Detta dokument är endast avsett som dokumentationshjälpmedel och institutionerna ansvarar inte för innehållet

►B

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 185/2010

av den 4 mars 2010

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

(Text av betydelse för EES)

(EUT L 55, 5.3.2010, s. 1)

Ändrad genom:

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

Rättad genom:

►C1 Rättelse, EUT L 272, 16.10.2010, s. 21 (185/2010)

►C2 Rättelse, EUT L 221, 24.8.2010, s. 15 (357/2010)

►C3 Rättelse, EUT L 246, 18.9.2010, s. 75 (358/2010)

▼B

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 185/2010

av den 4 mars 2010

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

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002 ([1]), särskilt artikel 4.3, och

av följande skäl:

(1) I enlighet med artikel 4.3 i förordning (EG) nr 300/2008 ska kommissionen anta detaljerade bestämmelser för genomförandet av de gemensamma grundläggande standarder som avses i artikel 4.1 och av de allmänna kompletterande åtgärder som avses i artikel 4.2 i den förordningen.

(2) Om dessa bestämmelser omfattar känsliga säkerhetsåtgärder bör de betraktas som sekretessbelagda EU-uppgifter enligt kommissionens beslut 2001/844/EG, EKSG, Euratom av den 29 november 2001 om ändring av de interna stadgarna ([2]), såsom anges i artikel 18 a i förordning (EG) nr 300/2008, och därför inte offentliggöras. Sådana åtgärder bör antas separat genom ett beslut som riktar sig till medlemsstaterna.

(3) Förordning (EG) nr 300/2008 bör tillämpas fullt ut från och med den dag som anges i de genomförandebestämmelser som antas i enlighet med de förfaranden som avses i artikel 4.2 och 4.3 i den förordningen, dock senast från och med den 29 april 2010. Denna förordning bör därför gälla från och med den 29 april 2010 för att harmonisera tillämpningen av förordning (EG) nr 300/2008 och dess genomföranderättsakter.

(4) Metoder, inklusive teknik, för att upptäcka sprängämnen i vätskeform kommer med tiden att utvecklas. I linje med den tekniska utvecklingen och utgående från driftserfarenheterna både på gemenskapsnivå och globalt sett kommer kommissionen att lämna förslag, när så är lämpligt, till ändring av de tekniska bestämmelserna och driftsbestämmelserna om säkerhetskontroll av ►C1 vätskor, aerosoler och geléer ◄.

(5) Kommissionens förordningar (EG) nr 1217/2003 av den 4 juli 2003 om fastställande av gemensamma specifikationer för nationella säkerhets- och kvalitetskontrollprogram för civil luftfart ([3]), (EG) nr 1486/2003 av den 22 augusti 2003 om fastställande av förfaranden för utförande av kommissionens inspektioner på området luftfartsskydd för den civila luftfarten ([4]), (EG) nr

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

▼B

1138/2004 av den 21 juni 2004 om en gemensam definition av känsliga delar av behörighetsområden på flygplatser ([1]) och (EG) nr 820/2008 av den 8 augusti 2008 om åtgärder för att genomföra gemensamma grundläggande standarder avseende luftfartsskydd ([2]), som alla genomför Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2320/2002 av den 16 december 2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten ([3]), bör därför upphävas.

(6) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från den kommitté för luftfartsskyddet inom den civila luftfarten som har inrättats genom artikel 19.1 i förordning (EG) nr 300/2008.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

I denna förordning fastställs detaljerade bestämmelser för genomförandet av gemensamma grundläggande standarder för att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar som äventyrar dess säkerhet, och allmänna åtgärder som kompletterar de gemensamma grundläggande standarderna.

Artikel 2

Genomförandebestämmelser

1. De åtgärder som avses i artikel 1 beskrivs i bilagan.

2. I enlighet med artikel 10.1 i förordning (EG) nr 300/2008 ska denna förordning omhändertas i de nationella säkerhetsprogrammen för civil luftfart.

Artikel 3

Upphävande

Förordningarna (EG) nr 1217/2003, (EG) nr 1486/2003, (EG) nr 1138/2004 och (EG) nr 820/2008 ska upphöra att gälla från och med den 29 april 2010.

Artikel 4

Ikraftträdande

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

Den ska tillämpas från och med den 29 april 2010.

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

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

▼C1

BILAGA

1. SÄKERHETEN PÅ FLYGPLATSER

1.0 ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

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

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

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

1.0.3 Utan att det påverkar kriterierna för undantag i förordning (EG) nr 272/2009 kan den behöriga myndigheten tillåta särskilda säkerhetsåtgärder eller göra undantag för skydd och säkerhet av flygplatsers flygsida för dagar då högst åtta avgångar är planerade, förutsatt att lastning, lossning, ombordstigning eller avstigning sker på ett luftfartyg åt gången, antingen inom den känsliga delen av behörighetsområdet eller vid en flygplats som inte omfattas av punkt 1.1.3.

▼M17

1.0.4 ”Föremål som medförs av andra personer än passagerare” är föremål som är avsedda för personligt bruk av den person som för med sig dem.

▼C1

1.1 KRAV VID PLANERINGEN AV FLYGPLATSER

1.1.1 **Gränser**

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

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

1.1.2 **Behörighetsområden**

1.1.2.1 Behörighetsområden ska åtminstone omfatta följande:

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

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

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

1.1.2.2 En del av en flygplats ska anses vara ett behörighetsområde under minst den tid som den verksamhet pågår som avses i punkt 1.1.2.

