Hvis JA — underkaster luftfartsselskabet al fragt eller post samme sikkerhedskontrol, når den har en lufthavn i EU/EØS som destination?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv proceduren	

▼**M11**

5.4 Fastslår luftfartsselskabet ved direkte modtagelse af en forsendelse, om den skal anses som fragt og post med høj risiko (HRCM), også for forsendelser der leveres via andre transportformer end lufttransport?

JA eller NEJ	
Hvis JA, hvordan? Beskriv proceduren	

5.5 Fastslår luftfartsselskabet ved direkte modtagelse af en forsendelse, om den har været beskyttet mod uvedkommendes adgang og/eller ulovlige indgreb?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv (forseglinger, låse osv.).	

5.6 Hvis luftfartsselskabet modtager luftfragt/luftpost i transit på denne lokalitet (fragt/post, der afgår med samme luftfartøj, som den ankom med), fastslår luftfartsselskabet da ud fra de opgivne data, om der er behov for yderligere sikkerhedskontrol?

JA eller NEJ	
Hvis JA, hvordan fastslås dette?	
Hvis NEJ, hvilken kontrol anvendes for at garantere sikkerheden for fragt og post med EU/EØS som destination?	

5.7 Hvis luftfartsselskabet modtager luftfragt/luftpost i transfer på denne lokalitet (fragt/post, der afgår med et andet luftfartøj, end den ankom med), fastslår luftfartsselskabet da ud fra de opgivne data, om der er behov for yderligere sikkerhedskontrol?

JA eller NEJ	
Hvis JA, hvordan fastslås dette?	
Hvis NEJ, hvilken kontrol anvendes for at garantere sikkerheden for fragt og post med EU/EØS som destination?	

5.8 Skal den person, der foretager leveringen af sikret kendt luftfragt til luftfartsselskabet, forevise et officielt identifikationsdokument med foto?

JA eller NEJ	

5.9 Konklusion: Er modtagelsesprocedurerne tilstrækkelige til at fastslå, om luftfragt eller luftpost kommer fra en sikker forsyningskæde, eller der er behov for screening?

JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagerne	
Luftfartsselskabets bemærkninger	
Bemærkninger fra EU-luftfartsecurity-validatoren	

▼**M11**

DEL 6

Database

Mål: Hvis ACC3 ikke er forpligtet til at screene 100 % af luftfragt eller luftpost med EU/EØS som destination, skal ACC3 sikre, at fragten eller posten kommer fra en sikkerhedsgodkendt fragtagent hhv. en kendt befragter med EU-validering af luftfartssikkerheden eller en registreret befragter for en sikkerhedsgodkendt fragtagent.

Af hensyn til overvågningen af sikkerhedsrelevante transaktionsspor skal ACC3 føre en database med følgende oplysninger om hver enhed eller person, som den direkte modtager fragt eller post fra:

— den involverede enheds status (sikkerhedsgodkendt fragtagent eller kendt befragter)

— oplysninger om virksomheden, herunder en autentisk forretningsadresse

— hvilken form for virksomhed der drives, dog ikke følsomme forretningsoplysninger

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

— virksomhedens registreringsnummer, hvis et sådant findes.

Når ACC3 modtager luftfragt eller -post, kontrollerer det i databasen, om enheden er anført. Hvis enheden ikke er anført i databasen, vil luftfragten eller luftposten, der leveres af denne, skulle screenes inden lastningen.

Der henvises til punkt 6.8.4.1 og 6.8.4.3

6.1 Fører luftfartsselskabet en database, herunder i givet fald med de ovennævnte oplysninger, om:
— sikkerhedsgodkendte fragtagenter med EU-validering af luftfartssikkerheden
— kendte befragtere med EU-validering af luftfartssikkerheden
— registrerede befragtere under ansvar af en sikkerhedsgodkendt fragtagent (på frivillig basis)?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv databasen	
Hvis NEJ, redegør for hvorfor	

6.2 Har personalet, som modtager luftfragt og luftpost, let adgang til databasen?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv processen	

6.3 Opdateres databasen regelmæssigt, således at den indeholder pålidelige data om personalets modtagelse af luftfragt og luftpost?

JA eller NEJ	
Hvis NEJ, redegør nærmere	

6.4 Konklusion: fører luftfartsselskabet en database, der sikrer fuld åbenhed om dets forbindelser med enheder, fra hvilke den direkte modtager (screenet eller sikkerhedskontrolleret) fragt eller post med henblik på transport til Unionen/EØS?

JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagerne	
Luftfartsselskabets bemærkninger	
Bemærkninger fra EU-luftfartsecurity-validatoren	

▼M11

DEL 7

Screening

Mål: Modtager ACC3 fragt og post fra en enhed uden EU-validering af luftfartssikkerheden, eller har den modtagne fragt ikke været beskyttet mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvor sikkerhedskontrollen blev udført, skal ACC3 sikre, at denne luftfragt og luftpost screenes, inden den lastes på et luftfartøj. ACC3 skal have en procedure, hvorved det sikres, at luftfragt og luftpost med EU/EØS som destination med henblik på transfer, transit eller aflæsning i en lufthavn i Unionen screenes med midler eller metoder, der er omhandlet i EU-lovgivningen, således at det med rimelig sikkerhed kan konstateres, at den pågældende fragt eller post ikke indeholder forbudte genstande.

Hvis ACC3 ikke screener luftfragt og luftpost, skal det sikre, at en passende screening udføres i overensstemmelse med EU-kravene. Screeningprocedurer skal i givet fald omfatte håndteringen både i transfer og transit af fragt og post.

Udføres screening af luftfragt eller -post af eller på vegne af den kompetente myndighed i tredjelandet, skal ACC3, der modtager denne luftfragt og luftpost fra enheden, oplyse dette i sit sikkerhedsprogram og angive på hvilken måde en passende screening er sikret.

Bemærk: Selv om punkt 6.8.3.2 giver ACC3 mulighed for som minimum at anvende ICAO's normer for at gennemføre bestemmelserne i punkt 6.8.3.1 indtil den 30. juni 2014, tages EU's krav til screening i betragtning i forbindelse med EU-valideringen af luftfartssikkerheden, selv om valideringen udføres før den 1. juli 2014.

▼M17

Der henvises til punkt 6.8.3.1, 6.8.3.2 og 6.8.3.3 samt 6.2.1 og 6.7.

▼M11

7.1 Gennemføres screening af luftfartsselskabet eller på dennes vegne af en enhed, der er omfattet af luftfartsselskabets sikkerhedsprogram?

Hvis JA, giv yderligere oplysninger Angiv i givet fald nærmere oplysninger om den eller de enheder, der er omfattet af luftfartsselskabets sikkerhedsprogram: — Navn — Adresse på lokaliteten — Status som autoriseret økonomisk operatør i givet fald	
Hvis NEJ, hvilke enheder, der ikke er omfattet af luftfartsselskabets screeningprogram, gennemfører sikkerhedskontrol af luftfragt eller -post, der bringes ind i EU/EØS af dette luftfartsselskab? Angiv arten af disse enheder og oplys nærmere — Privat ekspeditionsselskab — Statsligt reguleret selskab — Statslig screeningfacilitet — Andet (oplys nærmere)	

7.2 Hvilke screeningmetoder anvendes til luftfragt og luftpost?

Angiv hvilke, herunder nærmere oplysninger om det udstyr, som anvendes til at screene luftfragt og luftpost (fabrikant, type, programversion, standard, serienummer osv.) for samtlige anvendte metoder	

▼**M11**

7.3 Er udstyret eller metoden (f.eks. bombehunde) opført i den nyeste liste over udstyr og metoder, som opfylder EU's, ECAC's eller TSA's krav?

JA eller NEJ	
Hvis JA, giv yderligere oplysninger	
Hvis NEJ, angiv nærmere oplysninger om godkendelse af udstyret og godkendelsesdato samt eventuelle tegn på, at det opfylder EU's normer for udstyr	

7.4 Anvendes udstyret i overensstemmelse med fabrikanternes CONOPS, og afprøves og vedligeholdes det regelmæssigt?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv processen	

7.5 Tages der hensyn til forsendelsens art i forbindelse med screening?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv, hvordan det sikres, at den valgte screeningmetode anvendes med henblik på at opnå en tilstrækkelig standard til med rimelighed at sikre, at forbudte genstande ikke er skjult i forsendelsen	

7.6 Findes der en procedure for, hvad der skal gøres, når screeningudstyret slår alarm?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv proceduren for, hvad der skal gøres ved alarmer for med rimelighed at sikre, at der ikke forekommer forbudte genstande.	
Hvis NEJ, beskriv, hvad der gøres med forsendelsen	

7.7 Findes der forsendelser, som er undtaget fra sikkerhedsscreening?

JA eller NEJ	

7.8 Findes der undtagelser, som ikke er i overensstemmelse med Unionens liste?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere	

7.9 Føres der kontrol med adgangen til screeningområdet for at sikre, at kun autoriseret og uddannet personale får adgang?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere	

▼**M11**

7.10 Er der indført en fast kvalitetskontrol og/eller prøveordning?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere	

7.11 Konklusion: Screenes luftfragt/luftpost ved hjælp af et af de midler eller en af de metoder, der er anført i punkt 6.2.1 i afgørelse 2010/774/EU, til en tilstrækkeligt høj standard, således at det med rimelig sikkerhed kan konstateres, at den ikke indeholder forbudte genstande?

JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagen	
Luftfartsselskabets bemærkninger	
Bemærkninger fra EU-luftfartsecurity-validatoren	

DEL 8

Fragt og post med høj risiko (HRCM)

Mål: Forsendelser, der har oprindelse i eller har været i transfer på lokaliteter, der er defineret som højrisikoområder af EU, eller som forekommer i betydeligt omfang at være blevet udsat for indgreb, skal betragtes som fragt og post med høj risiko (HRCM). Sådanne forsendelser skal screenes i overensstemmelse med specifikke instrukser. Den kompetente EU/EØS-myndighed, der har udpeget ACC3, fastsætter, hvilke oprindelsessteder der har høj risiko, og screenings-instrukser. ACC3 skal have en procedure for at sikre, at HRCM med EU/EØS som destination er identificeret og underkastet passende kontrolforanstaltninger som defineret i Unionslovgivningen.

ACC3 skal holde en løbende kontakt med den kompetente myndighed med ansvar for lufthavnene i EU/EØS, hvortil det transporterer fragt, således at det råder over de nyeste oplysninger om oprindelsessteder med høj risiko.

ACC3 skal anvende de samme foranstaltninger, uanset om det modtager fragt og post med høj risiko fra et andet luftfartsselskab eller via andre transportformer.

Der henvises til punkt 6.7 og 6.8.3.4

Bemærk: HRCM, der er godkendt til at blive transporteret til EU/EØS, skal have udstedt »SHR« som sikkerhedsstatus, der betyder, at forsendelsen er sikret til transport med passager-, fragt- og postfly i overensstemmelse med de krav, der gælder for højrisikoforsendelser.

8.1 Ved luftfartsselskabets personale, som har ansvaret for at foretage sikkerhedskontrol, hvilken luftfragt og luftpost der skal behandles som fragt og post med høj risiko (HRCM)?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere	

8.2 Har luftfartsselskabet indført procedurer med henblik på identifikation af HRCM?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere	

▼**M11**

8.3 Underkastes HRCM HRCM-screeningprocedurer i henhold til EU-lovgivningen?

JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv procedurer, der anvendes	

8.4 Udsteder luftfartsselskabet efter screeningen en erklæring om sikkerhedsstatus for SHR i den dokumentation, der ledsager forsendelsen?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv, hvordan og i hvilket dokument sikkerhedsstatus er udstedt	

8.5 Konklusion: Er den proces, som luftfartsselskabet har indført, relevant og tilstrækkelig til at sikre, at alle HRCM er blevet korrekt håndteret før læsning?

JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagen	
Luftfartsselskabets bemærkninger	
Bemærkninger fra EU-luftfartsecurity-validatoren	

DEL 9

Beskyttelse

Mål: ACC3 skal have indført processer, hvorved det sikres, at luftfragt og/eller luftpost med EU/EØS som destination beskyttes mod uautoriseret adgang fra det punkt, hvor screening eller anden sikkerhedskontrol gennemføres, eller fra modtagelsespunktet, efter at screening eller sikkerhedskontrol er udført, og frem til lastningen.

Der kan ydes beskyttelse med forskellige midler såsom fysiske (hindringer, aflåste rum mv.), menneskelige (afpatruljering, uddannede medarbejdere osv.) og teknologiske (CCTV, adgangsalarmer, osv.)

Sikret luftfragt eller post med EU/EØS som destination bør være adskilt fra ikke-sikret luftfragt eller -post.

Der henvises til punkt 6.8.3

9.1 Gennemføres foranstaltninger til beskyttelse af sikret luftfragt og luftpost af luftfartsselskabet eller på dennes vegne af en enhed, der er omfattet af luftfartsselskabets sikkerhedsprogram?

Hvis JA, giv yderligere oplysninger	
Hvis NEJ, hvilke enheder, der ikke er omfattet af luftfartsselskabets sikkerhedsprogram, gennemfører foranstaltninger til beskyttelse af sikret luftfragt eller -post, der bringes ind i EU/EØS af dette luftfartsselskab? Angiv arten af disse enheder og oplys nærmere — Privat ekspeditionsselskab — Statsligt reguleret selskab — Statslig screeningfacilitet — Andet (oplys nærmere)	

▼**M11**

9.2 Er der indført sikkerhedskontrol og beskyttelse for at forhindre ulovlige indgreb i forbindelse med screeningsprocessen?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere	

9.3 Findes der procedurer, der sikrer, at luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination, for hvilken der er gennemført sikkerhedskontrol, beskyttes mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvor den er sikret, og indtil den lastes?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv, hvordan den er beskyttet	
Hvis NEJ, angiv årsagerne	

9.4 Konklusion: Er beskyttelsen af forsendelser tilstrækkelig robust til at forhindre ulovlige handlinger?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagen	
Luftfartsselskabets bemærkninger	
Bemærkninger fra EU-luftfartsecurity-validatoren	

DEL 10

Ledsagende dokumentation

Mål: ACC3 sikrer, at:

1) Forsendelsens sikkerhedsstatus angives elektronisk eller skriftligt i ledsagedokumenterne, som kan have form af et luftfragtbrev, et tilsvarende forsendelsesdokument eller en særskilt erklæring, og

2) dens entydige alfanumeriske identifikationskode skal fremgå elektronisk eller skriftligt af de dokumenter, der ledsager forsendelserne.

Der henvises til punkt 6.3.2.6, litra d), 6.8.3.4 og 6.8.3.5

Bemærk: Følgende status for sikkerhed kan anføres:

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

— »SCO«, der betyder, at forsendelsen kun er sikret til transport med fragt- og postfly, eller

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

Findes der ikke en sikkerhedsgodkendt fragtagent, må ACC3 eller et luftfartsselskab, der ankommer fra et tredjeland, der er fritaget for ACC3-ordningen, afgive erklæringen om sikkerhedsstatus.

10.1 Ledsages forsendelser af dokumentation, som fastslår den tidligere og nuværende sikkerhedskontrol?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv dokumentationens indhold	

▼M11

Hvis NEJ, redegør for hvorfor og hvordan fragten eller posten behandles som »sikret af luftfartsselskabet, hvis den lastes om bord på et luftfartøj«	

10.2 Indeholder dokumentationen luftfartsselskabets entydige alfanumeriske ACC3-identifikationskode?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, redegør hvorfor	

10.3 Specificeres fragtens sikkerhedsstatus, og hvordan denne status er opnået, i dokumentationen?	
JA eller NEJ	

10.4 Konklusion: Er dokumentationsprocessen tilstrækkelig til at sikre, at fragten eller posten er forsynet med en passende ledsagende dokumentation, hvori den korrekte sikkerhedsstatus specificeres?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagen	
Luftfartsselskabets bemærkninger	
Bemærkninger fra EU-luftfartsecurity-validatoren	

DEL 11

Efterlevelse

▼M17

Mål: Efter at have evalueret de forudgående ti dele af denne checkliste vil EU-luftfartsecurity-validatoren skulle konkludere, om der er overensstemmelse mellem forholdene ved kontrolbesøget på stedet og indholdet af den del af luftfartsselskabets sikkerhedsprogram, der beskriver foranstaltningerne vedrørende luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination, og om sikkerheds-kontrollen i tilstrækkelig grad gennemfører målene i checklisten.

▼M11

I Deres konklusion bedes De skelne mellem fire mulige hovedtilfælde:

1) Luftfartsselskabets sikkerhedsprogram er i overensstemmelse med tillæg 6-G, der er anført i bilaget til forordning (EU) nr. 185/2010, og kontrolbesøget på stedet fastslår, at checklistens mål efterleves eller

2) Luftfartsselskabets sikkerhedsprogram er i overensstemmelse med tillæg 6-G, der er anført i bilaget til forordning (EU) nr. 185/2010, men kontrolbesøget på stedet fastslår ikke, at checklistens mål efterleves

3) Luftfartsselskabets sikkerhedsprogram er ikke i overensstemmelse med tillæg 6-G, der er anført i bilaget til forordning (EU) nr. 185/2010, men kontrolbesøget på stedet fastslår, at checklistens mål efterleves

4) Luftfartsselskabets sikkerhedsprogram er ikke i overensstemmelse med tillæg 6-G, der er anført i bilaget til forordning (EU) nr. 185/2010, og kontrolbesøget på stedet fastslår ikke, at checklistens mål efterleves.

11.1 Overordnet konklusion: angiv det tilfælde, som bedst svarer til situationen, der valideres	
1, 2, 3 eller 4	
Bemærkninger fra EU-luftfartsecurity-validatoren	
Luftfartsselskabets bemærkninger	

Navn på validator:

Dato:

Underskrift:

▼M11

BILAG

Liste over besøgte og interviewede personer og enheder

Angiv navnet på enheden, navnet på kontaktpersonen og datoen for besøget eller interviewet.

▼M15

TILLÆG 6-C4

CHECKLISTE FOR KENDTE BEFRAGTERE FRA TREDJELANDE MED EU-VALIDERING AF LUFTFARTSSIKKERHEDEN

Enheder fra tredjelande har mulighed for at komme med i et ACC3's (*Air Cargo or Mail Carrier operating into the Union from a Third Country Airport*) sikre forsyningskæde ved at ansøge om at blive udpeget som kendt befragter fra et tredjeland med EU-validering af luftfartssikkerheden (KC3). En KC3 er en fragthåndteringsenhed i et tredjeland, som er valideret og godkendt som sådan på basis af en EU-validering af luftfartssikkerheden.

En KC3 skal sikre, at forsendelser til EU har været underkastet sikkerhedskontrol, og at de har været beskyttet mod uautoriseret adgang fra tidspunktet for denne sikkerhedskontrol og frem til overdragelsen til et ACC3 eller en sikkerhedsgodkendt fragtagent fra et tredjeland med EU-validering af luftfartssikkerheden (RA3).

Forudsætningerne for at kunne transportere luftfragt eller luftpost til Unionen (EU) eller til Island, Norge og Schweiz fastsættes i forordning (EU) nr. 185/2010, som ændret ved gennemførelsesforordning (EU) nr. 859/2011 og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1082/2012 ([1]).

Checklisten er det instrument, som EU-luftfartsecurity-validatoren kan bruge til at vurdere sikkerhedsniveauet for luftfragt eller luftpost, som transporteres til EU/EØS af eller under tilsyn af den enhed, der ansøger om udpegning som KC3. Checklisten skal udelukkende anvendes i de tilfælde, der fremgår af punkt 6.8.4.1, litra b), i bilaget til forordning (EU) nr. 185/2010. I de tilfælde, der fremgår af punkt 6.8.4.1, litra a), i nævnte bilag, anvender EU-luftfartsecurity-validatoren ACC3-checklisten.

Hvis EU-luftfartsecurity-validatoren konkluderer, at enheden har opfyldt målene i denne checkliste, skal der udleveres en valideringsrapport til den validerede enhed. Af valideringsrapporten skal det fremgå, at enheden er udpeget som kendt befragter fra et tredjeland med EU-validering af luftfartssikkerheden (KC3). En KC3 skal kunne bruge denne rapport i alle sine forretningsforbindelser med ACC3'er og RA3'er. Følgende udgør et uadskilleligt minimum, som skal fremgå af valideringsrapporten:

a) den udfyldte checkliste (tillæg 6-C4, jf. bilaget til forordning (EU) nr. 185/2010) underskrevet af EU-luftfartsecurity-validatoren og i givet fald med den validerede enheds bemærkninger

b) forpligtelseserklæringen (tillæg 6-H3, jf. bilaget til forordning (EU) nr. 185/2010), der er underskrevet af den validerede enhed, samt

c) en erklæring om uafhængighed (tillæg 11-A, jf. bilaget til forordning (EU) nr. 185/2010) for den validerede enhed, der er underskrevet af EU-luftfartsecurity-validatoren.

Sidenummereringen, datoen for EU-validering af luftfartssikkerheden og validatorens og den validerede enheds parafering på hver side udgør beviset for valideringsrapportens integritet. Valideringsrapporten skal normalt være affattet på engelsk.

For de dele, der ikke kan sammenholdes med kravene i forordning (EU) nr. 185/2010, udgøres de grundlæggende normer af standarder og anbefalet praksis (SARP) i bilag 17 til konventionen angående international civil luftfart og det vejledende materiale, der er indeholdt i ICAO's luftfartssikkerhedshåndbog (DOC 8973-Restricted).

([1]) EUT L 324 af 22.11.2012, s. 25.

▼**M15**

Hvis det i forbindelse med EU-validering af luftfartssikkerheden konkluderes, at enheden ikke har opfyldt målene i denne checkliste, skal enheden have udleveret en kopi af den udfyldte checkliste med angivelse af manglerne.

Forklarende bemærkninger:

(1) Alle dele af checklisten skal udfyldes. Er oplysninger ikke tilgængelige, skal der redegøres for dette.

(2) Efter hver del konkluderer EU-luftfartsecurity-validatoren, om og i hvilken udstrækning målene for denne del er opfyldt.

DEL 1

Organisation og ansvarsfordeling

1.1. Valideringsdatoer	
Brug følgende datoformat, f.eks. 01.10.2012 til 02.10.2012.	
dd/mm/åååå	
1.2. Dato, hvor den foregående validering i givet fald fandt sted	
dd/mm/åååå	
Evt. tidligere KC3-registreringsnummer	
AEO-certifikat/C-TPAT-status/evt. anden certificering	
1.3. Oplysninger om luftfartsecurity-validator	
Navn	
Virksomhed/organisation/myndighed	
UAI	
E-mail-adresse	
Telefonnummer (inkl. landekode)	
1.4. Enhedens navn	
Navn	
Virksomhedsnummer (f.eks. registreringsnummer i et industri- og handelsregister)	
Nummer/Afdeling/Bygning	
Gade	
By	
Postnummer	
Stat (hvis relevant)	
Land	
Postboksadresse (hvis relevant)	
1.5. Organisationens hovedadresse (hvis den er forskellig fra adressen på den lokalitet, der skal valideres)	
Nummer/Afdeling/Bygning	
Gade	
By	
Postnummer	
Stat (hvis relevant)	
Land	
Postboksadresse (hvis relevant)	

▼**M15**

1.6. Virksomhedstype — fragttyper	
Hvilken type er virksomheden, og hvilken fragttype behandles i ansøgerens lokaler?	

1.7. Er ansøgeren ansvarlig for …?	
a) Produktion b) Emballering c) Opbevaring d) Forsendelse e) Andet (angiv hvad)	

1.8. Det omtrentlige antal beskæftigede på stedet	
Antal	

1.9. Navn og stillingsbetegnelse for den person, som er ansvarlig for sikkerheden af tredjelandes luftfragt/luftpost	
Navn	
Stilling	
E-mail-adresse	
Telefonnummer (inkl. landekode)	

DEL 2

Organisation og ansvarsområder for den kendte befragter fra et tredjeland med EU-validering af luftfartssikkerheden

Mål: Luftfragt eller luftpost må ikke transporteres til EU/EØS, uden at den underkastes sikkerhedskontrol. Fragt og post, som leveres af en KC3 til et ACC3 eller en RA3, må kun accepteres som sikker fragt eller post, hvis KC3'en har udført en sådan sikkerhedskontrol. Nærmere oplysninger om en sådan kontrol findes i de følgende dele af denne checkliste.

En KC3 skal have indført procedurer, hvormed det sikres, at en passende sikkerhedskontrol anvendes for alle transporter af luftfragt og luftpost med EU/EØS som destination, og at sikker fragt eller post efterfølgende er beskyttet, indtil den overdrages til et ACC3 eller en RA3. Sikkerhedskontrollen skal bestå af foranstaltninger, som med rimelighed sikrer, at forbudte genstande ikke er skjult i forsendelsen.

Der henvises til punkt 6.8.3.

2.1. Har enheden oprettet et sikkerhedsprogram?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, gå direkte til punkt 2.5.	

2.2. Oplysninger om enhedens sikkerhedsprogram	
Dato — brug følgende format dd/mm/åååå.	
Version	
Forelægges og/eller godkendes sikkerhedsprogrammet for/af den kompetente myndighed i det land, enheden er beliggende i? Hvis JA, beskriv processen.	

2.3. Dækker sikkerhedsprogrammet i tilstrækkelig grad punkterne i checklisten (del 4 til 11)?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, beskriv nærmere hvorfor ikke.	

▼M15

2.4. Er sikkerhedsprogrammet fuldgyldigt, robust og fuldstændigt?

JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagerne.	

2.5. Har enheden fastlagt en proces med henblik på at sikre, at luftfragt eller luftpost med EU/EØS som destination underkastes en passende sikkerhedskontrol, inden den overdrages til et ACC3 eller en RA3?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv processen.	

2.6. Har enheden indført et styringssystem (f.eks. instrumenter, instrukser osv.) med henblik på at sikre, at den påkrævede sikkerhedskontrol gennemføres?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv styringssystemet, og oplys, om det er godkendt, kontrolleret eller stillet til rådighed af den kompetente myndighed eller en anden enhed.	
Hvis NEJ, forklar, hvordan enheden sikrer, at sikkerhedskontrollen gennemføres på den foreskrevne måde.	

2.7. Konklusion og generelle bemærkninger om processens pålidelighed, fuldgyldighed og robusthed

Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartsecurity-validatoren	

DEL 3

Identificerbar luftfragt/luftpost (»Targetability«)

Mål: At fastslå, på hvilket tidspunkt (eller sted) fragt/post bliver identificerbar som luftfragt/luftpost. »Targetability« defineres som evnen til at vurdere, hvornår/hvor fragten/posten kan identificeres som luftfragt/luftpost.

3.1. Ved inspektion af produktion, emballering, opbevaring, udvælgelse, forsendelse og eventuelle øvrige relevante områder fastslås det, hvor og hvordan en forsendelse af luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination bliver identificerbar.

Beskriv nærmere.	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartsecurity-validatoren	

NB: Der afgives udførlige oplysninger om, hvorledes identificerbar luftfragt/luftpost beskyttes mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb, i del 6 til 9.

DEL 4

Ansættelse og uddannelse af personale

Mål: For at sikre at den påkrævede sikkerhedskontrol gennemføres, skal en KC3 udpege ansvarlige og kompetente medarbejdere til at sikre luftfragt eller luftpost. Personale, som har adgang til identificerbar luftfragt, skal besidde alle nødvendige kompetencer til at varetage sine opgaver og være uddannet på passende vis.

Med henblik på at opfylde dette mål skal en KC3 have indført procedurer for at sikre, at alt personale (fastansatte, midlertidigt ansatte, vikarer og chauffører osv.) med direkte og uledsaget adgang til luftfragt/luftpost, for hvilken en sikkerhedskontrol gennemføres eller er blevet gennemført:

a) har været underkastet en indledende og tilbagevendende kontrol forud for ansættelsen og/eller baggrundskontrol, som mindst er i overensstemmelse med de lokale myndigheders krav til den validerede KC3, samt

▼**M15**

b) har udført grundlæggende og periodisk sikkerhedstræning, således at det er opmærksomt på sine sikkerhedsopgaver i overensstemmelse med de lokale myndigheders krav til den validerede KC3.

Note:

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

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

Der henvises til punkt 6.8.3.1.

4.1. Findes der en procedure, som sikrer, at alt personale med adgang til identificerbar luftfragt/luftpost underkastes kontrol forud for ansættelsen, hvorved baggrund og kompetence vurderes?

JA eller NEJ	
Hvis JA, angiv, hvor mange år forud for ansættelsen der undersøges i forbindelse med kontrollen forud for ansættelsen, og hvilken enhed der udfører undersøgelsen.	

4.2. Omfatter denne procedure?

☐ Baggrundskontrol ☐ Kontrol forud for ansættelsen ☐ Kontrol af strafferegistre ☐ Interviews ☐ Andet (oplys nærmere) Redegør for punkterne, og angiv, hvilken enhed der udfører dette punkt, og, hvor det er relevant, den foregående periode, som tages i betragtning.	

4.3. Findes der en procedure, som sikrer, at personen med ansvar for anvendelsen af og tilsynet med gennemførelsen af sikkerhedskontrollen på lokaliteten underkastes en kontrol forud for ansættelsen, hvorved baggrund og kompetence vurderes?

JA eller NEJ	
Hvis JA, angiv, hvor mange år forud for ansættelsen der undersøges i forbindelse med kontrollen forud for ansættelsen, og hvilken enhed der udfører undersøgelsen.	

4.4. Omfatter denne procedure?

☐ Baggrundskontrol ☐ Kontrol forud for ansættelsen ☐ Kontrol af strafferegistre ☐ Interviews ☐ Andet (oplys nærmere) Redegør for punkterne, og angiv, hvilken enhed der udfører dette punkt, og, hvor det er relevant, den foregående periode, som tages i betragtning.	

▼M15

4.5. Gennemgår personale, som har adgang til identificerbar luftfragt/luftpost, kurser, før det gives adgang til identificerbar luftfragt/luftpost?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv kursernes indhold og varighed.	

4.6. Gennemgår personale, som omtales i punkt 4.5, periodisk træning?

JA eller NEJ	
Hvis JA, redegør for den periodiske trænings indhold og hyppighed.	

4.7. Konklusion: Sikres det med foranstaltningerne vedrørende ansættelse og uddannelse af personale, at alt personale med adgang til identificerbar luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination på behørig vis er blevet ansat og uddannet på et niveau, som er tilstrækkeligt til, at det er bevidst om sit sikkerhedsansvar?

JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagerne.	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartsecurity-validatoren	

DEL 5

Fysisk sikkerhed

Mål: En KC3 skal have indført procedurer, som sikrer, at identificerbar luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination beskyttes mod uautoriseret adgang og/eller ulovlige indgreb. Hvis ikke fragten eller posten beskyttes, kan den ikke overdrages til et ACC3 eller en RA3 som sikker fragt eller post.

Enheden skal påvise, hvordan dens lokalitet eller lokaler er beskyttet, og at der findes relevante adgangskontrolprocedurer. Det er afgørende, at der føres kontrol med adgangen til det område, hvor der arbejdes med identificerbar luftfragt/luftpost, og hvor den opbevares. Alle døre, vinduer og andre adgangsveje til sikker luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination skal sikres eller underkastes adgangskontrol.

Den fysiske sikkerhed kan omfatte, men er ikke begrænset til:

— fysiske hindringer, såsom hegn eller barrierer

— teknologi ved brug af alarmer og/eller CCTV-systemer

— menneskelig sikkerhed, såsom personale, der udelukkende udfører overvågningsaktiviteter.

Der henvises til punkt 6.8.3.1.

5.1. Er alle adgangsveje til identificerbar luftfragt/luftpost underkastet adgangskontrol, og er adgangen begrænset til autoriserede personer?

JA eller NEJ	
Hvis JA, hvordan kontrolleres adgangen? Forklar og beskriv. Der kan afkrydses flere svar. ☐ Af sikkerhedspersonalet ☐ Af andet personale ☐ Manuel kontrol af, om personer har adgang til området ☐ Elektroniske adgangskontrolsystemer ☐ Andet, anfør nærmere	

▼**M15**

Hvis JA, hvordan sikres det, at en person har adgang til området? Forklar og beskriv. Der kan afkrydses flere svar. — Brug af et virksomhedsidentifikationskort — Brug af en anden type af virksomhedsidentifikationskort f.eks. pas eller kørekort — (Sikkerheds)personalet bruger en liste over autoriserede personer — Elektronisk adgangstilladelse, f.eks. ved brug af en chip — Uddeling af nøgler eller adgangskoder til autoriseret personale — Andet, angiv	

5.2. Er alle adgangsveje til identificerbar luftfragt/luftpost sikret? Dette gælder også adgangsveje, som ikke er i permanent brug, og veje, der normalt ikke bruges som adgangsveje, f.eks. vinduer.

JA eller NEJ	
Hvis JA, hvordan er disse adgangsveje sikret? Forklar og beskriv. Der kan afkrydses flere svar. — Sikkerhedspersonalets tilstedeværelse — Elektroniske adgangskontrolsystemer, som kun giver adgang til en person ad gangen — Barrierer, f.eks. skodder eller låse — CCTV-system — System til detektion af ubudne gæster	

5.3. Findes der yderligere foranstaltninger, som skærper sikkerheden i lokalerne generelt?

JA eller NEJ	
Hvis JA, forklar, og beskriv hvilke: ☐ Hegn eller barrierer ☐ CCTV-system ☐ System til detektion af ubudne gæster ☐ Overvågning og afpatruljering ☐ Andet, anfør nærmere	

5.4. Er bygningen solidt opført?

JA eller NEJ	

5.5. Konklusion: Er enhedens forholdsregler tilstrækkelige til at forhindre uautoriseret adgang til de dele af lokaliteten og lokalerne, hvor der arbejdes med identificerbar luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination, eller hvor den opbevares?

JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagerne.	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartsecurity-validatoren	

▼**M15**

DEL 6

Produktion

Mål: En KC3 skal have indført procedurer, som sikrer, at identificerbar luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination beskyttes mod uautoriseret adgang og/eller ulovlige indgreb under produktionsprocessen. Hvis ikke fragten eller posten beskyttes, kan den ikke overdrages til et ACC3 eller en RA3 som sikker fragt eller post.

Enheden skal påvise, at adgangen til produktionsområdet kontrolleres, og at der føres tilsyn med produktionsprocessen. Hvis produktet i produktionsfasen bliver identificerbart som luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination, skal enheden påvise, at der er truffet forholdsregler for at beskytte luftfragt/luftpost mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb fra denne fase.

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

6.1. Føres der kontrol med adgangen til produktionsområdet, og er adgangen forbeholdt autoriserede personer?

JA eller NEJ	
Hvis JA, forklar, hvordan adgangen kontrolleres, og hvordan den er forbeholdt autoriserede personer.	

6.2. Føres der tilsyn med produktionsprocessen?

JA eller NEJ	
Hvis JA, forklar, hvordan der føres tilsyn med den.	

6.3. Er der indført kontrolforanstaltninger med henblik på at forebygge ulovlige indgreb i produktionsfasen?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere.	

6.4. Konklusion: Er enhedens forholdsregler tilstrækkelige til at beskytte identificerbar luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb under produktion?

JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagerne.	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartsecurity-validatoren	

DEL 7

Emballering

Mål: En KC3 skal have indført procedurer, som sikrer, at identificerbar luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination beskyttes mod uautoriseret adgang og/eller ulovlige indgreb under emballeringsprocessen. Hvis ikke fragten eller posten beskyttes, kan den ikke overdrages til et ACC3 eller en RA3 som sikker fragt eller post.

Enheden skal påvise, at adgangen til emballeringsområdet kontrolleres, og at der føres tilsyn med emballeringsprocessen. Hvis produktet i emballeringsfasen bliver identificerbart som luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination, skal enheden påvise, at der er truffet forholdsregler for at beskytte luftfragt/luftpost mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb fra denne fase. Alle færdigvarer skal kontrolleres, inden de emballeres.

▼**M15**

Disse spørgsmål besvares, hvis produktet kan identificeres som luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination i løbet af emballeringsprocessen.

7.1. Føres der kontrol med adgangen til emballeringsområdet, og er adgangen forbeholdt autoriserede personer?

JA eller NEJ	
Hvis JA, forklar, hvordan adgangen kontrolleres, og hvordan den er forbeholdt autoriserede personer.	

7.2. Føres der tilsyn med emballeringsprocessen?

JA eller NEJ	
Hvis JA, forklar, hvordan der føres tilsyn med den.	

7.3. Er der indført kontrolforanstaltninger med henblik på at forebygge ulovlige indgreb i emballeringsfasen?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere.	

7.4. Beskriv den afsluttende ydre emballage:

a) Er den afsluttende ydre emballage solid?

JA eller NEJ	
Beskriv nærmere.	

b) Gør den afsluttende ydre emballage det let at konstatere forsøg på indgreb?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv, hvilken proces der anvendes for at gøre det let at konstatere forsøg på indgreb på emballagen, f.eks. ved anvendelse af nummereret forsegling, særlige stempler eller sikkerhedstape osv.	
Hvis NEJ, beskriv, hvilke iværksatte beskyttelsesforanstaltninger der sikrer forsendelsernes integritet.	

7.5. Konklusion: Er enhedens forholdsregler tilstrækkelige til at beskytte identificerbar luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb under emballering?

JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagerne.	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartsecurity-validatoren	

DEL 8

Oplagring

Mål: En KC3 skal have indført procedurer, som sikrer, at identificerbar luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination beskyttes mod uautoriseret adgang og/eller ulovlige indgreb under opbevaring. Hvis ikke fragten eller posten beskyttes, kan den ikke overdrages til et ACC3 eller en RA3 som sikker fragt eller post.

Enheden skal påvise, at der føres kontrol med adgangen til lagerområdet. Hvis produktet under opbevaringen bliver identificerbart som luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination, skal enheden påvise, at der er truffet forholdsregler for at beskytte luftfragt/luftpost mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb fra denne fase.

▼**M15**

Disse spørgsmål besvares, hvis produktet kan identificeres som luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination i løbet af opbevaringen.

8.1. Føres der kontrol med adgangen til lagerområdet, og er adgangen forbeholdt autoriserede personer?

JA eller NEJ	
Hvis JA, forklar, hvordan adgangen kontrolleres, og hvordan den er forbeholdt autoriserede personer.	

8.2. Opbevares den færdige og pakkede luftfragt/luftpost sikkert, og kontrolleres det, om der er sket ulovlige indgreb?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere.	
Hvis NEJ, forklar, hvordan enheden sikrer, at færdig og pakket luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination beskyttes mod uautoriseret adgang og ulovlige indgreb.	

8.3. Konklusion: Er enhedens forholdsregler tilstrækkelige til at beskytte identificerbar luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb under opbevaring?

JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagerne.	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartsecurity-validatoren	

DEL 9

Forsendelse

Mål: En KC3 skal have indført procedurer, som sikrer, at identificerbar luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination beskyttes mod uautoriseret adgang og/eller ulovlige indgreb under forsendelsesprocessen. Hvis ikke fragten eller posten beskyttes, kan den ikke overdrages til et ACC3 eller en RA3 som sikker fragt eller post.

Enheden skal påvise, at der føres kontrol med adgangen til forsendelsesområdet. Hvis produktet i forsendelsesfasen bliver identificerbart som luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination, skal enheden påvise, at der er truffet forholdsregler for at beskytte luftfragt/luftpost mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb fra denne fase.

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

9.1. Føres der kontrol med adgangen til forsendelsesområdet, og er adgangen forbeholdt autoriserede personer?

JA eller NEJ	
Hvis JA, forklar, hvordan adgangen kontrolleres, og hvordan den er forbeholdt autoriserede personer.	

9.2. Hvem har adgang til forsendelsesområdet? Der kan afkrydses flere svar.

☐ Enhedens medarbejdere ☐ Chauffører ☐ Gæster ☐ Leverandører ☐ Andet, angiv	

▼M15

9.3. Føres der tilsyn med forsendelsesprocessen?

JA eller NEJ	
Hvis JA, forklar, hvordan der føres tilsyn med den.	

9.4. Er der indført kontrolforanstaltninger med henblik på at forebygge ulovlige indgreb i forsendelsesområdet?

JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere.	

9.5. Konklusion: Er enhedens forholdsregler tilstrækkelige til at beskytte identificerbar luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb under forsendelsesprocessen?

JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagerne.	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartsecurity-validatoren	

DEL 10

Forsendelser fra andre kilder

Mål: En KC3 skal have indført procedurer, som sikrer, at fragt eller post, som KC3'en ikke selv står for, ikke overdrages til et ACC3 eller en RA3 som sikker fragt eller post.

En KC3 kan videresende forsendelser, som vedkommende ikke selv står for, til en RA3 eller et ACC3, hvis:

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

b) oprindelsen er tydeligt markeret på forsendelsen eller på de ledsagende dokumenter.

Alle sådanne forsendelser skal screenes af en RA3 eller et ACC3, inden de lastes på et luftfartøj.