▼C1

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

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

1.1.3 **Känsliga delar av behörighetsområden**

1.1.3.1 Känsliga delar ska upprättas vid flygplatser där fler än 40 personer har ett behörighetskort på flygplats som ger tillträde till behörighetsområden.

1.1.3.2 Känsliga delar ska åtminstone omfatta följande:

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

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

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

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

▼M9

1.1.3.4 Om icke-säkerhetskontrollerade personer eller passagerare och besättningsmedlemmar som anländer från tredjeländer som inte finns förtecknade i tillägg 4-B kan ha haft tillträde till känsliga delar ska en säkerhetsundersökning av de delar som kan ha kontaminerats genomföras snarast, så att man med rimlig säkerhet kan fastställa att inga förbjudna föremål finns på den känsliga delen.

Punkt 1 ska anses vara uppfylld för luftfartyg som omfattas av krav på säkerhetsundersökning av luftfartyg.

Punkt 1 ska inte gälla om personer som omfattas av punkterna 1.3.2 och 4.1.1.7 har haft tillträde till känsliga delar.

När det gäller passagerare och besättningsmedlemmar som anländer från tredjeländer som inte finns förtecknade i tillägg 4-B, ska punkt 1 endast tillämpas på de känsliga delar som används av säkerhetskontrollerat lastrumsbagage och/eller säkerhetskontrollerade avresande passagerare som inte avreser på samma luftfartyg som dessa passagerare och besättningsmedlemmar.

▼C1

1.2 KONTROLL AV TILLTRÄDE

1.2.1 **Tillträde till flygsidan**

1.2.1.1 Personer och fordon får bara beviljas tillträde till flygsidan om de har ett giltigt skäl att befinna sig där. ►M17 Guidade turer på flygplatsen eskorterade av personer med rätt att eskortera ska anses vara ett giltigt skäl. ◄

▼C1

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

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

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

1.2.2 **Tillträde till behörighetsområde**

1.2.2.1 Personer och fordon får bara medges tillträde till behörighetsområden om de har ett giltigt skäl att befinna sig där. ►M17 Guidade turer på flygplatsen eskorterade av personer med rätt att eskortera ska anses vara ett giltigt skäl. ◄

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

a) Ett giltigt ombordstigningskort eller motsvarande.

b) Ett giltigt besättningsidentitetskort.

c) Ett giltigt behörighetskort på flygplats.

d) Ett identitetskort från den nationella behöriga myndigheten.

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

▼M9

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

▼C1

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

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

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

▼M9

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

▼C1

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

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

b) behöriga personer som genomför tillträdeskontroll.

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

1.2.2.7 Tillträde till behörighetsområden ska också omfattas av kompletterande bestämmelser som fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

1.2.3 **Krav på gemenskapens identitetskort för besättningar och behörighetskort på flygplats**

▼C1

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

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

1.2.3.3 För personer som genomgått en säkerhetsprövning med otillfredsställande resultat ska identitetskortet omgående dras in.

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

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

1.2.3.5 Identitetskortet ska omedelbart återlämnas till den utfärdande verksamhetsutövaren

a) på den utfärdande verksamhetsutövarens begäran,

b) vid anställningens upphörande,

c) vid byte av arbetsgivare,

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

e) när kortet löper ut, eller

f) om kortet dras in.

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

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

1.2.3.8 Gemenskapens identitetskort för besättningar och behörighetskort på flygplats ska också omfattas av de kompletterande bestämmelser som fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

1.2.4 **Kompletterande krav på gemenskapens identitetskort för besättningar**

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

a) Innehavarens namn och foto och

b) lufttrafikföretagets namn och

c) beteckningen ”crew” (besättning) på engelska; detta ska tillämpas senast fem år efter det att denna förordning träder i kraft och

d) sista giltighetsdatum för kortet; detta ska tillämpas senast fem år efter det att denna förordning träder i kraft.

1.2.5 **Kompletterande krav på behörighetskort på flygplats**

1.2.5.1 Följande ska anges på behörighetskort på flygplats:

a) Innehavarens namn och foto.

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

▼C1

c) Den utfärdande verksamhetsutövarens eller flygplatsens namn.

d) De områden till vilka innehavaren medges tillträde.

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

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

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

1.2.6 **Krav på passerkort för fordon**

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

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

a) De områden till vilka fordonet beviljas tillträde, och

b) kortets sista giltighetsdag.

På elektroniska passerkort för fordon behöver varken de områden till vilka fordonet beviljas tillträde eller sista giltighetsdagen anges, förutsatt att dessa uppgifter kan läsas elektroniskt och kontrolleras innan fordonet släpps in på behörighetsområden.

1.2.6.3 Elektroniska passerkort för fordon ska fästas på fordonet på ett sätt som säkerställer att kortet inte kan överföras till ett annat fordon.

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

1.2.6.5 Passerkortet för fordon ska omedelbart återlämnas till den utfärdande verksamhetsutövaren

a) på den utfärdande verksamhetsutövarens begäran,

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

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

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

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

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

▼M9

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

▼C1

1.2.7 **Eskorterat tillträde**

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

a) områden där passagerare kan vistas,

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

c) områden avsedda för besättningar ►M9 , och ◄

▼M9

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

▼C1

1.2.7.2 I exceptionella fall kan personer undantas från kraven i punkt 1.2.5.1 och kraven på säkerhetsprövning, förutsatt att de alltid eskorteras när de befinner sig på behörighetsområden. ►M17 En person kan undantas från kravet att bli eskorterad om den personen har ett tillstånd och är innehavare av ett giltigt behörighetskort. ◄

1.2.7.3 Eskorten ska

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

b) vara bemyndigad att eskortera i behörighetsområden,

c) alltid ha den eskorterade personen under uppsikt, och

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

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

▼M17

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

▼C1

1.2.8 **Andra undantag**

Andra undantag omfattas av bestämmelserna i ett separat kommissionsbeslut.