10.1. Modtager enheden fragt- eller postforsendelser, der skal transporteres ad luftvejen, fra andre enheder?

JA eller NEJ	
JA eller NEJ Hvis JA, hvordan holdes disse forsendelser adskilt fra virksomhedens egen fragt eller post, og hvordan udpeges de over for den sikkerhedsgodkendte fragtagent/speditøren?	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartsecurity-validatoren	

DEL 11

Transport

Mål: En KC3 skal have indført procedurer, som sikrer, at identificerbar luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination beskyttes mod uautoriseret adgang og/eller ulovlige indgreb under transport. Hvis ikke fragten eller posten beskyttes, kan den ikke modtages af et ACC3 eller en RA3 som sikker fragt eller post.

Under transport af sikrede forsendelser er en KC3 ansvarlig for forsendelsernes beskyttelse. Dette gælder også, når transporten udføres af en anden enhed, f.eks. en speditør, på vegne af den pågældende KC3. Det gælder ikke, når forsendelserne transporteres på et ACC3's eller en RA3's ansvar.

▼**M15**

Disse spørgsmål besvares, hvis produktet under transport kan identificeres som luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination.

11.1. Hvordan udbringes luftfragt/luftpost til ACC3 eller RA3?	
a) Transport udført af den validerede enhed?	
JA eller NEJ	
b) ACC3's/RA3's transport?	
JA eller NEJ	
c) Den validerede enheds leverandør?	
JA eller NEJ	
11.2. Er luftfragten/luftposten emballeret, så det er let at konstatere forsøg på indgreb?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, hvordan?	
11.3. Forsegles eller låses køretøjet inden transporten?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, hvordan?	
11.4. Når der anvendes nummererede forseglinger, føres der da kontrol med adgangen til forseglingerne, og registreres numrene?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, angiv hvordan.	
11.5. Underskriver den pågældende speditør speditørerklæringen (hvis relevant)?	
JA eller NEJ	
11.6. Har den person, der transporterer fragten, gennemgået en specifik uddannelse i sikkerhedskontrol og sikkerhedsbevidsthed, inden personen blev bemyndiget til at transportere sikret luftfragt/luftpost?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv, hvilken form for sikkerhedskontrol (forud for ansættelsen, baggrundskontrol osv.) og hvilken form for uddannelse (uddannelse i sikkerhedsbevidsthed osv.).	
11.7. Konklusion: Er forholdsreglerne tilstrækkelige til at beskytte luftfragt/luftpost mod uautoriseret adgang i forbindelse med transporten?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagerne.	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartsecurity-validatoren	

DEL 12

Efterlevelse

Mål: Efter at have evalueret de forudgående 11 dele af denne checkliste skal EU-luftfartsecurity-validatoren konkludere, om kontrolbesøget på stedet bekræfter, at sikkerhedskontrollen gennemføres, og at målene i denne checkliste for luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination efterleves.

▼**M15**

Der findes to mulige scenarier. EU-luftfartsecurity-validatoren konkluderer, at enheden:

a) efterlever målene i denne checkliste. Validatoren giver den validerede enhed den originale valideringsrapport og afgiver en erklæring om, at enheden er udpeget som kendt befragter fra et tredjeland med EU-validering af luftfartssikkerheden (KC3)

b) ikke efterlever målene i denne checkliste. I dette tilfælde er enheden ikke berettiget til at levere sikret luftfragt eller luftpost med EU/EØS som destination til et ACC3 eller en RA3, uden at den screenes af en autoriseret part. Enheden modtager en kopi af den udfyldte checkliste med angivelse af manglerne.

Generelt skal EU-luftfartsecurity-validatoren afgøre, om fragt og post, som håndteres af den validerede enhed, behandles på en sådan måde, at den på det tidspunkt, hvor den leveres til et ACC3 eller en RA3, kan anses for at være sikker og kan flyves til EU/EØS i overensstemmelse med gældende EU-lovgivning.

EU-luftfartsecurity-validatoren skal tage højde for, at evalueringen er baseret på en overordnet målbaseret efterlevelsesmetode.

12.1. Overordnet konklusion:

Bedømmelse (og meddelelse) (fremhæv det, der gælder) Hvis der står »BESTÅET«, opfattes enheden som værende udpeget som kendt befragter fra et tredjeland med EU-validering af luftfartssikkerheden (KC3).	Bestået/Ikke-bestået

Hvis den samlede bedømmelse er ikke-bestået, angives nedenfor de områder, hvor enheden ikke opfylder de krævede sikkerhedsnormer eller har specifikke svage punkter. Det angives endvidere, hvilke tilpasninger der må foretages for at opfylde den krævede norm og dermed bestå.

Bemærkninger fra EU-luftfartsecurity-validatoren	
Bemærkninger fra enheden	

Navn på validator:

Dato:

Underskrift:

BILAG

Liste over besøgte og interviewede personer og enheder

Angiv navnet på enheden, navnet på kontaktpersonen og datoen for besøget eller interviewet.

Enhedens navn	Kontaktpersonens navn	Dato for besøg/interview

▼B

TILLÆG 6–D

LUFTFARTSSIKKERHEDSINSTRUKSER FOR

REGISTREREDE BEFRAGTERE

Disse instrukser er udarbejdet til Deres brug og til information af Deres personale, som er beskæftiget med at forberede og kontrollere forsendelser af luftfragt/luftpost. Disse instrukser udleveres til Dem i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fastsættelse af fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart og dertil hørende gennemførelsesretsakter.

Lokaler

Adgang til områder, hvor forsendelser af identificerbar luftfragt/luftpost forberedes, pakkes og/eller oplagres, kontrolleres for at sikre, at ingen uautoriserede personer har adgang til forsendelserne.

Besøgende skal ledsages hele tiden inden for, eller formenes adgang til, de områder, hvor forsendelser af identificerbar luftfragt/luftpost forberedes, pakkes og/eller oplagres.

Personale

Integriteten af alt ansat personale, der vil få adgang til identificerbar luftfragt/luftpost, skal verificeres. Denne verifikation skal som minimum omfatte et identitetscheck (om muligt med billedlegitimation: id-kort, kørekort eller pas) og en kontrol af CV og eller opgivne anbefalinger.

Alt personale, som har adgang til identificerbar luftfragt/luftpost, skal gøres opmærksom på deres sikkerhedsopgaver som fastlagt i disse instrukser.

Udpeget ansvarshavende

Der udpeges mindst én person med ansvar for anvendelsen og kontrollen af disse instrukser (den udpegede ansvarshavende).

Forsendelsens integritet

Forsendelser af luftfragt/luftpost må ikke indeholde forbudte genstande, medmindre de er behørigt angivet og underlagt gældende love og bestemmelser.

Forsendelser af luftfragt/luftpost skal beskyttes mod uautoriseret adgang.

Forsendelser af luftfragt/luftpost pakkes forsvarligt og lukkes om muligt, så det tydeligt ses, hvis de udsættes for indgreb.

Forsendelser af luftfragt/luftpost, der afsendes, beskrives fyldestgørende på den medfølgende dokumentation sammen med korrekte adresseringsoplysninger.

Transport

Hvis den registrerede befragter er ansvarlig for transporten af forsendelser af luftfragt/luftpost, skal forsendelserne beskyttes mod uautoriseret adgang.

Hvis den registrerede befragter benytter en kontrahent:

a) forsegles forsendelsen forud for transporten, og

b) speditøren, som udfører transporten på vegne af den registrerede befragter, skal acceptere speditørerklæringen i tillæg 6-E.

Den underskrevne erklæring eller en genpart af en tilsvarende fra den kompetente myndighed opbevares af den registrerede befragter.

Uregelmæssigheder

Hvis der konstateres åbenbare, eller der er mistanke om, uregelmæssigheder i relation til disse instrukser, indberettes disse til den udpegede ansvarshavende. Den udpegede ansvarshavende træffer de fornødne forholdsregler.

▼B

Forsendelser fra andre kilder

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

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

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

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

Uanmeldte inspektioner

Luftfartssikkerhedsinspektører fra den kompetente myndighed kan udføre uanmeldte inspektioner for at verificere, at disse instrukser opfyldes. Inspektørerne vil altid medbringe officiel legitimation, som skal fremvises efter anmodning i forbindelse med en inspektion af Deres lokaler. Inspektørens navn og billede vil være på legitimationen.

Forbudte genstande

Brugsklare eksplosive og brændbare stoffer må ikke befordres i fragtforsendelser, medmindre kravene i alle sikkerhedsbestemmelser er opfyldt fuldt ud. ►M9 ——————— ◄

Forpligtelseserklæringer

De behøver ikke at underskrive og forelægge »Forpligtelseserklæring — registreret befragter« for den sikkerhedsgodkendte fragtagent, hvis Deres virksomhed besidder et AEO-certifikat som omhandlet i artikel 14a, stk. 1, litra b) eller c), i Kommissionens forordning (EF) nr. 1875/2006 om ændring af forordning (EØF) nr. 2454/93.

Men hvis De ikke længere besidder et AEO–certifikat, er De forpligtet til øjeblikkeligt at oplyse den sikkerhedsgodkendte fragtagent herom. Den sikkerhedsgodkendte fragtagent vil i dette tilfælde oplyse Dem om, hvordan De opnår status som registreret befragter.

FORPLIGTELSESERKLÆRING — REGISTRERET BEFRAGTER

I overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fastsættelse af fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart og dertil hørende gennemførelsesretsakter

erklærer undertegnede, at:

— [virksomhedens navn] opfylder disse »Luftfartssikkerhedsinstrukser for registrerede befragtere«

— [virksomhedens navn] sikrer, at det personale, som har adgang til luftfragt/luftpost, får meddelelse om disse instrukser

— [virksomhedens navn] opbevarer luftfragt/luftpost sikkert, indtil den overdrages til den sikkerhedsgodkendte fragtagent

— [virksomhedens navn] accepterer, at forsendelser kan underkastes sikkerhedskontrol, herunder screening, og

— [virksomhedens navn] accepterer, at medlemsstatens kompetente myndighed foretager uanmeldte inspektioner i virksomhedens lokaler for at undersøge, om [virksomhedens navn] overholder disse instrukser.

Jeg påtager mig det fulde ansvar for denne erklæring.

Navn:

Stilling inden for virksomheden:

Dato:

Underskrift:

▼M9

TILLÆG 6–E

SPEDITØRERKLÆRING

I overensstemmelse med forordning (EF) nr. 300/2008 om fastsættelse af fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart og dertil hørende gennemførelsesretsakter

▼**M9**

bekræfter jeg herved, at i forbindelse med indsamling, befordring, oplagring og levering af sikkerhedskontrolleret fragt/post [på vegne af *navnet* på *den sikkerhedsgodkendte fragtagent, det luftfartsselskab, som udfører sikkerhedskontrol for fragt eller post, den kendte befragter eller den registrerede befragter*] vil følgende sikkerhedsprocedurer blive fulgt:

— Alt personale, der transporterer denne luftfragt/post, vil have gennemgået generelle kurser i sikkerhedsbevidsthed i henhold til punkt 11.2.7 i bilaget til forordning (EU) nr. 185/2010.

— Integriteten af alt ansat personale med adgang til denne luftfragt/luftpost vil blive verificeret. Denne verifikation skal som minimum omfatte et identitetscheck (om muligt med billedlegitimation: id-kort, kørekort eller pas) og en kontrol af CV og/eller opgivne anbefalinger.

— Køretøjers lastrum vil blive forseglet eller aflåst. Lastbiler med presenninger vil blive sikret med TIR-snor. Ladet på ladvogne holdes under observation ved transport af luftfragt.

— Umiddelbart før lastning undersøges lastrummet, og lastrummets integritet opretholdes, indtil lastningen er afsluttet.

— Hver chauffør vil medbringe et id-kort, pas, kørekort eller et andet dokument med foto af personen, der er udstedt eller anerkendes af de nationale myndigheder.

— Chauffører foretager ingen ikke-planmæssige stop mellem indsamling og levering. Hvis et sådant stop er uundgåeligt, kontrollerer chaufføren ved sin tilbagekomst, at lasten er sikret, og at låse og/eller forseglinger er ubrudte. Opdager chaufføren tegn på indgreb, underretter han sin foresatte herom, og luftfragten/posten må ikke afleveres, uden at indgrebet anmeldes i forbindelse med afleveringen.

— Transporten må ikke gives i underentreprise til tredjemand, medmindre denne også har indgået en speditøraftale med [samme navn som ovenfor på den sikkerhedsgodkendte fragtagent, den kendte befragter, den registrerede befragter eller også den kompetente myndighed, som har godkendt eller certificeret speditøren], og

— Andre tjenester (f.eks. opbevaring) må ikke gives i underentreprise til tredjemand, medmindre denne er en sikkerhedsgodkendt fragtagent eller en enhed, som den kompetente myndighed har certificeret eller godkendt og opført på en liste med henblik på at levere disse tjenester.

Jeg påtager mig det fulde ansvar for denne erklæring.

Navn:

Stilling:

Virksomhedens navn og adresse:

Dato:

Underskrift:

▼**M11**

TILLÆG 6-F

FRAGT OG POST

6-Fi

TREDJELANDE OG OVERSØISKE LANDE OG TERRITORIER MED SÆRLIGE FORBINDELSER TIL UNIONEN I HENHOLD TIL TRAKTATEN OM DEN EUROPÆISKE UNIONS FUNKTIONSMÅDE, OG FOR HVILKE AFSNITTET OM TRANSPORT I NÆVNTE TRAKTAT IKKE FINDER ANVENDELSE, SOM FØLGER SIKKERHEDSNORMER, DER ER ANERKENDT SOM VÆRENDE ÆKVIVALENTE MED DE FÆLLES GRUNDLÆGGENDE NORMER

6-Fii

TREDJELANDE OG OVERSØISKE LANDE OG TERRITORIER MED SÆRLIGE FORBINDELSER TIL UNIONEN I HENHOLD TIL TRAKTATEN OM DEN EUROPÆISKE UNIONS FUNKTIONSMÅDE, OG FOR HVILKE AFSNITTET OM TRANSPORT I NÆVNTE TRAKTAT IKKE FINDER ANVENDELSE, FOR HVILKE ACC3-UDPEGNING IKKE ER PÅKRÆVET

Tredjelande og oversøiske lande og territorier med særlige forbindelser til Unionen i henhold til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde eller traktaten om Den Europæiske Union, for hvilke ACC3-udpegning ikke er påkrævet, er anført i en særskilt kommissionsafgørelse.

▼**M17**

6-Fiii

VALIDERINGSAKTIVITETER I TREDJELANDE OG OVERSØISKE LANDE OG TERRITORIER MED SÆRLIGE FORBINDELSER TIL UNIONEN I HENHOLD TIL TRAKTATEN OM DEN EUROPÆISKE UNIONS FUNKTIONSMÅDE, OG FOR HVILKE AFSNITTET OM TRANSPORT I NÆVNTE TRAKTAT IKKE FINDER ANVENDELSE, DER ER ANERKENDT SOM LIGESTILLET MED EU-VALIDERING AF LUFTFARTSSIKKERHEDEN

▼**M6**

TILLÆG 6-G

BESTEMMELSER VEDRØRENDE FRAGT OG POST FRA TREDJELANDE

Et ACC3's sikkerhedsprogram skal enten for hver enkelt tredjelandslufthavn eller som et generisk dokument for samtlige tredjelandslufthavne med angivelse af eventuelle afvigelser for hver navngiven lufthavn indeholde:

a) en beskrivelse af foranstaltningerne for luftfragt og -post

b) oplysninger om modtageprocedurerne

c) krav og kriterier gældende for sikkerhedsgodkendte fragtagenter

d) krav og kriterier gældende for kendte befragtere

e) krav og kriterier gældende for registrerede befragtere

f) normer for screening og fysisk kontrol

g) oplysninger om, hvor der foretages screening og fysisk kontrol

h) oplysninger om screeningudstyr

i) oplysninger om det pågældende luftfartsselskab eller tjenesteydelsesleverandøren

j) en liste over undtagelser fra security-screening eller fysisk kontrol

k) oplysninger om håndteringen af højrisikofragt og -post.

▼M6

TILLÆG 6-H

FORPLIGTELSESERKLÆRING — ACC3

Undertegnede erklærer, at:

— oplysningerne i virksomhedens sikkerhedsprogram vedrørende forsendelser, der medbringes til EU fra et tredjeland, efter min bedste overbevisning er korrekte og præcise

— sikkerhedsprogrammets praksis og procedurer for forsendelser, der medbringes til EU fra tredjelande, vil blive gennemført og opretholdt på alle lokaliteter, der er omfattet af dette program

— sikkerhedsprogrammet vil blive justeret og tilpasset, så det opfylder alle fremtidige ændringer af EU-lovgivningen, der tager sigte på at fastsætte krav vedrørende luftfragt/luftpost, der medbringes til EU fra tredjelande, medmindre [luftfartsselskabets navn] over for [den ansvarlige myndigheds navn] tilkendegiver et ønske om ikke længere at medbringe forsendelser til EU fra tredjelande

— [luftfartsselskabets navn] skriftligt informerer [den ansvarlige myndigheds navn] om eventuelle ændringer af de relevante dele af sit sikkerhedsprogram inden for en frist på ti dage

— virksomheden har udpeget [navnet på den ansvarlige] til på sine vegne at bære det overordnede ansvar for sikkerhedsforanstaltninger vedrørende luftfragt-/luftpostoperationer i [navnet på tredjelandslufthavnen]

— [luftfartsselskabets navn] fra den 1. juli 2014 etablerer og ajourfører en database med oplysninger om sikkerhedsgodkendte fragtagenter, kendte befragtere og registrerede befragtere i tredjelande og stiller den til rådighed for inspektion

— [luftfartsselskabets navn] som krævet samarbejder fuldt ud i forbindelse med alle inspektioner og på anmodning stiller alle dokumenter og ovennævnte database til rådighed for kontrol

— [luftfartsselskabets navn] oplyser [den ansvarlige myndigheds navn] om eventuelle alvorlige brud på sikkerheden og om eventuelle mistænkelige omstændigheder, som kunne være relevante for luftfragtens/luftpostens sikkerhed i det pågældende tredjeland, bl.a. eventuelle forsøg på at skjule forbudte genstande i forsendelser, og at

— [luftfartsselskabets navn] informerer [den ansvarlige myndigheds navn], hvis:

a) det ophører med sit virke eller ændrer navn

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

c) det ikke længere opfylder de krav i EU-lovgivningen, som vedrører luftfragt/luftpost, der medbringes til EU fra tredjelande.

Jeg påtager mig det fulde ansvar for denne erklæring.

Navn:

Stilling i virksomheden:

Dato:

Underskrift:

▼M11

TILLÆG 6-H1

FORPLIGTELSESERKLÆRING — ACC3 MED EU-VALIDERING AF LUFTFARTSSIKKERHEDEN

På vegne af [luftfartsselskabets navn] tager jeg følgende til efterretning:

I denne rapport fastlægges sikkerhedsniveauet for luftfragttransportoperationer med EU/EØS som destination ([1]) for så vidt angår de sikkerhedsnormer, som er anført i checklisten eller er omhandlet heri ([2]).

[Luftfartsselskabets navn] kan først udpeges som ACC3 (»Air Cargo or Mail Carrier operating into the Union from a Third Country Airport«), efter at en EU-valideringsrapport er forelagt og godkendt af den kompetente myndighed i en medlemsstat i Den Europæiske Union eller Island, Norge og Schweiz til dette formål, og de nærmere enkeltheder vedrørende ACC3 er indført i Unionens database over oplysninger om sikkerhedsgodkendte fragtagenter og kendte befragtere.

Hvis der i rapporten konstateres manglende efterlevelse af de heri omhandlede sikkerhedsforanstaltninger, kan dette føre til inddragelse af udpegningen af [luftfartsselskabets navn] som et ACC3, der allerede er opnået i denne lufthavn, hvilket vil forhindre [luftfartsselskabets navn] i at transportere fragt eller post til EU/EØS-området fra denne lufthavn.

Rapporten er gyldig i fem år og udløber således senest den._

På vegne af [luftfartsselskabets navn] erklærer undertegnede, at:

— [luftfartsselskabets navn] vil acceptere de nødvendige opfølgende foranstaltninger med henblik på at overvåge de standarder, som er fastslået i rapporten.

— Eventuelle ændringer af [luftfartsselskabets navn]s operationer, der ikke kræver en fuld fornyet validering, anføres i den oprindelige rapport ved at tilføje oplysninger samtidig med, at de tidligere oplysninger kan læses. Dette kan vedrøre følgende ændringer:

  1) det overordnede sikkerhedsansvar overdrages til en anden person end den, som er angivet i punkt 1.7 i tillæg 6-C3 til forordning (EU) nr. 185/2010

  2) andre ændringer af lokaler eller procedurer, som må forventes at få mærkbar indflydelse på sikkerheden

— [Luftfartsselskabets navn] skal underrette den myndighed, der har udpeget det som ACC3, hvis [luftfartsselskabets navn] ophører med sit virke, ikke længere beskæftiger sig med luftfragt/luftpost eller ikke længere kan opfylde de krav, der valideres i denne rapport.

— [Luftfartsselskabets navn] vil opretholde det fastslåede sikkerhedsniveau i denne rapport i overensstemmelse med checklistens mål og i givet fald gennemføre og anvende eventuelle yderligere sikkerhedsforanstaltninger, der kræves for at blive udpeget som ACC3, hvis sikkerhedsnormer konstateres at være utilstrækkelige, indtil den efterfølgende validering af aktiviteterne hos [luftfartsselskabets navn].

På vegne af [Navn på luftfartsselskab] påtager jeg mig det fulde ansvar for denne erklæring.

Navn:

Stilling i virksomheden:

Dato:

Underskrift:

([1]) Lufthavne i Belgien, Bulgarien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Det Forenede Kongerige, Frankrig, Grækenland, Irland, Italien, Letland, Litauen, Luxembourg, Malta, Nederlandene, Polen, Portugal, Rumænien, Slovakiet, Slovenien, Spanien, Sverige, Tjekkiet, Tyskland, Ungarn og Østrig samt Island, Norge og Schweiz.

([2]) Forordning (EU) nr. 185/2010, ændret ved gennemførelsesforordning (EU) nr. 859/2011.

▼M15

TILLÆG 6-H2

FORPLIGTELSESERKLÆRING — SIKKERHEDSGODKENDT FRAGTAGENT FRA ET TREDJELAND MED EU-VALIDERING AF LUFTFARTSSIKKERHEDEN (RA3)

På vegne af [RA3's navn] tager jeg følgende til efterretning:

I denne rapport fastlægges sikkerhedsniveauet for luftfragttransportoperationer med EU/EØS som destination, for så vidt angår de sikkerhedsnormer, som er anført i checklisten eller er omhandlet heri.

[RA3's navn] kan først udpeges som sikkerhedsgodkendt fragtagent fra et tredjeland med EU-validering af luftfartssikkerheden (RA3), når en EU-luftfartsecurity-validator, som står opført i EU's database vedrørende sikkerhedsgodkendte fragtagenter og kendte befragtere, har udført en EU-validering af luftfartssikkerheden med bedømmelsen »BESTÅET«.

Hvis der i rapporten konstateres manglende efterlevelse af de heri omhandlede sikkerhedsforanstaltninger, kan dette føre til inddragelse af udpegningen af [RA3's navn] som RA3, der allerede er opnået for disse lokaler, hvilket vil forhindre [RA3's navn] i at levere sikret luftfragt eller luftpost med EU/EØS som destination til et ACC3 eller en anden RA3.

Rapporten er gyldig i fem år og udløber således senest den …

På vegne af [RA3's navn] erklærer undertegnede, at:

a) [RA3's navn] vil acceptere de nødvendige opfølgende foranstaltninger med henblik på at overvåge de standarder, som er fastslået i rapporten.

b) Eventuelle ændringer af [RA3's navn]s operationer, der ikke kræver en fuldt fornyet validering, anføres i den oprindelige rapport ved at tilføje oplysninger samtidig med, at de tidligere oplysninger kan læses. Dette kan vedrøre følgende ændringer:

   (1) det overordnede sikkerhedsansvar overdrages til en anden person end den, som er angivet i punkt 1.8 i tillæg 6-C2 til forordning (EU) nr. 185/2010

   (2) andre ændringer af lokaler eller procedurer, som må forventes at få mærkbar indflydelse på sikkerheden.

c) [RA3's navn] skal underrette det ACC3 og de RA3'er, det leverer sikret luftfragt og/eller luftpost til, hvis [RA3's navn] ophører med sit virke, ikke længere beskæftiger sig med luftfragt/luftpost eller ikke længere kan opfylde de krav, der valideres i denne rapport.

d) [RA3's navn] vil opretholde det fastslåede sikkerhedsniveau i denne rapport i overensstemmelse med checklistens mål og i givet fald gennemføre og anvende eventuelle yderligere sikkerhedsforanstaltninger, der kræves for at blive udpeget som RA3, hvis sikkerhedsnormerne konstateres at være utilstrækkelige, indtil den efterfølgende validering af aktiviteterne hos [RA3's navn].

På vegne af [RA3's navn] påtager jeg mig det fulde ansvar for denne erklæring.

Navn:

Stilling i virksomheden:

Dato:

Underskrift:

▼M15

TILLÆG 6-H3

FORPLIGTELSESERKLÆRING — KENDT BEFRAGTER FRA ET TREDJELAND MED EU-VALIDERING AF LUFTFARTSSIKKERHEDEN (KC3)

På vegne af [KC3's navn] tager jeg følgende til efterretning:

I denne rapport fastlægges sikkerhedsniveauet for luftfragttransportoperationer med EU/EØS som destination ([1]) for så vidt angår de sikkerhedsnormer, som er anført i checklisten eller er omhandlet heri ([2]).

[KC3's navn] kan først udpeges som kendt befragter fra et tredjeland med EU-validering af luftfartssikkerheden (KC3), når en EU-luftfartsecurity-validator, som står opført i EU's database vedrørende sikkerhedsgodkendte fragtagenter og kendte befragtere, har udført en EU-validering af luftfartssikkerheden med bedømmelsen »BESTÅET«.

Hvis der i rapporten konstateres manglende efterlevelse af de heri omhandlede sikkerhedsforanstaltninger, kan dette føre til inddragelse af udpegningen af [KC3's navn] som KC3, der allerede er opnået for disse lokaler, hvilket vil forhindre [KC3's navn] i at levere sikret luftfragt eller luftpost med EU/EØS som destination til et ACC3 eller en sikkerhedsgodkendt fragtagent fra et tredjeland med EU-validering af luftfartssikkerheden (RA3).

Rapporten er gyldig i fem år og udløber således senest den …

På vegne af [KC3's navn] erklærer undertegnede, at:

a) [KC3's navn] vil acceptere de nødvendige opfølgende foranstaltninger med henblik på at overvåge de standarder, som er fastslået i rapporten.

b) Eventuelle ændringer af [KC3's navn]s operationer, der ikke kræver en fuldt fornyet validering, anføres i den oprindelige rapport ved at tilføje oplysninger samtidig med, at de tidligere oplysninger kan læses. Dette kan vedrøre følgende ændringer:

   (1) det overordnede sikkerhedsansvar overdrages til en anden person end den, som er angivet i punkt 1.9 i tillæg 6-C4 til forordning (EU) nr. 185/2010

   (2) andre ændringer af lokaler eller procedurer, som må forventes at få mærkbar indflydelse på sikkerheden.

c) [KC3's navn] skal underrette det ACC3 og de RA3'er, det leverer sikret luftfragt og/eller luftpost til, hvis [KC3's navn] ophører med sit virke, ikke længere beskæftiger sig med luftfragt/luftpost eller ikke længere kan opfylde de krav, der valideres i denne rapport.

d) [KC3's navn] vil opretholde det fastslåede sikkerhedsniveau i denne rapport i overensstemmelse med checklistens mål og i givet fald gennemføre og anvende eventuelle yderligere sikkerhedsforanstaltninger, der kræves for at blive udpeget som KC3, hvis sikkerhedsnormerne konstateres at være utilstrækkelige, indtil den efterfølgende validering af aktiviteterne hos [KC3's navn].

På vegne af [KC3's navn] påtager jeg mig det fulde ansvar for denne erklæring.

Navn:

Stilling i virksomheden:

Dato:

Underskrift:

([1]) Lufthavne i Belgien, Bulgarien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Det Forenede Kongerige, Frankrig, Grækenland, Irland, Italien, Kroatien, Letland, Litauen, Luxembourg, Malta, Nederlandene, Polen, Portugal, Rumænien, Slovakiet, Slovenien, Spanien, Sverige, Tjekkiet, Tyskland, Ungarn og Østrig samt Island, Norge og Schweiz.

([2]) Forordning (EU) nr. 185/2010, som ændret ved gennemførelsesforordning (EU) nr. 859/2011 og (EU) nr. 1082/2012.

▼M6

TILLÆG 6-I

Der er fastsat bestemmelser vedrørende højrisikofragt og –post i en særskilt kommissionsafgørelse.

TILLÆG 6-J

Bestemmelser for anvendelsen af screeningudstyr er fastsat i en særskilt kommissionsafgørelse.

▼B

7. LUFTFARTSSELSKABERS POST OG MATERIALER

7.0. ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Medmindre andet er angivet, eller medmindre udførelsen af sikkerhedskontrollen som omhandlet i henholdsvis kapitel 4, 5 og 6 sikres af en myndighed, lufthavnsoperatør, enhed eller et andet luftfartsselskab, skal et luftfartsselskab sikre gennemførelsen af de foranstaltninger, der er fastsat i dette kapitel for luftfartsselskabets post og materialer.

7.1. LUFTFARTSSELSKABERS POST OG MATERIALER, DER SKAL LASTES PÅ ET LUFTFARTØJ

7.1.1. Inden luftfartsselskabets post og materialer lastes om bord i et luftfartøjs lastrum, skal de enten screenes og beskyttes i overensstemmelse med kapitel 5 eller underkastes sikkerhedskontrol og beskyttes i overensstemmelse med kapitel 6.

7.1.2. Inden luftfartsselskabets post og materialer lastes om bord i andre dele af et luftfartøj end lastrummet, skal de screenes og beskyttes i overensstemmelse med bestemmelserne om håndbagage i kapitel 4.

7.1.3. Luftfartsselskabets post og materialer, der skal lastes om bord på et luftfartøj, skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i en særskilt kommissionsafgørelse.

7.2. LUFTFARTSSELSKABERS MATERIALER, DER BENYTTES TIL HÅNDTERING AF PASSAGERER OG BAGAGE

7.2.1. Alle luftfartsselskabets materialer, som benyttes til håndtering af passagerer og bagage, og som kunne benyttes til at bringe flysikkerheden i fare, beskyttes eller holdes under opsyn for at forhindre uautoriseret adgang.

Benyttelse af selv-check-in og relevante internetmuligheder, der stilles til rådighed for passagererne, betragtes som autoriseret adgang til sådanne materialer.

7.2.2. Kasserede materialer, som kunne benyttes til at opnå uautoriseret adgang eller transportere bagage ind i det security-beskyttede område eller om bord på luftfartøjer, skal tilintetgøres eller sættes ud af funktion.

7.2.3. Afgangskontrolsystemer og check-in-systemer skal håndteres på en sådan måde, at uautoriseret adgang til systemerne forhindres.

Selv-check-in, der stilles til rådighed for passagererne, betragtes som autoriseret adgang til sådanne systemer.

8. FORSYNINGER TIL FLYVNINGEN

8.0. ALMINDELIGE BESTEMMELSER

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

▼B

8.0.2. I dette kapitel forstås ved »forsyninger til flyvningen« alle genstande, der er bestemt til at blive taget med om bord på et luftfartøj med henblik på passagerers eller besætningsmedlemmers brug, fortæring eller køb under flyvningen, bortset fra:

a) håndbagage

b) genstande, der bæres af andre personer end passagerer, og

c) luftfartsselskabers post og materialer.

I dette kapitel forstås ved »sikkerhedsgodkendt leverandør af forsyninger til flyvningen« en leverandør, hvis procedurer opfylder sådanne fælles sikkerhedsregler og -normer, at levering af forsyninger til flyvningen direkte til luftfartøjer kan tillades.

I dette kapitel forstås ved »kendt leverandør af forsyninger til flyvningen« en leverandør, hvis procedurer opfylder sådanne fælles sikkerhedsregler og -normer, at der kan leveres forsyninger til flyvningen til et luftfartsselskab eller en sikkerhedsgodkendt leverandør, men ikke direkte til luftfartøjer.

8.0.3. Forsyninger betragtes som forsyninger til flyvningen fra det tidspunkt, hvor de kan identificeres som forsyninger, der tages med om bord på et luftfartøj med henblik på passagerers eller besætningsmedlemmers brug, fortæring eller køb under flyvningen.

▼M9

8.0.4. Listen over forbudte genstande i forsyninger til flyvningen er den samme som listen i tillæg 4-C.

▼B

8.1. SIKKERHEDSKONTROL

8.1.1. **Sikkerhedskontrol — almindelige bestemmelser**

8.1.1.1. Forsyninger til flyvningen screenes, inden de bringes ind i et security-beskyttet område, medmindre:

a) et luftfartsselskab, der leverer disse forsyninger til sit eget luftfartøj, har gennemført den krævede sikkerhedskontrol af forsyningerne, og disse har været beskyttet mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvor denne sikkerhedskontrol blev udført, og indtil leveringen ved luftfartøjet, eller

b) en sikkerhedsgodkendt leverandør har gennemført den krævede sikkerhedskontrol af forsyningerne, og disse har været beskyttet mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvor denne sikkerhedskontrol blev udført, og indtil ankomsten i det security-beskyttede område eller i givet fald til leveringen til luftfartsselskabet eller en anden sikkerhedsgodkendt leverandør, eller

c) en kendt leverandør har gennemført den krævede sikkerhedskontrol af forsyningerne, og disse har været beskyttet mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvor denne sikkerhedskontrol blev udført, og indtil leveringen til luftfartsselskabet eller til den sikkerhedsgodkendte leverandør.

8.1.1.2. Forsyninger til flyvningen, som modtages fra en sikkerhedsgodkendt leverandør eller en kendt leverandør, og som viser tegn på indgreb, eller hvor der er grund til at antage, at de ikke er beskyttet mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvor kontrollen blev udført, skal screenes.

8.1.1.3. Sikkerhedskontrollen af forsyninger til flyvningen skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i en særskilt kommissionsafgørelse.

8.1.2. **Screening**

8.1.2.1. I forbindelse med screening af forsyninger til flyvningen vælges de anvendte midler eller metoder under hensyn til forsyningernes art, og screeningen skal være af en tilstrækkelig høj standard til at sikre, at ingen forbudte genstande er skjult i forsyningerne.

▼B

8.1.2.2. Screeningen af forsyninger til flyvningen skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i en særskilt kommissionsafgørelse.

▼M18

8.1.2.3. Følgende screeningmidler eller –metoder anvendes hver for sig eller i kombination:

a) visuel kontrol

b) manuel undersøgelse

c) røntgenudstyr

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

e) spordetektionsudstyr (ETD-udstyr) i kombination med litra a)

f) bombehunde i kombination med litra a).

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

▼B

8.1.3. **Godkendelse af sikkerhedsgodkendte leverandører**

8.1.3.1. Sikkerhedsgodkendte leverandører godkendes af den nationale myndighed.

Godkendelsen som sikkerhedsgodkendt leverandør skal gælde for en specifik lokalitet.

Enhver enhed, der varetager sikkerhedskontrol som omhandlet i punkt 8.1.5 og leverer forsyninger til flyvningen direkte til luftfartøjer, skal godkendes som en sikkerhedsgodkendt leverandør. Dette gælder ikke for et luftfartsselskab, der selv udfører denne sikkerhedskontrol og kun leverer forsyninger til sine egne luftfartøjer.

8.1.3.2. Hver medlemsstats kompetente myndighed definerer i sit nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart, jf. artikel 10 i forordning (EF) nr. 300/2008, ansvarsområderne for gennemførelsen af den følgende procedure for godkendelse af sikkerhedsgodkendte leverandører:

a) Enheden ansøger om den kompetente myndigheds godkendelse i den medlemsstat, hvor dens lokalitet er beliggende, med henblik på at opnå status som sikkerhedsgodkendt leverandør.

Ansøgeren forelægger den kompetente myndighed et sikkerhedsprogram. I programmet beskrives, hvilke metoder og procedurer leverandøren skal følge for at opfylde kravene i punkt 8.1.5. Programmet skal ligeledes indeholde en beskrivelse af, hvordan leverandøren selv overvåger, at disse metoder og procedurer overholdes.

▼B

Ansøgeren forelægger endvidere den i tillæg 8-A indeholdte »Forpligtelseserklæring — sikkerhedsgodkendt leverandør af forsyninger til flyvningen«. Denne erklæring skal være underskrevet af den juridiske repræsentant eller af den person, der er ansvarlig for sikkerheden.

Den underskrevne erklæring opbevares af den pågældende kompetente myndighed.

b) Den kompetente myndighed eller en ►M11 EU-luftfartsecurity-validator ◄, der handler på dennes vegne, undersøger sikkerhedsprogrammet og aflægger efterfølgende et kontrolbesøg på de angivne lokaliteter for at vurdere, om ansøgeren opfylder kravene i punkt 8.1.5.

c) Hvis myndigheden finder de oplysninger, der forelægges i henhold til litra a) og b), tilfredsstillende, kan den godkende leverandøren som sikkerhedsgodkendt leverandør til nærmere angivne lokaliteter. Finder den kompetente myndighed ikke oplysningerne tilfredsstillende, meddeles grundene øjeblikkeligt til den enhed, som ansøger om godkendelse som sikkerhedsgodkendt leverandør.

8.1.3.3. En sikkerhedsgodkendt leverandør skal underkastes fornyet validering i intervaller, som ikke overstiger fem år. Denne skal omfatte et kontrolbesøg på stedet for at vurdere, om den sikkerhedsgodkendte leverandør stadig opfylder kravene i punkt 8.1.5.

En inspektion hos den sikkerhedsgodkendte leverandør, som udføres af den kompetente myndighed i henhold til dennes nationale kvalitetskontrolprogram, kan anses for et kontrolbesøg på stedet, forudsat at inspektionen omfatter alle kravene i punkt 8.1.5.

8.1.3.4. Finder den kompetente myndighed det ikke længere godtgjort, at den sikkerhedsgodkendte leverandør opfylder kravene i punkt 8.1.5, inddrages vedkommendes status som sikkerhedsgodkendt leverandør for den eller de specifikke lokaliteter.

8.1.3.5. Uden at dette berører hver medlemsstats ret til at anvende strengere foranstaltninger i overensstemmelse med artikel 6 i forordning (EF) nr. 300/2008, skal en sikkerhedsgodkendt leverandør, som er godkendt efter punkt 8.1.3, anerkendes i alle medlemsstater.

8.1.4. **Udpegning af kendte leverandører**

8.1.4.1. Enhver enhed, der varetager sikkerhedskontrol som omhandlet i punkt 8.1.5.1 og leverer forsyninger til flyvningen, men ikke direkte til luftfartøjer, skal udpeges som en kendt leverandør af den virksomhed, som enheden leverer til. Dette gælder ikke for en sikkerhedsgodkendt leverandør.

▼M9

8.1.4.2. For at blive udpeget som en kendt leverandør forelægger enheden den »Forpligtelseserklæring – kendt leverandør af forsyninger til flyvningen«, der er indeholdt i tillæg 8-B, for alle selskaber, som enheden leverer til. Den juridiske repræsentant skal underskrive denne erklæring.

Den underskrevne erklæring opbevares af den virksomhed, som den kendte leverandør leverer til, til brug for en validering.

▼B

8.1.4.3. Foretages der ingen leveringer i en periode på to år, bortfalder enhedens status som kendt leverandør.

8.1.4.4. Finder den kompetente myndighed eller den virksomhed, som den kendte leverandør leverer til, det ikke længere godtgjort, at den kendte leverandør opfylder kravene i punkt 8.1.5.1, inddrager den pågældende virksomhed enhedens status som kendt leverandør.

▼M9

8.1.5 **Sikkerhedskontrol, der skal udføres af et luftfartsselskab, en sikkerhedsgodkendt leverandør eller en kendt leverandør**

8.1.5.1 Et luftfartsselskab, en sikkerhedsgodkendt leverandør eller en kendt leverandør skal:

a) udnævne en person med ansvar for sikkerheden i virksomheden ,og

b) sikre, at personer med adgang til forsyninger til flyvningen vil have gennemgået generelle sikkerhedskurser i overensstemmelse med punkt 11.2.7, inden de gives adgang til disse forsyninger, og

c) forebygge uautoriseret adgang til sine lokaler og forsyninger til flyvningen, og

d) med rimelighed sikre, at ingen forbudte genstande er skjult i forsyningerne til flyvningen, og

e) anbringe forseglinger, så det er let at konstatere forsøg på indgreb, på — eller fysisk beskytte — alle køretøjer og/eller containere, hvormed forsyninger til flyvningen transporteres.

Litra e) finder ikke anvendelse i forbindelse med airside transport.