1.3 SÄKERHETSKONTROLL AV ANDRA PERSONER ÄN PASSAGERARE OCH MEDFÖRDA FÖREMÅL

▼M10

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

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

a) Manuell genomsökning.

b) Metalldetektorbågar.

c) Sprängämneshundar.

▼M10

d) ETD-utrustning (ETD – *explosive trace detection*).

e) Säkerhetsskannrar som inte använder joniserande strålning.

▼M12

f) ETD-utrustning (explosive trace detection equipment) i kombination med handburna metalldetektorer.

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

▼M10

1.3.1.3 Sprängämneshundar och ETD-utrustning får bara användas som kompletterande metod för säkerhetskontroll eller slumpmässigt i stället för manuell genomsökning, metalldetektorbågar eller säkerhetsskannrar.

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

a) Manuell genomsökning.

b) Röntgenutrustning.

c) EDS-utrustning (EDS – *explosive detection systems*).

d) Sprängämneshundar.

e) ETD-utrustning.

▼M17

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

▼M10

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

1.3.1.7 Föremål som förtecknas i tillägg 4-C får endast medföras om personen har tillstånd till detta för att utföra uppgifter som är viktiga för driften av flygplatsanläggningen eller luftfartyget, eller för arbetsuppgifter under flygningen.

1.3.1.8 När andra personer än passagerare och medförda föremål ska säkerhetskontrolleras genom kontinuerlig stickprovskontroll ska frekvensen fastställas av den behöriga myndigheten på grundval av en riskbedömning.

1.3.1.9 Säkerhetskontroll av andra personer än passagerare och medförda föremål ska också omfattas av kompletterande bestämmelser som fastställs i ett särskilt kommissionsbeslut.

▼C1

1.3.2 **Undantag och särskilda metoder för säkerhetskontroll**

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

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

▼C1

1.3.2.3 Undantag och särskilda metoder för säkerhetskontroll ska också omfattas av kompletterande bestämmelser som fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

1.4 INSPEKTION AV FORDON

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

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

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

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

1.4.1.4 Fordon som passerar in på känsliga delar ska också omfattas av kompletterande bestämmelser som fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

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

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

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

1.4.2.3 Fordon som passerar in på andra delar än känsliga delar av behörighetsområden ska också omfattas av kompletterande bestämmelser som fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

1.4.3 **Metoder för inspektion**

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

1.4.3.2 Följande metoder får endast användas som kompletterande undersökningsmetoder:

a) Sprängämneshundar och

b) ETD-utrustning (ETD – explosive trace detection).

1.4.3.3 Metoder för inspektion ska också omfattas av kompletterande bestämmelser som fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

1.4.4 **Undantag och särskilda metoder för inspektion**

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

1.4.4.2 Undantag och särskilda metoder för inspektion ska också omfattas av kompletterande bestämmelser som fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

1.5 ÖVERVAKNING, PATRULLERING OCH ANDRA KONTROLLER

1.5.1 Övervakning och patrullering ska genomföras i syfte att övervaka

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

▼C1

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

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

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

e) lastrumsbagage, frakt och post, förnödenheter för användning ombord samt lufttrafikföretags post och materiel, som befinner sig på känsliga delar som väntar på att lastas.

▼M9

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

a) flygplatsens storlek, inbegripet flygningarnas antal och art,

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

c) möjligheter och begränsningar när det gäller övervaknings- och patrulleringsmetoderna.

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

▼C1

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

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

2. AVGRÄNSADE OMRÅDEN PÅ FLYGPLATSERNA

Inga föreskrifter i denna förordning.

3. SÄKERHETSÅTGÄRDER FÖR LUFTFARTYG

3.0 ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

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

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

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

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

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

3.1 SÄKERHETSUNDERSÖKNING AV LUFTFARTYG

3.1.1 **När ska säkerhetsundersökning av luftfartyg genomföras**

▼C1

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

3.1.1.2 Säkerhetsundersökning av luftfartyg ska omfatta en inspektion av fastställda områden i luftfartyget som anges i ett separat kommissionsbeslut.

▼M17

3.1.1.3 Luftfartyg som anländer till en känslig del från ett tredjeland som inte ingår i förteckningen i tillägg 3-B ska genomgå en säkerhetsundersökning för luftfartyg när som helst efter det att passagerarna lämnat det område som ska undersökas och/eller lastrummet tömts.

▼C1

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

3.1.1.5 När en säkerhetsundersökning av luftfartyg ska genomföras ska också omfattas av kompletterande bestämmelser som fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

3.1.2 **Hur ska säkerhetsundersökning av luftfartyg genomföras**

Hur en säkerhetsundersökning av luftfartyg ska genomföras ska omfattas av bestämmelser som fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

3.1.3 **Information om säkerhetsundersökning av luftfartyg**

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

— Flygningens nummer.

▼M17

———————

— Den föregående flygningens avgångsplats.

———————

▼C1

Om en säkerhetsundersökning har genomförts ska uppgifterna dessutom omfatta

— datum och tid för slutförandet av säkerhetsundersökningen, och

— namn och underskrift för den som ansvarar för genomförandet av säkerhetsundersökningen av luftfartyget.