8.1.5.2 Hvis en kendt leverandør benytter et andet selskab, som ikke er en kendt leverandør hos luftfartsselskabet eller den sikkerhedsgodkendte leverandør i henseende til transport af forsyninger, skal den kendte leverandør sikre, at alle sikkerhedskontroller i punkt 8.1.5.1 overholdes.

8.1.5.3 Sikkerhedskontrol, der skal udføres af et luftfartsselskab og en sikkerhedsgodkendt leverandør, skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i en særskilt kommissionsafgørelse.

▼B

8.2. BESKYTTELSE AF FORSYNINGER TIL FLYVNINGEN

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for beskyttelse af forsyninger til flyvningen i en særskilt kommissionsafgørelse.

▼M1

8.3. YDERLIGERE SIKKERHEDSBESTEMMELSER FOR FORSYNINGER TIL FLYVNINGEN AF VÆSKER, SPRAY OG GELÉ (LAG) OG SIKREDE FORSEGLINGSPOSER (STEBs)

1. STEBs, der benyttes til forsyninger til flyvningen, leveres i en pillesikker emballage til et airside-område eller et security-beskyttet område.

▼M1

2. Efter den første modtagelse i et airside-område eller et security-beskyttet område og frem til det endelige salg om bord på luftfartøjet beskyttes LAG og STEBs mod uautoriseret adgang.

3. Der er fastsat detaljerede bestemmelser angående de yderligere sikkerhedsbestemmelser for forsyninger til flyvningen af (LAG) og sikrede forseglingsposer (STEBs) i en særskilt afgørelse.

▼B

TILLÆG 8-A

FORPLIGTELSESERKLÆRING

SIKKERHEDSGODKENDT LEVERANDØR AF FORSYNINGER TIL FLYVNINGEN

I overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fastsættelse af fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart og dertil hørende gennemførelsesretsakter

erklærer undertegnede, at:

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

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

— sikkerhedsprogrammet vil blive justeret og tilpasset, så det opfylder alle fremtidige, relevante ændringer af EF-lovgivningen, medmindre [virksomhedens navn] over for [den kompetente myndigheds navn] tilkendegiver et ønske om ikke længere at levere forsyninger til flyvningen direkte til luftfartøjer (og dermed ikke længere ønsker at optræde som en sikkerhedsgodkendt leverandør)

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

  a) mindre ændringer af dens sikkerhedsprogram, f.eks. ændringer vedrørende virksomhedens navn, personen med ansvar for sikkerhed eller kontaktoplysninger, hurtigst muligt, men senest inden for 10 arbejdsdage, og

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

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

— [virksomhedens navn] vil oplyse [den kompetente myndigheds navn] om eventuelle alvorlige brud på sikkerheden og om eventuelle mistænkelige omstændigheder, som kunne være relevante for sikkerheden for forsyninger til flyvningen, bl.a. eventuelle forsøg på at skjule forbudte genstande i leverancer

▼M9

— [virksomhedens navn] vil sikre, at hele det relevante personale uddannes i overensstemmelse med kapitel 11 i bilaget til forordning (EU) nr. 185/2010 og er opmærksomme på deres sikkerhedsopgaver inden for virksomhedens sikkerhedsprogram, og

▼B

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

  a) virksomheden ophører med sit virke

  b) den ikke længere leverer forsyninger til flyvningen direkte til luftfartøjer, eller

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

Jeg påtager mig det fulde ansvar for denne erklæring.

Navn:

Stilling inden for virksomheden:

Dato:

Underskrift:

▼M9

TILLÆG 8-B

FORPLIGTELSESERKLÆRING

KENDT LEVERANDØR AF FORSYNINGER TIL FLYVNINGEN

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

erklærer undertegnede, at:

— [virksomhedens navn] vil

a) udnævne en person med ansvar for sikkerheden i virksomheden, og

▼M17

b) sikre, at personer med adgang til forsyninger til flyvningen vil have gennemgået generelle sikkerhedskurser i overensstemmelse med punkt 11.2.7 i bilaget til forordning (EU) nr. 185/2010, inden de gives adgang til disse forsyninger. Desuden skal det sikres, at personer, der gennemfører screening af forsyninger til flyvningen, vil have gennemgået kurser i henhold til 11.2.3.3 i bilaget til forordning (EU) nr. 185/2010 og personer, der gennemfører anden sikkerhedskontrol med hensyn til forsyninger til flyvningen, gennemgår kurser i henhold til 11.2.3.10 i bilaget til forordning (EU) nr. 185/2010, og

▼M9

c) forebygge uautoriseret adgang til sine lokaler og forsyninger til flyvningen, og

d) med rimelighed sikre, at ingen forbudte genstande er skjult i forsyningerne til flyvningen, og

e) anbringe forseglinger, så det er let at konstatere forsøg på indgreb, på — eller fysisk beskytte — alle køretøjer og/eller containere, hvormed forsyninger til flyvningen transporteres (dette punkt finder ikke anvendelse i forbindelse med airside transport).

Når der benyttes et andet selskab, som ikke er en kendt leverandør for luftfartsselskabet eller den sikkerhedsgodkendte leverandør i henseende til transport af forsyninger, skal [virksomhedens navn] sikre, at ovenstående sikkerhedskontroller overholdes.

— for at sikre overholdelsen vil [virksomhedens navn] fuldt ud samarbejde i forbindelse med alle inspektioner, når dette er nødvendigt, og give adgang til alle dokumenter efter inspektørers anmodning

— [virksomhedens navn] vil oplyse [luftfartsselskabet eller den sikkerhedsgodkendte leverandør, som den leverer forsyninger til flyvninger til] om eventuelle alvorlige brud på sikkerheden og om eventuelle mistænkelige omstændigheder, som kunne være relevante for sikkerheden for forsyninger til flyvningen, bl.a. eventuelle forsøg på at skjule forbudte genstande i forsyninger

— [virksomhedens navn] vil sikre, at hele det relevante personale uddannes i overensstemmelse med kapitel 11 i bilaget til forordning (EU) nr. 185/2010 og er opmærksomme på deres sikkerhedsopgaver, og.

— [virksomhedens navn] vil informere [luftfartsselskabet eller den sikkerhedsgodkendte leverandør, som den leverer forsyninger til flyvninger til], hvis:

a) virksomheden ophører med sit virke, eller

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

Jeg påtager mig det fulde ansvar for denne erklæring.

Juridisk repræsentant

Navn:

Dato:

Underskrift:

▼B

9. LUFTHAVNSLEVERANCER

9.0. ALMINDELIGE BESTEMMELSER

9.0.1. Medmindre andet er angivet, eller medmindre en myndighed eller en enhed gennemfører screeningen, skal en lufthavnsoperatør sikre gennemførelsen af de foranstaltninger, som er fastsat i dette kapitel.

9.0.2. I dette kapitel forstås ved:

▼M17

a) »lufthavnsleverancer«*:* alle genstande, der er bestemt til at sælges, bruges eller stilles til rådighed til alle formål og aktiviteter i security-beskyttede områder af lufthavne, bortset fra genstande, der medbringes af andre personer end passagerer

▼B

b) »sikkerhedsgodkendt leverandør af lufthavnsleverancer«*:* en leverandør, hvis procedurer opfylder sådanne fælles sikkerhedsregler og -normer, at levering af lufthavnsleverancer til security-beskyttede områder kan tillades.

9.0.3. Leverancer betragtes som lufthavnsleverancer fra det tidspunkt, hvorfra de kan identificeres som leverancer, der er bestemt til at sælges, bruges eller stilles til rådighed i lufthavnes security-beskyttede områder.

▼M9

9.0.4. Listen over forbudte genstande i lufthavnsleverancer er den samme som listen i tillæg 4-C.

▼B

9.1. SIKKERHEDSKONTROL

9.1.1. **Sikkerhedskontrol — almindelige bestemmelser**

▼M9

9.1.1.1. Lufthavnsleverancer screenes, inden de kan tillades at passere ind i security-beskyttede områder, medmindre:

a) en sikkerhedskontrol af leverancerne er gennemført af den lufthavnsoperatør, som leverer disse til egen lufthavn, og leverancerne har været beskyttet mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvor denne sikkerhedskontrol blev udført, og indtil de bringes ind i det security-beskyttede område, eller

▼M17

b) den krævede sikkerhedskontrol af leverancerne er udført af en kendt leverandør eller en sikkerhedsgodkendt leverandør, og de har været beskyttet mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvor denne sikkerhedskontrol blev udført, og indtil leveringen til det security-beskyttede område.

▼B

9.1.1.2. Lufthavnsleverancer fra det security-beskyttede område kan undtages fra denne sikkerhedskontrol.

9.1.1.3. Lufthavnsleverancer, som modtages fra en kendt leverandør, og som viser tegn på indgreb, eller hvor der er grund til at antage, at de ikke er beskyttet mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvor kontrollen blev udført, skal screenes.

9.1.1.4. I forbindelse med afleveringen i butikken i det security-beskyttede område udfører butikkens personale en visuel kontrol af lufthavnsleverancerne for at sikre, at der ikke er tegn på indgreb.

9.1.2. **Screening**

▼B

9.1.2.1. I forbindelse med screening af lufthavnsleverancer vælges de anvendte midler eller metoder under hensyn til leverancens art, og screeningen skal være af en tilstrækkelig høj standard til at sikre, at ingen forbudte genstande er skjult i leverancen.

9.1.2.2. Screening af lufthavnsleverancer skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i en særskilt kommissionsafgørelse.

▼M18

9.1.2.3. Følgende screeningmidler eller –metoder anvendes hver for sig eller i kombination:

a) visuel kontrol

b) manuel undersøgelse

c) røntgenudstyr

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

e) spordetektionsudstyr (ETD-udstyr) i kombination med litra a)

f) bombehunde i kombination med litra a).

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

▼B

9.1.3. **Udpegning af kendte leverandører**

9.1.3.1. Enhver enhed, som varetager sikkerhedskontrol som omhandlet i punkt 9.1.4 og leverer lufthavnsleverancer, skal udpeges af lufthavnsoperatøren som en kendt leverandør.

▼M9

9.1.3.2. For at blive udpeget som en kendt leverandør forelægger enheden den »Forpligtelseserklæring – kendt leverandør af lufthavnsleverancer«, der er indeholdt i tillæg 9-A, for lufthavnsoperatøren. Den juridiske repræsentant skal underskrive denne erklæring.

Den underskrevne erklæring opbevares af lufthavnsoperatøren til brug for en validering.

▼B

9.1.3.3. Foretages der ingen leveringer i en periode på to år, bortfalder enhedens status som kendt leverandør.

9.1.3.4. Finder den kompetente myndighed eller lufthavnsoperatøren det ikke længere godtgjort, at den kendte leverandør opfylder kravene i punkt 9.1.4, inddrager lufthavnsoperatøren enhedens status som kendt leverandør.

▼M9

9.1.4. **Kendte leverandørers eller lufthavnsoperatørers gennemførelse af sikkerhedskontrol**

En kendt leverandør af lufthavnsleverancer eller en lufthavnsoperatør, som leverer lufthavnsleverancer til det security-beskyttede område, skal:

a) udnævne en person med ansvar for sikkerheden i virksomheden, og

b) sikre, at personer med adgang til lufthavnsleverancer vil have gennemgået generelle sikkerhedskurser i overensstemmelse med punkt 11.2.7, inden de gives adgang til disse leverancer, og

c) forebygge uautoriseret adgang til sine lokaler og lufthavnsleverancer, og

d) med rimelighed sikre, at ingen forbudte genstande er skjult i lufthavnsleverancerne, og

e) anbringe forseglinger, så det er let at konstatere forsøg på indgreb, på — eller fysisk beskytte — alle køretøjer og/eller containere, hvormed lufthavnsleverancerne transporteres.

▼M9

Litra e) finder ikke anvendelse i forbindelse med airside transport.

Hvis en kendt leverandør benytter et andet selskab, som ikke er en kendt leverandør for lufthavnsoperatøren i henseende til transport af leverancer til lufthavnen, skal den kendte leverandør sikre, at sikkerhedskontrollen i dette punkt overholdes.

▼B

9.2. BESKYTTELSE AF LUFTHAVNSLEVERANCER

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for beskyttelse af lufthavnsleverancer i en særskilt kommissionsafgørelse.

▼M1

9.3. YDERLIGERE SIKKERHEDSBESTEMMELSER FOR LEVERANCER AF VÆSKER, SPRAY OG GELÉ (LAG) OG SIKREDE FORSEGLINGSPOSER (STEBs)

1. Leverancer af STEBs leveres i en pillesikker emballage til et airside-område beliggende efter det punkt, hvor boardingpassene kontrolleres, eller et security-beskyttet område.

2. Efter den første modtagelse i et airside-område eller et security-beskyttet område og frem til det endelige salg i butikken beskyttes LAG og STEBs mod uautoriseret adgang.

3. Der er fastsat detaljerede bestemmelser angående de yderligere sikkerhedsbestemmelser for leverancer af (LAG) og sikrede forseglingsposer (STEBs) i en særskilt afgørelse.

▼M9

TILLÆG 9-A

FORPLIGTELSESERKLÆRING

KENDT LEVERANDØR AF LUFTHAVNSLEVERANCER

I overensstemmelse med forordning (EF) nr. 300/2008 om fastsættelse af fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart og dertil hørende gennemførelsesretsakter

erklærer undertegnede, at:

— [virksomhedens navn] vil

a) udnævne en person med ansvar for sikkerheden i virksomheden, og

▼M17

b) sikre, at personer med adgang til lufthavnsleverancer vil have gennemgået generelle sikkerhedskurser i overensstemmelse med punkt 11.2.7 i bilaget til forordning (EU) nr. 185/2010, inden de gives adgang til disse leverancer. Desuden skal det sikres, at personer, der gennemfører screening af lufthavnsleverancer, vil have gennemgået kurser i henhold til punkt 11.2.3.3 i bilaget til forordning (EU) nr. 185/2010 og personer, der gennemfører anden sikkerhedskontrol med hensyn til lufthavnsleverancer, gennemgår kurser i henhold til punkt 11.2.3.10 i bilaget til forordning (EU) nr. 185/2010, og

▼M9

c) forebygge uautoriseret adgang til sine lokaler og lufthavnsleverancer, og

d) med rimelighed sikre, at ingen forbudte genstande er skjult i lufthavnsleverancerne, og

e) anbringe forseglinger, så det er let at konstatere forsøg på indgreb, på — eller fysisk beskytte — alle køretøjer og/eller containere, hvormed lufthavnsleverancer transporteres (dette punkt finder ikke anvendelse i forbindelse med airside transport).

▼M9

Når der benyttes et andet selskab, som ikke er en kendt leverandør for lufthavnsoperatøren i henseende til transport af leverancer, skal [virksomhedens navn] sikre, at ovenstående sikkerhedskontroller overholdes.

— for at sikre overholdelsen vil [virksomhedens navn] fuldt ud samarbejde i forbindelse med alle inspektioner, når dette er nødvendigt, og give adgang til alle dokumenter efter inspektørers anmodning

— [virksomhedens navn] vil oplyse [lufthavnsoperatøren] om eventuelle alvorlige brud på sikkerheden og om eventuelle mistænkelige omstændigheder, som kunne være relevante for sikkerheden for lufthavnsleverancer, bl.a. eventuelle forsøg på at skjule forbudte genstande i leverancer

— [virksomhedens navn] vil sikre, at hele det relevante personale uddannes i overensstemmelse med kapitel 11 i bilaget til forordning (EU) nr. 185/2010 og er opmærksomme på deres sikkerhedsopgaver, og

— [virksomhedens navn] vil informere [lufthavnsoperatøren], hvis:

a) virksomheden ophører med sit virke, eller

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

Jeg påtager mig det fulde ansvar for denne erklæring.

Juridisk repræsentant

Navn:

Dato:

Underskrift:

▼B

10. SIKKERHEDSFORANSTALTNINGER UNDER FLYVNINGEN

Ingen bestemmelser i denne forordning.

11. ANSÆTTELSE OG UDDANNELSE AF PERSONALE

11.0. ALMINDELIGE BESTEMMELSER

11.0.1. Myndigheden, lufthavnsoperatøren, luftfartsselskabet eller enheden, der indsætter personer, som gennemfører eller har ansvaret for at gennemføre foranstaltninger, som den/det er ansvarlig for i overensstemmelse med det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart som omhandlet i artikel 10 i forordning (EF) nr. 300/2008, sikrer, at disse personer opfylder de i dette kapitel fastsatte normer.

11.0.2. I dette kapitel forstås ved: »certificering« en formel evaluering og bekræftelse af eller på vegne af den kompetente myndighed til angivelse af, at personen har afsluttet den relevante uddannelse, og at personen besidder de nødvendige kompetencer til at varetage de overdragne opgaver på en forsvarlig måde.

11.0.3. I dette kapitel forstås ved »bopælsland« ethvert land, hvori personen har haft bopæl i mindst seks måneder uden afbrydelse, og ved en afbrydelse i et uddannelses- eller beskæftigelsesforløb forstås enhver afbrydelse på mere end 28 dage.

11.0.4. Der kan tages hensyn til kompetencer, som personer har erhvervet forud for ansættelsen, ved vurderingen af uddannelsesbehov i forbindelse med dette afsnit.

▼M11

_____

▼B

11.1. ANSÆTTELSE

11.1.1. Personer, som ansættes til at gennemføre eller være ansvarlige for at gennemføre screening, adgangskontrol eller anden sikkerhedskontrol i et security-beskyttet område, skal have gennemgået en baggrundskontrol med et tilfredsstillende resultat.

11.1.2. Personer, som ansættes til at gennemføre eller være ansvarlige for at gennemføre screening, adgangskontrol eller anden sikkerhedskontrol i andre steder end i et security-beskyttet område, skal have gennemgået en baggrundskontrol eller en kontrol forud for ansættelsen med et tilfredsstillende resultat. Medmindre andet fremgår af denne forordning, fastsætter den kompetente myndighed i overensstemmelse med de gældende nationale regler, hvorvidt der gennemføres baggrundskontrol eller kontrol forud for ansættelsen.

11.1.3. I overensstemmelse med fællesskabsregler og nationale regler skal en baggrundskontrol som minimum:

a) fastslå en persons identitet på grundlag af dokumentation

b) omfatte strafferegistre i alle bopælslande mindst i de foregående fem år og

c) omfatte beskæftigelse, uddannelse og eventuelle afbrydelser mindst i de foregående fem år.

11.1.4. I overensstemmelse med fællesskabsregler og nationale regler skal en kontrol forud for ansættelsen som minimum:

a) fastslå en persons identitet på grundlag af dokumentation

b) omfatte beskæftigelse, uddannelse og eventuelle afbrydelser mindst i de foregående fem år og

c) pålægge personen at underskrive en erklæring med udførlige oplysninger om en eventuel kriminel fortid i alle bopælslande mindst i de foregående fem år.

▼M17

11.1.5. Baggrundskontrol eller kontrol forud for ansættelsen skal afsluttes, inden personen deltager i sikkerhedsuddannelse, der indebærer adgang til oplysninger, som ikke er offentligt tilgængelige. Baggrundskontrollen skal gentages med regelmæssige mellemrum, der ikke overstiger fem år.

▼B

11.1.6. Ansættelsesprocessen for alle personer, der ansættes i medfør af punkt 11.1.1 og 11.1.2, skal mindst omfatte en skriftlig ansøgning og en interviewfase, der er udformet med henblik på en foreløbig vurdering af kvalifikationer og egnethed.

11.1.7. Personer, der ansættes med henblik på at gennemføre sikkerhedskontrol, skal være mentalt og fysisk kvalificeret og egnet til at udføre de pålagte opgaver effektivt, og deres opmærksomhed skal henledes på arten af disse krav ved ansættelsesprocessens begyndelse.

Kvalifikationerne og egnetheden skal vurderes i løbet af ansættelsesprocessen og før en eventuel prøveperiode afsluttes.

11.1.8. Registre over ansættelser, herunder i givet fald resultater af test, skal opbevares for alle personer, som ansættes i medfør af punkt 11.1.1 og 11.1.2, mindst i deres kontrakts løbetid.

11.2. UDDANNELSE

11.2.1. **Generelle forpligtelser vedrørende uddannelse**

11.2.1.1. Personer skal have afsluttet en relevant uddannelse, før de får tilladelse til at udføre sikkerhedskontrol uden opsyn.

▼B

11.2.1.2. Uddannelse af personer, der udfører opgaver som angivet i punkt 11.2.3.1-11.2.3.5 og punkt 11.2.4, skal omfatte teoretisk og praktisk uddannelse samt oplæring på jobbet.