3.2 SKYDD AV LUFTFARTYG

3.2.1 **Skydd av luftfartyg – allmänt**

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

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

▼M17

b) hålla dess ytterdörrar stängda. Om luftfartyget befinner sig i en känslig del av behörighetsområdet ska ytterdörrar som inte kan nås från marken anses vara stängda om alla hjälpmedel för tillträde har avlägsnats och placerats tillräckligt långt från luftfartyget för att rimligen omöjliggöra tillträde för en person, eller

▼C1

c) elektroniska system som omedelbart upptäcker obehörig åtkomst.

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

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

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

a) befrias från hjälpmedel för tillträde,

b) förseglas,

c) låsas, eller

d) övervakas.

▼M17

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

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

▼C1

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

3.2.2.4 Om ytterdörrar är övervakade ska övervakningen säkerställa att obehörigt tillträde till luftfartyget omedelbart upptäcks.

3.2.2.5 Skydd av luftfartyg med stängda ytterdörrar i en annan del än en känslig del ska också omfattas av kompletterande bestämmelser som fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

TILLÄGG 3-A

SÄKERHETSUNDERSÖKNING AV LUFTFARTYG

Detaljerade bestämmelser om säkerhetsundersökning av luftfartyg fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

▼M17

TILLÄGG 3-B

SÄKERHETSÅTGÄRDER FÖR LUFTFARTYG

TREDJELÄNDER SAMT UTOMEUROPEISKA LÄNDER OCH TERRITORIER SOM HAR SÄRSKILDA FÖRBINDELSER MED UNIONEN ENLIGT FÖRDRAGET OM EUROPEISKA UNIONENS FUNKTIONSSÄTT, OCH FÖR VILKA AVDELNINGEN OM TRANSPORTER I DET FÖRDRAGET INTE ÄR TILLÄMPLIG, SOM ERKÄNNS SOM LÄNDER SOM TILLÄMPAR SÄKERHETSSTANDARDER SOM ÄR LIKVÄRDIGA MED DE GEMENSAMMA GRUNDLÄGGANDE STANDARDERNA

Vad beträffar säkerhetsåtgärder för luftfartyg erkänns följande tredjeländer samt utomeuropeiska länder och territorier som har särskilda förbindelser med unionen enligt fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, och för vilka avdelningen om transporter inte är tillämpligt, som länder som tillämpar säkerhetsstandarder som är likvärdiga med de gemensamma grundläggande standarderna:

▼M17

Amerikas förenta stater

Om kommissionen får information om att tredjelandets standarder för luftfartsskydd som kraftigt påverkar luftfartsskyddet i unionen avviker från unionens gemensamma grundläggande standarder för luftfartsskydd ska den utan dröjsmål informera behöriga myndigheter i medlemsstaterna.

Om kommissionen förfogar över information om åtgärder, inklusive kompensationsåtgärder, som bekräftar att likvärdigheten hos tredjelandets relevanta standarder för luftfartsskydd har återställts, ska lämpliga myndigheter i medlemsstaterna omedelbart informeras.

▼C1

4. PASSAGERARE OCH KABINBAGAGE

4.0 ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

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

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

4.0.3 Passagerare och deras kabinbagage som anländer från en medlemsstat där luftfartyget var i transit efter att ha anlänt från ett tredjeland som inte ingår i förteckningen i tillägg 4-B ska anses vara passagerare och kabinbagage som anländer från ett tredjeland, om det inte kan styrkas att dessa passagerare och deras kabinbagage säkerhetskontrollerats i transitmedlemsstaten.

▼M2

4.0.4 I denna bilaga avses med

a) ►C3 vätskor, aerosoler och geléer ◄ : krämer, blandningar av vätska och fasta ämnen samt innehåll i tryckbehållare, t.ex. tandkräm, hårgelé, drycker, soppor, saft, parfym, raklödder och annat med liknande konsistens.

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

▼M14

c) LEDS-utrustning som används för att upptäcka flytande sprängämnen (LEDS = Liquid Explosive Detection Systems): är en utrustning som klarar att upptäcka material som kan utgöra ett hot, och som uppfyller bestämmelserna i punkt 12.7 i kommissionens beslut K(2010) 774.

▼C1

4.1 SÄKERHETSKONTROLL AV PASSAGERARE OCH KABINBAGAGE

4.1.1 **Säkerhetskontroll av passagerare**

▼M8

4.1.1.1 Före säkerhetskontroll ska passagerarna ta av sig rockar, kappor, jackor och kavajer, vilka ska säkerhetskontrolleras som kabinbagage. Operatören kan begära att passageraren tar av sig ytterligare klädesplagg om så är lämpligt.

▼M18

4.1.1.2 Passagerare ska säkerhetskontrolleras genom minst en av följande metoder:

a) Manuell genomsökning,

b) metalldetektorbågar,

▼M18

c) sprängämneshundar,

d) ETD-utrustning för att upptäcka spår av sprängämnen (*explosive trace detection*),

e) säkerhetsskannrar som inte använder joniserande strålning, och

f) ETD-utrustning i kombination med handburna metalldetektorer.

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

▼C1

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

4.1.1.4 Om metalldetektorutrustning ger alarm ska orsaken till detta lösas.

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

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

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

4.1.1.8 Säkerhetskontroll av passagerare ska också omfattas av kompletterande bestämmelser som fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

▼M18

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

▼M8

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

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

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

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

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

▼M8

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

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

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

Passagerare ska ha rätt att välja att inte kontrolleras med säkerhetsskanner. I så fall ska passageraren säkerhetskontrolleras med hjälp av en alternativ metod för säkerhetskontroll, inbegripet åtminstone en manuell genomsökning i enlighet med tillägg 4-A i kommissionens beslut (2010)774. Om säkerhetsskannern ger larm ska orsaken till detta fastställas.

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

▼M12

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

▼C1

4.1.2 **Säkerhetskontroll av kabinbagage**

4.1.2.1 Innan kabinbagage säkerhetskontrolleras ska bärbara datorer och andra större elektroniska föremål tas ut ur kabinbagaget och säkerhetskontrolleras separat.

▼M14

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

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

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

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

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

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

▼M18

4.1.2.3 Kabinbagage ska säkerhetskontrolleras enligt minst en av följande metoder:

a) Manuell genomsökning,

b) röntgenutrustning,

▼M18

c) EDS-utrustning för att upptäcka sprängämnen (*explosive detection system*),

d) sprängämneshundar i kombination med led a, och

e) ETD-utrustning.

Om säkerhetskontrollanten inte kan fastställa om kabinbagaget innehåller förbjudna föremål ska bagaget vägras eller kontrolleras om tills kontrollanten är tillfredsställd.

▼C1

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

4.1.2.5 Om röntgen eller EDS används ska varje bild granskas av kontrollanten.

4.1.2.6 Om röntgen eller EDS används ska orsakerna till alla eventuella alarm lösas till kontrollantens belåtenhet, i syfte att i rimlig grad utesluta att förbjudna föremål förs med in i behörighetsområdet eller ombord på luftfartyget.

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

4.1.2.8 Väskor som konstateras innehålla en stor elektrisk apparat ska kontrolleras igen med apparaten borttagen; den elektriska apparaten ska kontrolleras separat.

4.1.2.9 Sprängämneshundar och utrustning för att upptäcka spår av sprängämnen (ETD – explosive trace detection) får endast användas som en kompletterande metod för säkerhetskontroll.

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

▼M17

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

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

▼C1

4.1.2.12 Säkerhetskontroll av kabinbagage ska också omfattas av kompletterande bestämmelser som fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

▼M14

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

4.1.3.1 Vätskor, aerosoler och geléer kan, när de kommer in på behörighetsområdet, undantas från säkerhetskontroll med LEDS-utrustning om de

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

▼**M14**

b) är förseglade i en särskild säkerhetsförsluten påse efter att ha inhandlats lokalt på flygplatsens flygsida,

c) är i en säkerhetsförsluten påse och kommer från en annan EU-flygplats eller från ett EU-lufttrafikföretags luftfartyg och de återförseglas i en särskild säkerhetsförsluten påse innan de lämnar flygplatsens behörighetsområde,

d) säkerhetskontrollerats lokalt med LEDS-utrustning på flygsidan och sedan förseglats i en särskild säkerhetsförsluten påse.

Undantagen enligt leden c och d ska upphöra att gälla den 31 december 2015.

4.1.3.2 Säkerhetsförslutna påsar för särskild användning enligt leden b–d i punkt 4.1.3.1 ska

a) tydligt kunna identifieras som säkerhetsförsluten påse från den flygplatsen,

b) innehålla bevis på att innehållet inhandlats eller återförseglats på den flygplatsen under de senaste tre timmarna,

c) omfattas av de ytterligare bestämmelser som fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

4.1.3.3 Säkerhetskontrollen av vätskor, aerosoler och geléer ska också omfattas av de ytterligare bestämmelser som fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

▼**C1**

4.2 SKYDD AV PASSAGERARE OCH KABINBAGAGE

Skydd av passagerare och kabinbagage ska omfattas av bestämmelser som fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

4.3 POTENTIELLT STÖRANDE PASSAGERARE

4.3.1 Lufttrafikföretaget ska få skriftlig förhandsinformation från de behöriga myndigheterna om det planeras att ta med en potentiellt störande passagerare ombord på deras luftfartyg.

4.3.2 Anmälan ska omfatta följande uppgifter:

a) Personens identitet och kön.

b) Skälet till transporten.

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

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

e) På förhand uppgjorda placeringsarrangemang, om så krävs.

f) Arten av tillgängliga resehandlingar.

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

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

4.4 FÖRBJUDNA FÖREMÅL

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

4.4.2 Undantag från punkt 4.4.1 kan beviljas på villkor att

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

▼C1

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

c) gällande säkerhetsbestämmelser efterlevs.

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

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

TILLÄGG 4-A

KRAV PÅ MANUELL GENOMSÖKNING

Detaljerade bestämmelser om manuell genomsökning fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

▼M17

TILLÄGG 4-B

PASSAGERARE OCH KABINBAGAGE

TREDJELÄNDER SAMT UTOMEUROPEISKA LÄNDER OCH TERRITORIER SOM HAR SÄRSKILDA FÖRBINDELSER MED UNIONEN ENLIGT FÖRDRAGET OM EUROPEISKA UNIONENS FUNKTIONSSÄTT, OCH FÖR VILKA AVDELNINGEN OM TRANSPORTER I DET FÖRDRAGET INTE ÄR TILLÄMPLIG, SOM ERKÄNNS SOM LÄNDER SOM TILLÄMPAR SÄKERHETSSTANDARDER SOM ÄR LIKVÄRDIGA MED DE GEMENSAMMA GRUNDLÄGGANDE STANDARDERNA

Vad beträffar passagerare och kabinbagage har följande tredjeländer samt utomeuropeiska länder och territorier som har särskilda förbindelser med unionen enligt fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, och för vilka avdelningen om transporter inte är tillämplig, erkänts som länder som tillämpar säkerhetsstandarder som är likvärdiga med de gemensamma grundläggande standarderna.