11.2.1.3. Kursusindholdet skal specificeres eller godkendes af den kompetente myndighed, inden:

a) en instruktør tilbyder uddannelse, som kræves i henhold til forordning (EF) nr. 300/2008 og dertil hørende gennemførelsesretsakter, eller

b) et edb-baseret uddannelseskursus benyttes for at opfylde kravene i forordning (EF) nr. 300/2008 og dertil hørende gennemførelsesretsakter.

Edb-baseret uddannelse kan benyttes med eller uden bistand fra en instruktør eller vejleder.

11.2.1.4. Registre over uddannelse opbevares for alle uddannede personer mindst i deres kontrakts løbetid.

11.2.2. **Grunduddannelse**

Grunduddannelse af personer, der udfører opgaver som angivet i punkt 11.2.3.1, 11.2.3.4 og 11.2.3.5 og i punkt 11.2.4, 11.2.5 og 11.5, skal munde ud i følgende kompetencer:

a) viden om tidligere udførte ulovlige handlinger inden for civil luftfart, terrorhandlinger og aktuelle trusler

b) viden om de retlige rammer for luftfartssikkerhed

c) viden om formålet med og tilrettelæggelsen af luftfartssikkerhed, herunder forpligtelser og ansvarsområder, der påhviler personer, som udfører sikkerhedskontrol

d) viden om procedurer for adgangskontrol

e) viden om id-kort-systemer, som anvendes i lufthavnen

f) viden om procedurer for, hvordan personer antastes, og under hvilke omstændigheder personer bør antastes eller indberettes

g) viden om indberetningsprocedurer

h) evne til at udpege forbudte genstande

i) evne til at reagere hensigtsmæssigt på sikkerhedsrelaterede hændelser

j) viden om menneskelig adfærd og reaktioner, som kan påvirke sikkerhedsresultaterne, og

k) evne til at kommunikere tydeligt og med overbevisning.

11.2.3. **Jobrelateret uddannelse for personer, der udfører sikkerhedskontrol**

11.2.3.1. Jobrelateret uddannelse for personer, der udfører screening af personer, håndbagage, medbragte genstande og indskrevet bagage, skal munde ud i følgende kompetencer:

a) forståelse af screeningkontrolstedets konfiguration og screeningprocessen

b) viden om, hvordan forbudte genstande kan skjules

c) evne til at reagere hensigtsmæssigt på afsløringen af forbudte genstande

d) viden om sikkerhedsudstyrets eller screeningsmetodernes kapacitet og begrænsninger

▼B

e) viden om beredskabsprocedurer

og, såfremt de opgaver, som er pålagt personen, gør det påkrævet:

f) interpersonelle færdigheder, bl.a. hvordan kulturbetingede forskelle og potentielt uregerlige passagerer håndteres

g) viden om teknikker til manuel ransagning

h) evne til at udføre manuel ransagning af en standard, der er tilstrækkelig høj til med rimelighed at sikre, at skjulte forbudte genstande afsløres

i) viden om undtagelser fra sikkerhedskontrol og særlige sikkerhedsprocedurer

j) evne til at betjene det benyttede sikkerhedsudstyr

k) evne til at fortolke billeder, som frembringes af sikkerhedsudstyret, på korrekt vis og

l) viden om krav til beskyttelse af indskrevet bagage.

11.2.3.2. Uddannelse af personer, der udfører screening af fragt og post, skal munde ud i følgende kompetencer:

a) viden om tidligere udførte ulovlige handlinger inden for civil luftfart, terrorhandlinger og aktuelle trusler

b) kendskab til de relevante lovkrav

c) viden om formålet med og tilrettelæggelsen af luftfartssikkerhed, herunder forpligtelser og ansvarsområder, der påhviler personer, som udfører sikkerhedskontrol i forsyningskæden

d) evne til at udpege forbudte genstande

e) evne til at reagere hensigtsmæssigt på afsløringen af forbudte genstande

f) viden om sikkerhedsudstyrets eller screeningsmetodernes kapacitet og begrænsninger

g) viden om, hvordan forbudte genstande kan skjules

h) viden om beredskabsprocedurer

i) viden om krav til beskyttelse af fragt og post

og, såfremt de opgaver, som er pålagt personen, gør det påkrævet:

j) viden om krav til screening af fragt og post, herunder undtagelser og særlige sikkerhedsprocedurer

k) viden om screeningsmetoders egnethed til forskellige typer af fragt og post

l) viden om teknikker til manuel ransagning

m) evne til at udføre manuel ransagning af en standard, der er tilstrækkelig høj til med rimelighed at sikre, at skjulte forbudte genstande afsløres

n) evne til at betjene det benyttede sikkerhedsudstyr

o) evne til at fortolke billeder, som frembringes af sikkerhedsudstyret, på korrekt vis og

p) viden om transportkrav.

11.2.3.3. Uddannelse af personer, der udfører screening af luftfartsselskabets post og materialer, forsyninger til flyvningen og leverancer til lufthavnen, skal munde ud i følgende kompetencer:

a) viden om tidligere udførte ulovlige handlinger inden for civil luftfart, terrorhandlinger og aktuelle trusler

▼B

b) kendskab til de relevante lovkrav

c) viden om formålet med og tilrettelæggelsen af luftfartssikkerhed, herunder forpligtelser og ansvarsområder, der påhviler personer, som udfører sikkerhedskontrol i forsyningskæden

d) evne til at udpege forbudte genstande

e) evne til at reagere hensigtsmæssigt på afsløringen af forbudte genstande

f) viden om, hvordan forbudte genstande kan skjules

g) viden om beredskabsprocedurer

h) viden om sikkerhedsudstyrets eller screeningsmetodernes kapacitet og begrænsninger

og, såfremt de opgaver, som er pålagt personen, gør det påkrævet:

i) viden om teknikker til manuel ransagning

j) evne til at udføre manuel ransagning af en standard, der er tilstrækkelig høj til med rimelighed at sikre, at skjulte forbudte genstande afsløres

k) evne til at betjene det benyttede sikkerhedsudstyr

l) evne til at fortolke billeder, som frembringes af sikkerhedsudstyret, på korrekt vis og

m) viden om transportkrav.

11.2.3.4. Uddannelse af personer, der udfører undersøgelser af køretøjer, skal munde ud i følgende kompetencer:

a) viden om retlige krav vedrørende undersøgelser af køretøjer, herunder undtagelser og særlige sikkerhedsprocedurer

b) evne til at reagere hensigtsmæssigt på afsløringen af forbudte genstande

c) viden om, hvordan forbudte genstande kan skjules

d) viden om beredskabsprocedurer

e) viden om teknikker til undersøgelse af køretøjer og

f) evne til at udføre undersøgelser af køretøjer af en standard, der er tilstrækkelig høj til med rimelighed at sikre, at skjulte forbudte genstande afsløres.

11.2.3.5. Uddannelse af personer, der udfører adgangskontrol i en lufthavn samt overvågning og patruljering, skal munde ud i følgende kompetencer:

a) viden om retlige krav vedrørende adgangskontrol, herunder undtagelser og særlige sikkerhedsprocedurer

b) viden om adgangskontrolsystemer, som anvendes i lufthavnen

c) viden om godkendelser, herunder lufthavns-id-kort og bilpas, der giver adgang til airside-områder, og en evne til at genkende disse godkendelser

d) viden om procedurer for patruljering og for, hvordan personer antastes, og under hvilke omstændigheder personer bør antastes eller indberettes

▼B

e) evne til at reagere hensigtsmæssigt på afsløringen af forbudte genstande

f) viden om beredskabsprocedurer og

g) interpersonelle færdigheder, bl.a. hvordan kulturbetingede forskelle og potentielt uregerlige passagerer håndteres.

11.2.3.6. Uddannelse af personer, der udfører flysikkerhedskontrol, skal munde ud i følgende kompetencer:

a) viden om de retlige rammer for flysikkerhedskontrol

b) viden om konfigurationen af den eller de typer af luftfartøjer, på hvilke personen skal foretage flysikkerhedskontrol

c) evne til at udpege forbudte genstande

d) evne til at reagere hensigtsmæssigt på afsløringen af forbudte genstande

e) viden om, hvordan forbudte genstande kan skjules og

f) evne til at udføre flysikkerhedskontrol af en standard, der er tilstrækkelig høj til med rimelighed at sikre, at skjulte forbudte genstande afsløres.

11.2.3.7. Uddannelse af personer, der udfører beskyttelse af luftfartøjer, skal munde ud i følgende kompetencer:

a) viden om, hvordan luftfartøjer beskyttes, og uautoriseret adgang til luftfartøjer forhindres

▼M17

b) viden om procedurer for forsegling af luftfartøjer, hvis dette er relevant for den person, som skal uddannes

▼B

c) viden om id-kort-systemer, som anvendes i lufthavnen

d) viden om procedurer for, hvordan personer antastes, og under hvilke omstændigheder personer bør antastes eller indberettes og

e) viden om beredskabsprocedurer.

11.2.3.8. Uddannelse af personer, der udfører sammenkædning af bagage, skal munde ud i følgende kompetencer:

a) viden om tidligere udførte ulovlige handlinger inden for civil luftfart, terrorhandlinger og aktuelle trusler

b) kendskab til de relevante lovkrav

c) viden om formålet med og tilrettelæggelsen af luftfartssikkerhed, herunder forpligtelser og ansvarsområder, der påhviler personer, som udfører sikkerhedskontrol

d) evne til at reagere hensigtsmæssigt på afsløringen af forbudte genstande

e) viden om beredskabsprocedurer

f) viden om krav og teknikker vedrørende sammenkædning af passagerer og bagage og

g) viden om krav vedrørende beskyttelse af luftfartsselskabets materialer, som benyttes til håndtering af passagerer og bagage.

▼B

11.2.3.9. ►M17 Uddannelse af personer, der udfører anden sikkerhedskontrol for fragt og post end screening, skal munde ud i følgende kompetencer: ◄

a) viden om tidligere udførte ulovlige handlinger inden for civil luftfart, terrorhandlinger og aktuelle trusler

b) kendskab til de relevante lovkrav

c) viden om formålet med og tilrettelæggelsen af luftfartssikkerhed, herunder forpligtelser og ansvarsområder, der påhviler personer, som udfører sikkerhedskontrol i forsyningskæden

d) viden om procedurer for, hvordan personer antastes, og under hvilke omstændigheder personer bør antastes eller indberettes

e) viden om indberetningsprocedurer

f) evne til at udpege forbudte genstande

g) evne til at reagere hensigtsmæssigt på afsløringen af forbudte genstande

h) viden om, hvordan forbudte genstande kan skjules

i) viden om krav til beskyttelse af fragt og post og

j) viden om transportkrav, hvis dette er relevant.

11.2.3.10. Uddannelse af personer, der udfører anden sikkerhedskontrol end screening af luftfartsselskabets post og materialer, forsyninger til flyvningen og leverancer til lufthavnen, skal munde ud i følgende kompetencer:

a) viden om tidligere udførte ulovlige handlinger inden for civil luftfart, terrorhandlinger og aktuelle trusler

b) kendskab til de relevante lovkrav

c) viden om formålet med og tilrettelæggelsen af luftfartssikkerhed, herunder forpligtelser og ansvarsområder, der påhviler personer, som udfører sikkerhedskontrol

d) viden om procedurer for, hvordan personer antastes, og under hvilke omstændigheder personer bør antastes eller indberettes

e) viden om indberetningsprocedurer

f) evne til at udpege forbudte genstande

g) evne til at reagere hensigtsmæssigt på afsløringen af forbudte genstande

h) viden om, hvordan forbudte genstande kan skjules

i) viden om krav vedrørende beskyttelse af luftfartsselskabets post og materialer, forsyninger til flyvningen og leverancer til lufthavnen, hvis dette er relevant, og

j) viden om transportkrav, hvis dette er relevant.

▼B

11.2.4. **Specifik uddannelse af personer, der fører direkte tilsyn med personer, som udfører sikkerhedskontrol (tilsynsførende)**

Den specifikke uddannelse af tilsynsførende skal foruden det underordnede personales kompetencer munde ud i følgende kompetencer:

a) viden om de relevante retlige krav og om, hvordan de bør opfyldes

b) viden om tilsynsopgaver

c) viden om intern kvalitetskontrol

d) evne til at reagere hensigtsmæssigt på afsløringen af forbudte genstande

e) viden om beredskabsprocedurer

f) evne til at vejlede og oplære på jobbet samt motivere andre

og, såfremt de opgaver, som er pålagt personen, gør det påkrævet:

g) viden om konflikthåndtering og

h) viden om sikkerhedsudstyrets eller screeningsmetodernes kapacitet og begrænsninger.

11.2.5. **Specifik uddannelse for personer med en generel kompetence, som udøves på nationalt eller lokalt plan for at sikre, at et sikkerhedsprogram og gennemførelsen af dette opfylder alle retlige bestemmelser (sikkerhedschefer)**

Den specifikke uddannelse af ledere, som er ansvarlige for overholdelsen af sikkerhedsbestemmelserne, skal munde ud i følgende kompetencer:

a) viden om de relevante retlige krav og om, hvordan de bør opfyldes

b) viden om kvalitetskontrol på internt niveau, nationalt niveau, fællesskabsniveau og internationalt niveau

c) evne til at motivere andre

d) viden om sikkerhedsudstyrets eller screeningsmetodernes kapacitet og begrænsninger.

11.2.6. **Uddannelse af andre personer end passagerer, som må indrømmes uledsaget adgang til security-beskyttede områder**

11.2.6.1. Andre personer end passagerer, som må indrømmes uledsaget adgang til security-beskyttede områder, og som hører under punkt 11.2.3-11.2.5 og 11.5, skal gennemgå sikkerhedskurser, inden de får udstedt en tilladelse, der giver mulighed for uledsaget adgang til security-beskyttede områder. ►**M17** Den relevante myndighed kan med en objektiv begrundelse undtage personer fra dette uddannelseskrav, hvis deres adgang er begrænset til områder i terminalen, som passagerer har adgang til. ◄

11.2.6.2. Sikkerhedskurserne skal munde ud i følgende kompetencer:

a) viden om tidligere udførte ulovlige handlinger inden for civil luftfart, terrorhandlinger og aktuelle trusler

b) kendskab til de relevante lovkrav

c) viden om formålet med og tilrettelæggelsen af luftfartssikkerhed, herunder forpligtelser og ansvarsområder, der påhviler personer, som udfører sikkerhedskontrol

▼B

d) forståelse af screeningkontrolstedets konfiguration og screeningprocessen

e) kendskab til adgangskontrolprocedurer og relevante screeningprocedurer

f) viden om lufthavns-id-kort, som anvendes i lufthavnen

g) viden om indberetningsprocedurer og

h) evne til at reagere hensigtsmæssigt på sikkerhedsrelaterede hændelser.

11.2.6.3. Alle personer, der gennemgår sikkerhedskurser, skal demonstrere, at de har tilegnet sig alle emner, der er omhandlet i punkt 11.2.6.2, inden de får udstedt en tilladelse, der giver mulighed for uledsaget adgang til security-beskyttede områder.

▼M9

11.2.7. **Uddannelse af personer, der har behov for generelle sikkerhedskurser**

Generelle sikkerhedskurser skal munde ud i følgende kompetencer:

a) viden om tidligere udførte ulovlige handlinger inden for civil luftfart, terrorhandlinger og aktuelle trusler

b) kendskab til de relevante lovkrav

c) viden om formålet med og tilrettelæggelsen af luftfartssikkerhed inden for deres arbejdsområde, herunder forpligtelser og ansvarsområder, der påhviler personer, som udfører sikkerhedskontrol

d) viden om indberetningsprocedurer, og

e) evne til at reagere hensigtsmæssigt på sikkerhedsrelaterede hændelser.

Alle personer, der gennemgår generelle sikkerhedskurser, skal demonstrere, at de har tilegnet sig alle emner, der er omhandlet i dette punkt, inden de indtræder i tjenesten.

▼M8

11.3. CERTIFICERING ELLER GODKENDELSE

11.3.1. Personer, der udfører opgaver som omhandlet i punkt 11.2.3.1. – 11.2.3.5, skal gennemgå:

a) en indledende certificerings- eller godkendelsesprocedure og

b) for personer, der betjener røntgen- eller EDS-udstyr, og operatører, der betjener securityscannere, foretages en fornyet certificering mindst hvert tredje år og

c) for alle øvrige personer foretages en fornyet certificering mindst hvert femte år.

▼M17

Personer, der udfører opgaver som angivet i punkt 11.2.3.3, kan undtages fra disse krav, hvis de kun har tilladelse til at gennemføre visuel kontrol og/eller manuel ransagning.

▼M8

11.3.2. Personer, der betjener røntgen- eller EDS-udstyr, og operatører, der betjener securityscannere, skal som en del af den indledende certificerings- eller godkendelsesprocedure bestå en standardiseret billedfortolkningsprøve.

11.3.3. Proceduren for fornyet certificering eller godkendelse af personer, der betjener røntgen- eller EDS-udstyr, eller for operatører, der betjener securityscannere, skal omfatte såvel den standardiserede billedfortolkningsprøve som en evaluering af de operative præstationer.

▼M8

11.3.4. Foretages der ikke fornyet certificering eller godkendelse, eller afsluttes disse procedurer ikke med et tilfredsstillende resultat inden for en rimelig tidsperiode, der normalt ikke overstiger tre måneder, medfører dette, at de pågældende sikkerhedsrettigheder trækkes tilbage.

11.3.5. Der opbevares registre over certificering eller godkendelse for alle henholdsvis certificerede eller godkendte personer i en periode, der mindst svarer til deres kontrakts løbetid.

▼B

11.4. EFTERUDDANNELSE

11.4.1. Personer, der betjener røntgen- eller EDS-udstyr, modtager efteruddannelse bestående af uddannelse i og test af billedgenkendelse. Denne tager form af:

a) klasseundervisning og/eller edb-baseret uddannelse eller

b) oplæring i trusselsbilledprojektion (TIP) på jobbet på betingelse af, at TIP-biblioteket mindst indeholder 6 000 billeder som angivet nedenfor, at oplæringen foregår på det benyttede røntgen- eller EDS-udstyr, og at personen arbejder med dette udstyr i mindst en tredjedel af sin arbejdstid.

Testresultaterne meddeles til personen og registreres, og de kan tages i betragtning som led i den fornyede certificerings- eller godkendelsesproces.

I klasseundervisningen og/eller den edb-baserede uddannelse uddannes og testes personerne i billedgenkendelse i mindst seks timer hver sjette måned. Der benyttes et billedbibliotek med mindst 1 000 billeder af mindst 250 forskellige trusselsobjekter, herunder billeder af komponenter af trusselsobjekter, og hvert trusselsobjekt skal afbildes i forskellige betragtningsvinkler. Billederne udvælges på en uforudsigelig måde fra biblioteket i forbindelse med uddannelse og test.

I oplæringen i TIP på jobbet skal TIP-biblioteket bestå af mindst 6 000 billeder af mindst 1 500 forskellige trusselsobjekter, herunder billeder af komponenter af trusselsobjekter, og hvert trusselsobjekt skal afbildes i forskellige betragtningsvinkler.

▼M8

11.4.1.1. Personer, der betjener securityscannere, modtager efteruddannelse bestående af uddannelse i og test af billedgenkendelse. Udannelsen skal ske i form af klasseundervisning og/eller edb-baseret undervisning i mindst seks timer for hver seksmånedersperiode.

Testresultaterne meddeles personen og registreres, og de kan tages i betragtning som led i den fornyede certificerings- eller godkendelsesproces.

▼B

11.4.2. Personer, der udfører opgaver som angivet i punkt 11.2, bortset fra de opgaver der er omhandlet i punkt 11.4.1, efteruddannes tilstrækkelig hyppigt til at sikre, at kompetencerne opretholdes og erhverves, så de følger udviklingen på sikkerhedsområdet.

Efteruddannelse udføres:

▼M9

a) for så vidt angår kompetencer, der erhverves via en indledende grundlæggende og specifik uddannelse samt sikkerhedskurser, mindst hvert femte år eller i tilfælde, hvor kompetencerne ikke er udnyttet i mere end seks måneder, før sikkerhedsopgaverne genoptages, og

▼B

b) for så vidt angår nye eller videregående kompetencer ved behov for at sikre, at personer, der udfører eller er ansvarlige for udførelsen af sikkerhedskontrol, underrettes om nye trusler og retlige krav hurtigst muligt og senest på det tidspunkt, hvor de skal anvendes.

Kravene under litra a) gælder ikke for kompetencer, der erhverves i forbindelse med specifik uddannelse, som ikke længere er påkrævet af hensyn til de opgaver, der er pålagt personen.