Amerikas förenta stater

Om kommissionen får information om att tredjelandets standarder för luftfartsskydd som kraftigt påverkar luftfartsskyddet i unionen avviker från unionens gemensamma grundläggande standarder för luftfartsskydd ska den utan dröjsmål informera lämpliga myndigheter i medlemsstaterna.

Om kommissionen förfogar över information om åtgärder, inklusive kompensationsåtgärder, som bekräftar att likvärdigheten hos tredjelandets relevanta standarder för luftfartsskydd har återställts, ska lämpliga myndigheter i medlemsstaterna omedelbart informeras.

▼C1

TILLÄGG 4-C

PASSAGERARE OCH KABINBAGAGE

FÖRTECKNING ÖVER FÖRBJUDNA FÖREMÅL

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

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

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

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

▼C1

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

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

— signalpistoler och startpistoler,

— pilbågar, armborst och pilar,

— harpuner och pilgevär,

— slungor och slangbågar.

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

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

— anordningar för bedövning och avlivning av djur,

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

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

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

— isyxor och isklyvare,

— rakblad,

— tapetknivar,

— knivar med blad på över 6 cm,

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

— kampsportsutrustning med vass udd eller vasst blad,

— sablar och svärd.

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

— kofotar,

— borrar och borrskär, även batteridrivna bärbara elborrmaskiner,

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

— sågar, däribland batteridrivna elsågar,

— skärbrännare,

— bult- och spikpistoler.

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

— baseball- och brännbollsslagträn,

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

— kampsportutrustning.

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

— ammunition,

— tändhattar,

▼C1

— detonatorer och tändrör,

— repliker eller imitationer av sprängämnen eller spränganordningar,

— minor, granater och andra militära spränganordningar,

— fyrverkeripjäser och annan pyroteknisk utrustning,

— rökbomber och rökpatroner,

— dynamit, krut och plastiska sprängämnen.

▼M14

_____

▼C1

5. LASTRUMSBAGAGE

5.0 ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

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

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

5.0.3 Lastrumsbagage som anländer från en medlemsstat där luftfartyget var i transit efter att ha anlänt från ett tredjeland som inte ingår i förteckningen i tillägg 5-A ska anses vara lastrumsbagage som anländer från ett tredjeland, om det inte kan styrkas att detta lastrumsbagage säkerhetskontrollerats i transitmedlemsstaten.

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

5.1 SÄKERHETSKONTROLL AV LASTRUMSBAGAGE

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

a) manuell genomsökning,

b) röntgenutrustning,

c) EDS-utrustning (explosive detection system equipment), eller

d) ETD-utrustning (ETD – explosive trace detection).

▼M3

e) Sprängämneshundar.

▼C1

Om säkerhetskontrollanten inte kan fastställa om lastrumbagaget innehåller förbjudna föremål ska bagaget vägras eller kontrolleras om tills kontrollanten är tillfredsställd.

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

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

5.1.4 Säkerhetskontroll med ETD (explosive trace detection equipment – utrustning för att avslöja förekomsten av mycket små mängder explosiva material i bagage eller andra föremål som utsätts för analys) ska innebära analys av prover som tas från bagagets in- och utsida och från dess innehåll. Innehållet får också omfattas av manuell kontroll.

▼C1

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

5.1.6 Säkerhetskontroll av lastrumsbagage ska också omfattas av kompletterande bestämmelser som fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

▼M17

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

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

▼C1

5.2 SKYDD AV LASTRUMSBAGAGE

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

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

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

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

5.2.3 Skydd av lastrumsbagage ska också omfattas av kompletterande bestämmelser som fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

5.3 BAGAGETS ANKNYTNING TILL PASSAGERARE

5.3.1 **Identifiering av lastrumsbagage**

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

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

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

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

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

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

▼C1

5.3.2.2 Ytterligare detaljerade bestämmelser om omständigheter som passagerare inte har kontroll över fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

5.3.3 **Säkerhetsåtgärder för obeledsagat lastrumsbagage**

5.3.3.1 Obeledsagat lastrumsbagage som inte omfattas av punkt 5.3.2 ska kontrolleras med hjälp av en av de metoder som anges i punkt 5.1.1 och i förekommande fall med tillämpning av ytterligare krav som fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

▼M9

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

▼C1

5.3.3.3 Ytterligare detaljerade bestämmelser om säkerhetsågärder för obeledsagat lastrumsbagage fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

5.4 FÖRBJUDNA FÖREMÅL

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

5.4.2 Undantag från punkt 5.4.1 kan medges på villkor att

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

b) gällande säkerhetsbestämmelser efterlevs.

5.4.3 Passagerarna ska informeras om de förbjudna föremålen som ingår i förteckningen i tillägg 5-B innan incheckningen avslutas.

▼M17

TILLÄGG 5-A

LASTRUMSBAGAGE

TREDJELÄNDER SAMT UTOMEUROPEISKA LÄNDER OCH TERRITORIER SOM HAR SÄRSKILDA FÖRBINDELSER MED UNIONEN ENLIGT FÖRDRAGET OM EUROPEISKA UNIONENS FUNKTIONSSÄTT, OCH FÖR VILKA AVDELNINGEN OM TRANSPORTER I DET FÖRDRAGET INTE ÄR TILLÄMPLIG, SOM ERKÄNNS SOM LÄNDER SOM TILLÄMPAR SÄKERHETSSTANDARDER SOM ÄR LIKVÄRDIGA MED DE GEMENSAMMA GRUNDLÄGGANDE STANDARDERNA

Vad beträffar lastrumsbagage ska tredjeländer samt utomeuropeiska länder och territorier som har särskilda förbindelser med unionen enligt fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, och för vilka avdelningen om transporter i det fördraget inte är tillämpligt erkännas som länder som tillämpar säkerhetsstandarder som är likvärdiga med de gemensamma grundläggande standarderna.

Amerikas förenta stater

Om kommissionen får information om att tredjelandets standarder för luftfartsskydd som kraftigt påverkar luftfartsskyddet i unionen avviker från unionens gemensamma grundläggande standarder för luftfartsskydd ska den utan dröjsmål informera lämpliga myndigheter i medlemsstaterna.

▼M17

Om kommissionen förfogar över information om åtgärder, inklusive kompensationsåtgärder, som bekräftar att likvärdigheten hos tredjelandets relevanta standarder för luftfartsskydd har återställts, ska lämpliga myndigheter i medlemsstaterna omedelbart informeras.

▼C1

TILLÄGG 5-B

LASTRUMSBAGAGE

FÖRTECKNING ÖVER FÖRBJUDNA FÖREMÅL

Passagerare får inte medföra följande föremål i sitt lastrumsbagage:

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

— ammunition,

— tändhattar,

— detonatorer och tändrör,

— minor, granater och andra militära spränganordningar,

— fyrverkeripjäser och annan pyroteknisk utrustning,

— rökbomber och rökpatroner,

— dynamit, krut och plastiska sprängämnen.

6. **FRAKT OCH POST**

6.0 ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

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

▼M9

6.0.2 Följande föremål ska anses vara förbjudna i frakt och postförsändelser:

— Monterade explosiva och brandfarliga anordningar som inte transporteras i enlighet med gällande säkerhetsbestämmelser.

———————

▼C1

6.1 SÄKERHETSÅTGÄRDER – ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

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

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

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

c) försändelsen har varit föremål för föreskrivna säkerhetsåtgärder genomförda av en kontoavsändare och har skyddats från obehörig åtkomst sedan dessa säkerhetsåtgärder genomfördes och fram till lastningen, och den inte fraktas på ett passagerarluftfartyg, eller

▼C1

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

▼M6

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

▼C1

6.1.3 För att få oeskorterad tillgång till identifierbar flygfrakt eller flygpost som varit föremål för de föreskrivna säkerhetsåtgärderna måste en person med tillfredsställande resultat ha genomgått antingen en säkerhetsprövning eller en pålitlighetskontroll i enlighet med punkt 11.

6.2 SÄKERHETSKONTROLL

6.2.1 **Säkerhetskontroll**

6.2.1.1 Vid säkerhetskontroll av frakt eller post

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

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

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

6.2.1.3 Säkerhetskontroll av frakt och post ska också omfattas av kompletterande bestämmelser som fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

▼M17

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

▼M18

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

a) Manuell genomsökning,

b) röntgenutrustning,

▼**M18**

c) EDS-utrustning,

d) sprängämneshundar,

e) ETD-utrustning,

f) visuell kontroll, och

g) metalldetektorer.

Om säkerhetskontrollanten inte kan fastställa om frakten eller posten innehåller förbjudna föremål ska frakten eller posten vägras eller kontrolleras om tills kontrollanten är tillfredsställd.

6.2.1.6 Följande metoder får endast tillämpas om det inte är möjligt att tillämpa någon av de metoder som anges i punkt 6.2.1.5 på grund av försändelsens art:

Andra lämpliga kontrollmetoder, efter överenskommelse med den behöriga myndigheten och anmälan till kommissionen.

▼**C1**

6.2.2 **Undantag från säkerhetskontroll**

Bestämmelser om undantag från säkerhetskontroll fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

6.3 SÄKERHETSGODKÄNDA SPEDITÖRER

6.3.1 **Godkännande av säkerhetsgodkända speditörer**

6.3.1.1 Säkerhetsgodkända speditörer ska godkännas av behörig myndighet.

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

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

Säkerhetsgodkända speditörer kan använda en underleverantör för följande:

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

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

c) Alla säkerhetskontroller som avses i punkt 6.3.2 till ett annat rättssubjekt om kontrollerna genomförs på annat håll än på den säkerhetsgodkända speditörens egna anläggning eller på en flygplats, och rättssubjektet är certifierat eller godkänt och ingår i den behöriga myndighetens förteckning över rättssubjekt som kan utöva dessa tjänster.

▼C1

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

6.3.1.2 Den behöriga myndigheten i varje medlemsstat ska i sitt nationella säkerhetsprogram för den civila luftfarten enligt artikel 10 i förordning (EG) nr 300/2008 fastställa ansvaret för genomförandet av följande förfarande för godkännande av säkerhetsgodkända speditörer:

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

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

Den sökande ska också lämna in den åtagandeförklaring för säkerhetsgodkända speditörer som ingår i tillägg 6-A. Denna förklaring ska undertecknas av den sökandes rättsliga företrädare eller av dess säkerhetsansvarige.

Den undertecknade förklaringen ska behållas av den berörda behöriga myndigheten.

b) Den behöriga myndigheten eller ►**M11** en validerare för luftfartsskydd i EU ◄, som agerar på myndighetens vägnar, ska granska säkerhetsprogrammet och genom kontroll på plats på de angivna anläggningarna fastställa huruvida den sökande uppfyller kraven i förordning (EG) nr 300/2008 och dess genomföranderättsakter.