11.4.3. Registre over efteruddannelse opbevares for alle uddannede personer mindst i deres kontrakts løbetid.

▼M11

11.5. INSTRUKTØRERS KVALIFIKATIONER

11.5.1. Den kompetente myndighed skal føre eller have adgang til lister over certificerede instruktører, som har opfyldt kravene i punkt 11.5.2 eller 11.5.3.

11.5.2. Instruktører skal have gennemgået en baggrundskontrol med et tilfredsstillende resultat i overensstemmelse med punkt 11.1.3 og forelægge dokumentation for relevante kvalifikationer eller relevant viden.

11.5.3. Instruktører, som blev ansat, eller som varetog den i denne forordning omhandlede uddannelse, inden forordningen trådte i kraft, skal som minimum over for den kompetente myndighed godtgøre, at de:

▼M17

a) besidder viden og kompetencer som specificeret i punkt 11.5.4 og

▼M11

b) kun giver kurser, som den kompetente myndighed har godkendt i overensstemmelse med punkt 11.2.1.3.

11.5.4. ►M17 For at blive certificeret som en instruktør, der er kvalificeret til at varetage den uddannelse, der er defineret i punkt 11.2.3.1-11.2.3.5 og i punkt 11.2.4 (medmindre det drejer sig om uddannelse af tilsynsførende, der udelukkende fører tilsyn med personer som omhandlet i 11.2.3.6 til 11.2.3.10) og 11.2.5, skal en person have kendskab til arbejdsmiljøet på det relevante luftfartssikkerhedsområde samt kvalifikationer og kompetencer på følgende områder: ◄

a) undervisningsmetoder og

b) sikkerhedsaspekter, som skal indlæres.

11.5.5. Enten udbyder den kompetente myndighed selv uddannelse af instruktører, eller også godkender og fører den en liste over passende sikkerhedsuddannelseskurser. Den kompetente myndighed skal sikre, at instruktører uddannes med jævne mellemrum eller informeres om udviklingen på de relevante områder.

11.5.6. Finder den kompetente myndighed det ikke længere godtgjort, at den uddannelse, som varetages af en kvalificeret instruktør, munder ud i de relevante kompetencer, trækker den enten godkendelsen af kurset tilbage eller sikrer, at instruktøren suspenderes eller fjernes fra listen over kvalificerede instruktører.

11.6. EU-VALIDERING AF LUFTFARTSSIKKERHEDEN

11.6.1. EU-validering af luftfartssikkerheden er en standardiseret og dokumenteret, upartisk og objektiv proces, hvis formål er at fremskaffe og evaluere dokumentation med henblik på at fastslå, i hvor høj grad den validerede enhed er i overensstemmelse med kravene i forordning (EF) nr. 300/2008 og dennes gennemførelsesretsakter.

11.6.2. **EU-validering af luftfartssikkerheden**

a) kan være et krav for at opnå eller bevare en retlig status i henhold til forordning (EF) nr. 300/2008 og dennes gennemførelsesretsakter

▼**M11**

b) må udføres af en kompetent myndighed eller validator, der er godkendt som EU-luftfartsecurity-validator eller af en validator, der er anerkendt som ligestillet hermed, jf. dette kapitel

c) skal vurdere sikkerhedsforanstaltninger, der gennemføres på ansvar af den validerede enhed eller dele heraf, for hvilke enheden ansøger om validering; den består som minimum af:

1) en evaluering af dokumentation af relevans for sikkerheden og herunder den validerede enheds sikkerhedsprogram eller tilsvarende, og

2) en kontrol af gennemførelsen af sikkerhedsforanstaltninger på luftfartsområdet, som skal omfatte et kontrolbesøg på stedet af den validerede enheds relevante operationer, medmindre andet er angivet

d) skal anerkendes af alle medlemsstaterne.

11.6.3. **Betingelser for godkendelse af EU-luftfartsecurity-validatorer**

11.6.3.1. Medlemsstaterne godkender EU-luftfartsecurity-validatorer baseret på deres kapacitet til at foretage overensstemmelsesvurdering, som skal omfatte:

a) uafhængighed af den validerede branche, medmindre andet er angivet

b) egnede kompetencer hos personalet på det sikkerhedsområde, som skal valideres, samt metoder til at opretholde en sådan kompetence på det niveau, som er omhandlet i punkt 11.6.3.5, og

c) valideringsprocessernes funktionsduelighed og egnethed.

11.6.3.2. Hvor det er relevant, skal der ved godkendelsen tages hensyn til akkrediteringsattester i forhold til de relevante harmoniserede normer, dvs. med EN-ISO/IEC 17020, i stedet for at vurdere kapaciteten til at foretage overensstemmelsesvurdering på ny.

11.6.3.3. En EU-luftfartsecurity-validator kan være en fysisk eller en juridisk person.

11.6.3.4. Det nationale akkrediteringsorgan, der er oprettet i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008 ([1]), kan gives beføjelse til at akkreditere juridiske personers kapacitet til at foretage overensstemmelsesvurdering med henblik på at udføre EU-validering af luftfartssikkerheden, fastsætte administrative foranstaltninger i denne henseende og udføre overvågningen af aktiviteterne vedrørende EU-validering af luftfartssikkerheden.

11.6.3.5. Enhver enkeltperson, der udfører EU-validering af luftfartssikkerheden, skal have passende kompetencer og baggrund, og skal:

a) have gennemgået en baggrundskontrol i henhold til 11.1.3, som gentages mindst hvert femte år

b) udføre EU-validering af luftfartssikkerheden på en upartisk og objektiv måde, forstå, hvad uafhængighedskravet indebærer, og anvende metoder for at undgå interessekonflikter i forbindelse med den validerede enhed

([1]) EUT L 218 af 13.8.2008, s. 30.

▼**M11**

c) have en tilstrækkelig teoretisk viden og praktisk erfaring inden for kvalitetskontrol samt de respektive færdigheder og personlige egenskaber til at indsamle, registrere og vurdere resultater ud fra en checkliste; dette gælder navnlig med hensyn til:

1) overvågning af efterlevelsesprincipper, -procedurer og -teknikker

2) faktorer, der påvirker menneskelige præstationer og tilsyn

3) validatorens rolle og beføjelser, herunder i forbindelse med interessekonflikter

d) fremlægge bevis for deres relevante kompetence på grundlag af uddannelse og/eller et minimum af erhvervserfaring inden for følgende områder:

1) generelle luftfartssikkerhedsprincipper i Unionen og ICAO's normer for luftfartssikkerhed

2) specifikke normer i relation til den validerede aktivitet, og hvordan de anvendes på operationer

3) sikkerhedsteknologier og -teknikker af relevans for valideringsprocessen

e) efteruddannes tilstrækkeligt ofte til at sikre, at de erhvervede kompetencer bibeholdes, og nye kompetencer erhverves for at følge med udviklingen på luftfartssikkerhedsområdet.

11.6.3.6. Enten udbyder den kompetente myndighed selv uddannelse af EU-luftfartsecurity-validatorer, eller også godkender og fører den en liste over egnede sikkerhedsuddannelseskurser.

11.6.3.7. Medlemsstaterne kan begrænse en EU-luftfartsecurity-validators godkendelse til valideringsaktiviteter, som udelukkende foretages på denne medlemsstats område på vegne af samme medlemsstats kompetente myndighed. Punkt 11.6.4.2 finder ikke anvendelse i dette tilfælde.

11.6.3.8. Godkendelsen af en EU-luftfartsecurity-validator skal udløbe efter en periode på højst fem år.

11.6.4. **Anerkendelse og suspendering af EU-luftfartsecurity-validatorer**

11.6.4.1. En EU-luftfartsecurity-validator anses ikke for at være godkendt, førend oplysningerne om denne er opført i ►**M17** Unionens database til sikring af forsyningskæden ◄. Hver EU-luftfartsecurity-validator skal gives dokumentation for sin status af eller på vegne af den kompetente myndighed. I den periode, hvor ►**M17** Unionens database til sikring af forsyningskæden ◄ ikke kan tage højde for oplysninger om EU-luftfartsecurity-validatorer, meddeler den kompetente myndighed de nødvendige oplysninger om EU-luftfartsecurity-validatoren til Kommissionen, som stiller disse til rådighed for alle medlemsstater.

11.6.4.2. Alle medlemsstater skal anerkende godkendte EU-luftfartsecurity-validatorer.

▼**M11**

11.6.4.3. Hvis en EU-luftfartsecurity-validator dokumenterer, at vedkommende ikke længere opfylder de krav, der henvises til i punkt 11.6.3.1 eller punkt 11.6.3.5, trækker den eller de kompetente myndigheder, som har godkendt vedkommende, godkendelsen tilbage og fjerner validatoren fra ►**M17** Unionens database til sikring af forsyningskæden ◄.

11.6.4.4. Brancheorganisationer og enheder på disses ansvar, som opererer kvalitetssikringsprogrammer, kan godkendes som EU-luftfartsecurity-validatorer, forudsat at de med tilsvarende foranstaltninger i disse programmer kan sikre en upartisk og objektiv validering. Anerkendelsen skal foretages i samarbejde med de kompetente myndigheder i mindst to medlemsstater.

11.6.4.5. Kommissionen kan anerkende valideringsaktiviteter, der foretages af myndigheder eller luftfartsecurity-validatorer under jurisdiktion af og anerkendt af et tredjeland eller en international organisation, hvis Kommissionen kan fastslå deres ækvivalens med EU-valideringen af luftfartssikkerheden. En liste over disse skal føres i tillæg 6-Fiii.

11.6.5. **EU-luftfartssikkerhedsvalideringsrapport (»valideringsrapporten«)**

11.6.5.1. I valideringsrapporten registreres EU-valideringen af luftfartssikkerheden, og den skal mindst indeholde:

a) en udfyldt checkliste undertegnet af EU-luftfartsecurity-validatoren og — hvis der anmodes herom — bemærkninger fra den validerede enhed i det nødvendige omfang

b) en forpligtelseserklæring underskrevet af den validerede enhed og

c) en erklæring om uafhængighed i henseende til enheden, der er undertegnet af den enkeltperson, som udfører EU-validering af luftfartssikkerheden.

11.6.5.2. EU-luftfartsecurity-validatoren skal fastslå efterlevelsesniveauet i forhold til checklistens mål og registrere disse resultater i den relevante del af checklisten.

11.6.5.3. I en forpligtelseserklæring skal den validerede enhed give tilsagn om at ville videreføre sine operationer under overholdelse af de normer for operationer, som er valideret med et positivt resultat.

11.6.5.4. Den validerede enhed kan erklære, at den er enig eller uenig i det efterlevelsesniveau, der er fastlagt i valideringsrapporten. En sådan erklæring skal være en uadskillelig del af valideringsrapporten.

11.6.5.5. Sidenummerering, dato for EU-validering af luftfartssikkerheden og validatorens og den validerede enheds parafering på hver side skal dokumentere valideringsrapportens integritet.

11.6.5.6. Valideringsrapporten skal normalt være affattet på engelsk og leveres til den kompetente myndighed og i givet fald til den validerede enhed inden for højst en måned efter kontrolbesøget på stedet.

▼M11

11.7. GENSIDIG ANERKENDELSE AF UDDANNELSE

11.7.1. Kompetencer, som erhverves af en person med henblik på at opfylde kravene i forordning (EF) nr. 300/2008 og dertil hørende gennemførelsesretsakter i én medlemsstat, skal anerkendes i andre medlemsstater.

TILLÆG 11-A

ERKLÆRING OM UAFHÆNGIGHED — EU-LUFTFARTSECURITY-VALIDATOR

a) Jeg bekræfter herved, at jeg har fastslået den validerede enheds efterlevelsesniveau på en upartisk og objektiv måde.

b) Jeg bekræfter, at jeg ikke er og ikke i de to foregående år har været ansat hos den validerede enhed.

c) Jeg bekræfter, at jeg ikke har nogen økonomisk eller anden direkte eller indirekte interesse i resultatet af valideringsaktiviteten, den validerede enhed eller dens datterselskaber.

d) Jeg bekræfter hermed, at jeg hverken har eller i de foregående 12 måneder har haft forretningsforbindelser, såsom uddannelse og rådgivning bortset fra valideringsprocessen, med den validerede enhed på områder med relation til luftfartssikkerhed.

e) Jeg bekræfter, at EU-luftfartssikkerhedsvalideringsrapporten bygger på en grundig undersøgelse af relevante sikkerhedsdokumenter og herunder den validerede enheds sikkerhedsprogram eller tilsvarende, tillige med aktiviteter vedrørende kontrolbesøg på stedet.

f) Jeg bekræfter, at EU-luftfartssikkerhedsvalideringsrapporten bygger på en vurdering af alle områder af relevans for sikkerheden, for hvilke validatoren har til opgave at udtale sig på grundlag af den relevante EU-checkliste.

g) Jeg bekræfter hermed, at jeg har anvendt en metode, som åbner mulighed for at opstille særskilte EU-luftfartssikkerhedsvalideringsrapporter for hver valideret enhed og sikrer undersøgelsens og evalueringens objektivitet og upartiskhed, hvis flere enheder valideres i en fælles aktion.

h) Jeg bekræfter, at jeg ikke har modtaget finansielle eller andre ydelser bortset fra et rimeligt gebyr for valideringen og en godtgørelse af rejse- og opholdsudgifter.

Jeg påtager mig det fulde ansvar for EU-luftfartssikkerhedsvalideringsrapporten.

Navn på den person, der foretager valideringen:

Navn på EU-luftfartsecurity-validatoren:

Dato:

Underskrift:

▼B

12. **SIKKERHEDSUDSTYR**

12.0. ALMINDELIGE BESTEMMELSER

12.0.1. Myndigheden, operatøren eller enheden, der anvender udstyr med henblik på at gennemføre foranstaltninger, som den er ansvarlig for i overensstemmelse med det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart som omhandlet i artikel 10 i forordning (EF) nr. 300/2008, skal træffe rimelige foranstaltninger for at sikre, at udstyret opfylder de i dette kapitel fastsatte normer.

Information, der klassificeres i overensstemmelse med Kommissionens afgørelse 2001/844/EF, EKSF, Euratom [1], stilles til rådighed af den kompetente myndighed for producenter, for hvem indsigt er nødvendig.

[1] EFT L 317 af 3.12.2001, s. 1.

▼B

12.0.2. Hver del af sikkerhedsudstyret afprøves rutinemæssigt.

▼M18

12.0.3. Udstyrsfabrikanten skal opstille et sæt driftsbetingelser, og udstyret skal anvendes i overensstemmelse hermed.

▼B

12.1. METALDETEKTORKARME

12.1.1. **Generelle principper**

12.1.1.1. Metaldetektorkarme skal som minimum være i stand til at detektere og ved hjælp af en alarm afsløre nærmere angivne metalgenstande, både enkeltvis og i kombination med hinanden.

12.1.1.2. Detekteringen skal kunne foretages, uanset hvor i tasken metalgenstanden er placeret, og hvordan den vender.

12.1.1.3. Metaldetektorkarmen skal være behørigt fæstnet på et solidt grundlag.

12.1.1.4. Metaldetektorkarmen skal være forsynet med en visuel indikator, der viser, at udstyret er i drift.

12.1.1.5. Betjeningsapparatet til at justere metaldetektorkarmens sporingsindstillinger skal være beskyttet og må kun være tilgængeligt for autoriserede personer.

12.1.1.6. Metaldetektorkarmen skal give både visuel og akustisk alarm, når den detekterer de metalgenstande, der henvises til i punkt 12.1.1.1. Alarmen skal kunne ses og høres inden for en afstand af to meter.

12.1.1.7. Den visuelle alarm skal give en indikation af, hvor stærkt et signal metaldetektorkarmen har detekteret.

12.1.1.8. Metaldetektorkarmen placeres på en måde, så det sikres, at den ikke påvirkes af interferenskilder.

▼M10

12.1.2. **Normer for metaldetektorkarme**

12.1.2.1. Der fastsættes to normer for metaldetektorkarme. Der er fastsat detaljerede bestemmelser vedrørende disse normer i en særskilt kommissionsafgørelse.

▼M17

12.1.2.2. Metaldetektorkarme, der udelukkende anvendes til screening af andre personer end passagerer, skal mindst opfylde norm 1.

▼M10

12.1.2.3. Metaldetektorkarme, der anvendes til screening af passagerer, skal opfylde norm 2.

▼B

12.1.3. **Yderligere krav til metaldetektorkarme**

Alle metaldetektorkarme, for hvilke der indgås kontrakt om installation fra den 5. januar 2007, skal kunne:

a) give et akustisk og/eller visuelt signal for en given procentdel af de personer, der passerer gennem udstyret, uden at det slår alarm som beskrevet i punkt 12.1.1.1. Det skal være muligt at indstille, hvor stor en procentdel der skal være tale om, og

b) tælle, hvor mange personer der screenes, idet personer der passerer gennem metaldetektorkarmen i den modsatte retning ikke tælles med, og

c) tælle antallet af alarmudløsninger og

d) beregne antallet af alarmudløsninger som en procentdel af antallet af screenede personer.

▼B

12.2. HÅNDHOLDTE METALDETEKTORER

12.2.1. Håndholdte metaldetektorer skal kunne afsløre såvel jernholdige som ikke-jernholdige metalgenstande. Detektion af det afslørede metal og dettes placering angives med en alarmindikator.

12.2.2. Betjeningsapparatet til at justere håndholdte metaldetektorers følsomhedsindstillinger skal være beskyttet og må kun være tilgængeligt for autoriserede personer.

12.2.3. En håndholdt metaldetektor skal give en akustisk alarm, når den detekterer metalgenstande. Alarmen skal kunne ses og/eller høres inden for en afstand af 1 meter.

12.2.4. Den håndholdte metaldetektor må ikke påvirkes af interferenskilder.

12.2.5. Den håndholdte metaldetektor skal være forsynet med en visuel indikator, der viser, at udstyret er i drift.

12.3. RØNTGENUDSTYR

Røntgenudstyr skal opfylde de fastsatte detaljerede bestemmelser i en særskilt kommissionsafgørelse.

12.4. EDS-UDSTYR (EXPLOSIVE DETECTION SYSTEMS EQUIPMENT)

12.4.1. **Generelle principper**

12.4.1.1. EDS-udstyr skal være i stand til at spore og ved hjælp af en alarm afsløre en specificeret enkeltmængde eksplosivt materiale i bagage eller andre forsendelser samt mængder, der er større.

12.4.1.2. Sporingen skal kunne foretages, uanset hvilken form det eksplosive materiale har, hvor i tasken det er placeret, og hvordan det vender.

12.4.1.3. EDS skal slå alarm i hvert af følgende tilfælde:

— når det sporer eksplosivt materiale, og

— når det sporer en genstand, hvis tilstedeværelse hindrer, at eventuelt eksplosivt materiale spores, og

— når indholdet af en taske eller en forsendelse er for kompakt til, at det kan analyseres.

▼M7

12.4.2. **Normer for EDS**

12.4.2.1. Der fastsættes tre normer for EDS. Der er fastsat detaljerede bestemmelser for disse normer i en særskilt kommissionsafgørelse.

12.4.2.2. Alt EDS-udstyr skal opfylde norm 1.

12.4.2.3. Norm 1 udløber den 1. september 2012.

12.4.2.4. Den relevante myndighed kan tillade, at EDS-udstyr ifølge norm 1, der er installeret mellem den 1. januar 2003 og den 1. september 2006, fortsat anvendes indtil den 1. januar 2014.

12.4.2.5. Alt EDS-udstyr, der installeres fra den 1. januar 2007, skal opfylde norm 2, medmindre der er indgået kontrakt om installation af et EDS-system, der opfylder norm 1, inden den 19. oktober 2006.

12.4.2.6. Alt EDS-udstyr skal senest den 1. september 2012 opfylde norm 2, medmindre punkt 12.4.2.4 anvendes.

12.4.2.7. Norm 2 udløber den 1. september 2020.

12.4.2.8. Den relevante myndighed kan tillade, at EDS-udstyr ifølge norm 2, der er installeret mellem den 1. januar 2011 og den 1. september 2014, fortsat anvendes indtil den 1. september 2022.

▼M7

12.4.2.9. Den kompetente myndighed underretter Kommissionen, når den giver tilladelse til, at EDS-udstyr, der opfylder norm 2, fortsat anvendes efter den 1. september 2020.

12.4.2.10. Alt EDS-udstyr, der installeres fra den 1. september 2014, skal opfylde norm 3.

12.4.2.11. Alt EDS-udstyr skal senest den 1. september 2020 opfylde norm 3, medmindre punkt 12.4.2.8 anvendes.

▼B

12.4.3. **Krav til billedkvalitet for EDS**

Billedkvaliteten for EDS skal opfylde de fastsatte detaljerede bestemmelser i en særskilt kommissionsafgørelse.

12.5. TRUSSELSBILLEDPROJEKTION (THREAT IMAGE PROJECTION — TIP)

12.5.1. **Generelle principper**

12.5.1.1. Trusselsbilledprojektion (TIP) skal kunne projicere virtuelle billeder af trusselsobjekter på røntgenbilleder af tasker eller andre forsendelser, som scannes.

De virtuelle billeder placeres på røntgenbillederne af tasker og forsendelser, som scannes, på en jævnt fordelt måde og ikke i en fast position.

Det skal være muligt at indstille, hvor stor en procentdel af røntgenbillederne der skal projiceres et virtuelt billede på.

12.5.1.2. TIP må ikke påvirke røntgenudstyrets ydeevne og normale drift negativt.

Skærmoperatøren må ikke gives nogen indikation af, at et virtuelt billede af et trusselsobjekt snart vil blive projiceret eller netop er blevet projiceret, før der vises en meddelelse i overensstemmelse med punkt 12.5.2.2.

12.5.1.3. Betjeningsapparatet til TIP skal være beskyttet og må kun være tilgængeligt for autoriserede personer.

▼M17

12.5.1.4. Der skal være en TIP-administrator, som er ansvarlig for konfigurationsstyringen af TIP-systemet.

12.5.1.5. Den kompetente myndighed skal regelmæssigt overvåge den korrekte gennemførelse af TIP-systemer og forvisse sig om, at systemerne er korrekt konfigureret, herunder at genstande projiceres på en realistisk og relevant måde, at systemerne er i overensstemmelse med kravene, og at billedbibliotekerne er opdaterede.

▼B

12.5.2. **TIP's komponenter**

12.5.2.1. TIP skal som minimum omfatte:

a) et bibliotek over virtuelle billeder af trusselsobjekter

b) mulighed for at vise og fjerne meddelelser og

c) mulighed for at registrere og præsentere resultaterne af de enkelte skærmoperatørers indsats.

12.5.2.2. TIP skal vise en meddelelse til skærmoperatøren:

a) når skærmoperatøren har reageret, og der er blevet projiceret et virtuelt billede af et trusselsobjekt

▼B

b) når skærmoperatøren ikke reagerede, og der er blevet projiceret et virtuelt billede af et trusselsobjekt

c) når skærmoperatøren har reageret, og der ikke er blevet projiceret et virtuelt billede af et trusselsobjekt, og

d) når et forsøg på at projicere et virtuelt billede af et trusselsobjekt mislykkedes og var synlig for skærmoperatøren.

Meddelelsen vises på en måde, så den ikke skjuler billedet af den pågældende taske eller forsendelse.

Meddelelsen skal vises, indtil skærmoperatøren fjerner den. I de i litra a) og b) omhandlede tilfælde vises meddelelsen sammen med det virtuelle billede af trusselsobjektet.

12.5.2.3. Skærmoperatøren må kun kunne få adgang til udstyr med indbygget og aktiveret TIP ved at benytte en entydig identifikationskode.

12.5.2.4. TIP skal kunne gemme resultaterne af de enkelte skærmoperatørers indsats i mindst 12 måneder i et format, der gør det muligt at opstille rapporter.

12.5.2.5. TIP's komponenter skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i en særskilt kommissionsafgørelse.

▼M18

12.6. SPORDETEKTIONSUDSTYR (ETD-UDSTYR)

12.6.1. Spordetektionsudstyr (ETD-udstyr) skal kunne indsamle og analysere spor af partikler på eller dampe fra kontaminerede overflader eller indholdet af bagage eller forsendelser og ved hjælp af en alarm afsløre tilstedeværelsen af eksplosive stoffer. I forbindelse med screening skal udstyret opfylde følgende krav:

a) Hjælpematerialer skal anvendes i overensstemmelse med fabrikantens anbefalinger, og må ikke anvendes, hvis deres funktionsevne synes forringet på grund af brug.

b) ETD-udstyr må kun anvendes under forhold, som udstyret er godkendt til anvendelse under.

Der gælder normer for ETD-udstyr, for så vidt angår partikelprøver og dampprøver. Der fastsættes detaljerede bestemmelser vedrørende disse normer i en særskilt klassificeret kommissionsafgørelse.

12.6.2. Normerne for ETD-udstyr til partikelprøver gælder for ETD-udstyr, der tages i brug fra den 1. september 2014.

12.6.3. Den relevante myndighed kan tillade, at ETD-udstyr til partikelprøver, der ikke er certificeret i overensstemmelse med tillæg 12-L, og som tages i brug før den 1. juli 2014, fortsat kan anvendes indtil den 1. juli 2020.

▼B

12.7. UDSTYR TIL SCREENING AF VÆSKER, SPRAY OG GELÉ (LAGs)

12.7.1. **Generelle principper**

▼M14

12.7.1.1. LEDS-udstyret skal kunne detektere og ved hjælp af en alarm afsløre en specificeret enkeltmængde samt større mængder materialer, der kunne udgøre en trussel, i LAGs.

▼B

12.7.1.2. Sporingen skal kunne foretages uanset LAG-beholderens form.

12.7.1.3. Udstyret skal benyttes på en måde, så det sikres, at beholderen er placeret og vendt således, at detektionskapaciteten opfyldes til fulde.

12.7.1.4. Udstyret skal slå alarm i hvert af følgende tilfælde:

a) når det sporer materiale, som kunne udgøre en trussel

b) når det sporer en genstand, hvis tilstedeværelse hindrer sporingen af materiale, som kunne udgøre en trussel

c) når det ikke kan bedømme, om LAG er godartet eller ej, og

d) når indholdet af den screenede taske er for kompakt til, at det kan analyseres.

▼M14

12.7.2. **Normer for LEDS-udstyr til sporing af flydende eksplosive stoffer**

12.7.2.1. Der fastsættes tre normer for LEDS-udstyr. Der er fastsat detaljerede bestemmelser vedrørende disse normer i en særskilt kommissionsafgørelse.

12.7.2.2. Alt LEDS-udstyr skal opfylde norm 1.

LEDS-udstyr, der opfylder norm 1, må senest anvendes indtil den 30. januar 2016.

12.7.2.3. Norm 2 gælder for LEDS-udstyr, der installeres fra og med dagen for denne forordnings ikrafttrædelse.

Alt LEDS-udstyr skal senest med virkning fra den 31. januar 2016 opfylde norm 2.

▼B

12.7.3. **Godkendelse af udstyr til screening af LAGs**

Hvis det godkendes af eller på vegne af en medlemsstats kompetente myndighed, at nærmere bestemt udstyr opfylder normerne som fastsat i punkt 12.7. i en særskilt kommissionsafgørelse, anerkender andre medlemsstater, at dette udstyr opfylder disse normer. Medlemsstaterne forelægger Kommissionen navnet på, og efter anmodning andre relevante oplysninger om, organer, der er udpeget til godkendelse af udstyr. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater om organerne.

▼B

12.8. SCREENINGMETODER BASERET PÅ NYE TEKNOLOGIER

12.8.1. En medlemsstat kan tillade screening efter en metode, som er baseret på nye og andre teknologier end dem, der er fastsat ved denne forordning, på betingelse af, at:

a) den benyttes med henblik på at evaluere en ny screeningmetode, og

b) den ikke har en negativ indflydelse på luftfartssikkerheden som helhed, og

c) de personer, bl.a. passagerer, der berøres heraf, gives passende oplysninger om, at der gennemføres et forsøg.

▼M17

12.8.2. En medlemsstat, der har til hensigt at tillade brug af en ny metode eller proces, underretter før den planlagte indførelse skriftligt Kommissionen og de øvrige medlemsstater om denne nye screeningmetode og gør i den forbindelse rede for, hvordan det garanteres, at anvendelsen af den nye metode opfylder kravet i punkt 12.8.1, litra b). Underretningen skal også indeholde detaljerede oplysninger om, hvor screeningmetoden vil blive anvendt, og hvor lang en evalueringsperiode der er planlagt.

▼B

12.8.3. Hvis Kommissionen giver medlemsstaten et positivt svar, eller hvis medlemsstaten ikke modtager noget svar inden for tre måneder, efter at den skriftlige anmeldelse er modtaget, kan medlemsstaten tillade, at denne screeningmetode baseret på nye teknologier indføres.

Hvis Kommissionen ikke er overbevist om, at den planlagte screeningmetode giver tilstrækkelig garanti for, at luftfartssikkerheden som helhed opretholdes i Fællesskabet, underretter den medlemsstaten herom senest tre måneder efter at have modtaget den i punkt 12.8.2 nævnte anmeldelse og uddyber sine betænkeligheder. I sådanne tilfælde giver den pågældende medlemsstat ikke tilladelse til at tage screeningmetoden i brug, før den har opnået Kommissionens accept.

12.8.4. Den maksimale evalueringsperiode for hver screeningmetode baseret på nye teknologier fastsættes til 18 måneder. Dog kan denne evalueringsperiode forlænges af Kommissionen med op til 12 måneder på betingelse af, at medlemsstaten forelægger en fyldestgørende begrundelse for forlængelsen.

12.8.5. Den relevante myndighed i medlemsstaten forelægger mindst én gang hver sjette måned i løbet af evalueringsperioden en statusrapport om evalueringen for Kommissionen. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater om indholdet af statusrapporten. Forelægges der ingen statusrapport, kan Kommissionen anmode medlemsstaten om midlertidigt at afbryde forsøget.

12.8.6. Finder Kommissionen det på baggrund af en rapport ikke godtgjort, at den afprøvede screeningsmetode skaber tilstrækkelig garanti for, at luftfartssikkerheden som helhed opretholdes i Fællesskabet, underretter Kommissionen medlemsstaten om, at forsøget skal afbrydes midlertidigt, indtil der kan gives en sådan garanti.

12.8.7. Evalueringsperioden må under ingen omstændigheder overstige 30 måneder.

▼**M3**

12.9 BOMBEHUNDE

12.9.1 **Generelle principper**

2.9.1.1 En bombehund (explosive detection dog — EDD) skal kunne spore og afsløre en specificeret enkeltmængde eksplosivt materiale samt større mængder.

2.9.1.2 Sporingen skal kunne foretages, uanset hvilken form de eksplosive materialer har, hvor i tasken de er placeret, og hvordan de vender.

2.9.1.3 EDD skal slå alarm med en passiv markering, når den afslører eksplosive materialer som angivet i tillæg 12-D i en særskilt kommissionsafgørelse.

2.9.1.4 EDD og dens fører kan benyttes til screening, hvis de begge er godkendt hver for sig og som et team.

2.9.1.5 EDD og dens fører skal uddannes og efteruddannes for at sikre, at de fornødne kompetencer indlæres og opretholdes, og at nye kompetencer om nødvendigt indlæres.

2.9.1.6 For at blive godkendt skal et EDD-team bestående af en EDD og dennes fører(e) have bestået et uddannelsesforløb.

2.9.1.7 Et EDD-team skal godkendes af eller på vegne af den kompetente myndighed i overensstemmelse med tillæg 12-E og 12-F i en særskilt kommissionsafgørelse.

2.9.1.8 Efter den kompetente myndigheds godkendelse må et EDD-team anvendes til securityscreening af eksplosive materialer ved anvendelse af metoderne »fri søg« eller »søg på fjerntransporteret duft«.

12.9.2 **Normer for EDD**

12.9.2.1 Ydelseskrav for en EDD er fastsat i tillæg 12-D i en særskilt kommissionsafgørelse.

12.9.2.2 Et EDD-team, der benyttes til at screene personer, håndbagage, genstande, der medbringes af andre personer end passagerer, køretøjer, luftfartøjer, forsyninger til flyvningen og lufthavnsleverancer samt security-beskyttede områder i en lufthavn, skal opfylde **norm 1**.

12.9.2.3 Et EDD-team, der benyttes til at screene indskrevet bagage, luftfartsselskabers post og materialer, fragt og post, skal opfylde **norm 2**.

12.9.2.4 Et EDD-team, der er godkendt til at afsløre eksplosive materialer ved anvendelse af metoden »søg på fjerntransporteret duft«, må alene benyttes til screening af fragt, men ikke på andre områder, der er omfattet af **norm 2**.

12.9.2.5 En EDD, der benyttes til at screene eksplosive materialer, skal forsynes med passende midler til, at den kan identificeres entydigt.

12.9.2.6 Når en EDD er i færd med at spore eksplosive materialer, ledsages den altid af sin fører, som er godkendt til at arbejde med den.

12.9.2.7 En EDD, der er godkendt til metoden »fri søg«, må kun have én fører. En fører kan højst godkendes til at føre to EDD'er.

12.9.2.8 En EDD, der er godkendt til metoden »søg på fjerntransporteret duft«, må højst have to førere.

12.9.3 **Uddannelseskrav**

Generelle forpligtelser vedrørende uddannelse

12.9.3.1 Uddannelse af et EDD-team skal omfatte teoretisk og praktisk uddannelse samt oplæring på jobbet.

▼**M3**

12.9.3.2 Kursusindholdet skal specificeres eller godkendes af den kompetente myndighed.

12.9.3.3 Uddannelsen gennemføres af eller på vegne af den kompetente myndighed af instruktører, der har kvalificeret sig i henhold til punkt 11.5 i bilaget til forordning (EU) nr. 185/2010.

12.9.3.4 Hunde, der uddannes til at spore eksplosive materialer, må ikke benyttes til andre opgaver.

12.9.3.5 I forbindelse med uddannelsen skal der anvendes uddannelseshjælpemidler, som repræsenterer eksplosive materialer.

12.9.3.6 Enhver person, der håndterer sådanne uddannelseshjælpemidler, skal uddannes for at forebygge kontaminering.

Grunduddannelse for EDD-teams

12.9.3.7 Et EDD-team skal have en grunduddannelse, som bygger på kriterierne i punkt 12.9.3 i en særskilt kommissionsafgørelse.

12.9.3.8 Grunduddannelsen for EDD-team skal omfatte praktisk uddannelse i det påtænkte arbejdsmiljø.

Efteruddannelse for EDD-teams

12.9.3.9 En EDD og dens fører skal efteruddannes — både hver for sig og i kombination som et team.

12.9.3.10 Formålet med efteruddannelsen er at opretholde de eksisterende kompetencer, som er opnået i grunduddannelsen, og kompetencer, der er erhvervet i forbindelse med udviklingen på sikkerhedsområdet.

12.9.3.11 Et EDD-team efteruddannes mindst hver sjette uge. Varigheden af efteruddannelsen må ikke være kortere end 4 timer inden for enhver 6-ugersperiode.

12.9.3.12 Punkt 11 anvendes ikke i det tilfælde, hvor en EDD uddannes i at genkende alle materialer, der er opført i tillæg 12-D i en særskilt kommissionsafgørelse, mindst én gang om ugen.

Registre over EDD-teams uddannelse

12.9.3.13 Et register over såvel grund- som efteruddannelse opbevares for både EDD og dens fører mindst i varigheden af deres ansættelseskontrakt, og det stilles til rådighed for den kompetente myndighed efter anmodning.

Operativ uddannelse for EDD-teams

12.9.3.14 Når en EDD indsættes i screeningopgaver, skal den have operativ uddannelse for at sikre, at den opfylder ydelseskravene i tillæg 12-D i en særskilt kommissionsafgørelse.

12.9.3.15 Den operative uddannelse udføres kontinuerligt og stikprøvevist i indsættelsesperioden, og EDD's detekteringsevne måles ved hjælp af godkendte uddannelseshjælpemidler.

12.9.4. **Godkendelsesprocedurer**

12.9.4.1 Godkendelsesproceduren skal sikre, at følgende kompetencer måles:

a) EDD's evne til at opfylde ydelseskravene til detektering i tillæg 12-D i en særskilt kommissionsafgørelse

▼M3

b) EDD's evne til at markere passivt, når den finder eksplosive materialer

c) EDD's og dens fører(er)s evne til at samarbejde effektivt, og

d) førerens evne til at føre EDD korrekt, fortolke og reagere hensigtsmæssigt på EDD's reaktion på tilstedeværelsen af eksplosive materialer.

12.9.4.2 I forbindelse med godkendelsesproceduren simuleres hvert af de arbejdsområder, som EDD-teamet skal arbejde i.

12.9.4.3 EDD-teamet skal have gennemgået og bestået uddannelse på hvert område, for hvilket der ansøges om godkendelse.

12.9.4.4 Godkendelsesprocedurerne udføres i overensstemmelse med tillæg 12-E og 12-F i en særskilt kommissionsafgørelse.

12.9.4.5 Hver godkendelsesperiode må ikke være gyldig i mere end 12 måneder.

12.9.5 **Kvalitetskontrol**

12.9.5.1 EDD-teamet skal underkastes de kvalitetskontrolforanstaltninger, der er fastsat i tillæg 12-G i en særskilt kommissionsafgørelse.

12.9.6 **Screeningmetode**

Der findes yderligere detaljerede krav i en særskilt kommissionsafgørelse.

▼M17

12.10. METALDETEKTORER (MDE)

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for anvendelsen af MDE i en særskilt kommissionsafgørelse.

▼M8

12.11. SECURITYSCANNERE

12.11.1. **Generelle principper**

En securityscanner er en metode til screening af personer, som kan detektere metalliske og ikke-metalliske genstande, der bæres på kroppen eller i tøjet.

En securityscanner, der betjenes af en operatør, kan bestå af et detektionssystem, der producerer et billede af en persons krop, som operatøren kan analysere med henblik på at konstatere, om vedkommende bærer en metallisk eller ikke-metallisk genstand på kroppen. Hvis operatøren identificere en sådan genstand, underrettes kontrolpersonen om, hvor genstanden befinder sig, således at der kan foretages yderligere undersøgelser. I dette tilfælde anses operatøren for at være en integrerende del af detektionssystemet.

En securityscanner med automatisk detektion af farlige genstande kan bestå af et detektionssystem, der automatisk genkender metalliske og ikke-metalliske genstande, der bæres på den screenede persons krop. Hvis systemet identificerer en sådan genstand, underrettes kontrolpersonen om, hvor genstanden befinder sig, ved at det angives på et billede af en tændstikfigur.

Securityscannere, der anvendes til screening af passagerer, skal opfylde følgende normer:

a) securityscannere skal som et minimum være i stand til at detektere og ved hjælp af en alarm afsløre nærmere angivne metalliske og ikke-metalliske genstande, herunder sprængstoffer, både enkeltvis og i kombination med hinanden

b) detektionen skal kunne foretages, uanset hvor genstanden befinder sig, og hvordan den vender

▼M8

c) systemet skal være forsynet med en visuel indikator, der viser, at udstyret er i drift

d) securityscannere placeres således, at det sikres, at de ikke påvirkes af interferenskilder

e) det skal dagligt afprøves, om securityscanneren fungerer korrekt

f) securityscanneren skal anvendes i overensstemmelse med de driftsbetingelser, der stilles af producenten.

Securityscannere installeres og anvendes i overensstemmelse med Rådets henstilling 1999/519/EF af 12. juli 1999 om begrænsning af befolkningens eksponering for elektromagnetiske felter (0 Hz-300 GHz) ([1]) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/40/EF af 29. april 2004 om minimumsforskrifter for sikkerhed og sundhed i forbindelse med arbejdstagernes eksponering for risici på grund af fysiske agenser (elektromagnetiske felter) (18. særdirektiv i henhold til artikel 16, stk. l, i direktiv 89/391/EØF) ([2]).

12.11.2. **Normer for securityscannere**

Præstationskravene til securityscannere er fastlagt i tillæg 12-K, der klassificeres som fortroligt »CONFIDENTIEL UE« og behandles i overensstemmelse med afgørelse 2001/844/EF, EKSF, Euratom.

Alle securityscannere skal opfylde den norm, der er defineret i tillæg 12-K fra denne afgørelses ikrafttræden.

12.11.2.1. Alle securityscannere skal opfylde norm 1.

Norm 1 udløber den 1. januar 2022.

12.11.2.2. Norm 2 gælder for securityscannere, der installeres fra den 1. januar 2019.

▼B

TILLÆG 12-A

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for ydelseskrav til metaldetektorkarme i en særskilt kommissionsafgørelse.

TILLÆG 12-B

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for ydelseskrav til EDS i en særskilt kommissionsafgørelse.

TILLÆG 12-C

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for ydelseskrav til udstyr til screening af væsker, spray og gelé (LAGs) i en særskilt kommissionsafgørelse.

▼M8

TILLÆG 12-K

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for sikkerhedspræstationskrav til security-scannere i en særskilt kommissionsafgørelse.

([1]) EFT L 199 af 30.7.1999, s. 59.
([2]) EUT L 159 af 30.4.2004, s. 1.