Den behöriga myndigheten eller ►**M11** en validerare för luftfartsskydd i EU ◄, som agerar på myndighetens vägnar, ska ta hänsyn till om den sökande innehar ett AEO-certifikat enligt led b eller c i artikel 14a.1 i kommissionens förordning (EG) nr 1875/2006 ([1]) som ändrar förordning (EEG) 2454/93 ([2]).

c) Om den behöriga myndigheten anser att den information som tillhandahållits enligt led a och b är tillräcklig ska den se till att alla uppgifter om speditören senast följande arbetsdag förs in i ►**M17** Unionens databas för säkerhet i leveranskedjan. ◄ När dessa uppgifter förs in i databasen ska den behöriga myndigheten förse varje godkänd anläggning med en unik alfanumerisk identitetskod i standardformat.

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

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

▼C1

Om ett säkerhetsprogram för lufttrafikföretag anger vilka metoder och åtgärder som lufttrafikföretaget ska tillämpa för att uppfylla kraven i förordning (EG) nr 300/2008 och dess genomföranderättsakter, kan lufttrafikföretaget anses uppfylla kraven i led a och b för alla anläggningar som anges i programmet. Kontroll på plats av de anläggningar som anges i lufttrafikföretagets säkerhetsprogram ska genomföras senast två år efter det att denna förordning träder i kraft.

Om en säkerhetsgodkänd speditör har godkänts i enlighet med antingen kommissionens förordning (EG) nr 2320/2002 eller kommissionens förordning (EG) nr 820/2008 och kommissionens beslut K(2008) 4333 kan denna anses vara säkerhetsgodkänd speditör för de syften som avses i förordning (EG) nr 300/2008 och dess genomföranderättsakter för alla anläggningar där kontroller på plats har genomförts.

d) Säkerhetsgodkända speditörer ska inte anses vara godkända innan alla uppgifter om speditören har förts in i ►**M17** Unionens databas för säkerhet i leveranskedjan. ◄

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

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

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

6.3.1.5 Om den behöriga myndigheten inte längre anser att den säkerhetsgodkända speditören uppfyller kraven i förordning (EG) nr 300/2008 och dess genomföranderättsakter ska myndigheten dra tillbaka godkännandet som säkerhetsgodkänd speditör för den berörda anläggningen.

Så snart ett godkännande har dragits in, och i alla händelser senast efter 24 timmar, ska den behöriga myndigheten se till att speditörens ändrade status anges i ►**M17** Unionens databas för säkerhet i leveranskedjan. ◄

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

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

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

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

▼C1

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

6.3.2.3 När den säkerhetsgodkända speditören tar emot försändelser som inte redan varit föremål för alla föreskrivna säkerhetsåtgärder ska speditören se till att försändelserna säkerhetskontrolleras i enlighet med punkt 6.2.

▼M17

6.3.2.4 När säkerhetsåtgärderna enligt punkterna 6.3.2.1–6.3.2.3 i denna förordning och punkt 6.3 i kommissionens beslut 2010/774/EU har genomförts ska den säkerhetsgodkända fraktagenten se till att

a) oeskorterad tillgång till dessa försändelser begränsas till behöriga personer, och

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

— vara fysiskt skyddade så att införandet av förbjudna föremål omöjliggörs, eller

— inte lämnas obevakade och tillgången är begränsad till personer som arbetar med skydd och hantering av frakt.

▼C1

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

▼M9

6.3.2.6 Dokumentationen ska vara tillgänglig för den behöriga myndighetens inspektion när som helst innan försändelsen lastas på ett luftfartyg och därefter under hela flygningen eller under 24 timmar, beroende på vilket som är längre, och den ska omfatta följande uppgifter:

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

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

c) Försändelsens innehåll, utom för försändelser som anges i punkterna 6.2.3 d och e i kommissionens beslut C(2010) 774 final av den 13 april 2010 ([1]).

d) Försändelsens säkerhetsstatus med angivelsen

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

([1]) Ej offentliggjort.

▼M9

— ”SCO”, som betyder att försändelsen endast uppfyller kraven för att lastas ombord på frakt- och postluftfartyg, eller

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

e) Skälet till att säkerhetsstatusen utfärdats, med angivelsen

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

— ”AC”, som betyder att försändelsen mottagits från en kontoavsändare.

— De metoder som använts för säkerhetskontrollen.

— Skälen till att försändelsen undantagits från säkerhetskontroll.

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

g) Den unika identitetskoden från den behöriga myndigheten, för alla säkerhetsgodkända speditörer som godtagit den säkerhetsstatus som tilldelats en försändelse av en annan säkerhetsgodkänd speditör.

▼M17

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

▼M9

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

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

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

Kravet i led a ska inte gälla för konsolideringar som alltid omfattas av säkerhetskontroll eller undantas från säkerhetskontroll i enlighet med punkterna 6.2.3 d och e i beslut C(2010) 774 om den säkerhetsgodkända speditören ger konsolideringen en unik identitetskod och anger säkerhetsstatusen och ett enda skäl till varför denna säkerhetsstatus utfärdades.

▼C1

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

Säkerhetsåtgärder som ska genomföras av säkerhetsgodkända speditörer ska också omfattas av kompletterande bestämmelser som fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

▼M17

6.3.2.9 En säkerhetsgodkänd speditör ska se till att all personal som utför säkerhetsåtgärder rekryteras och får utbildning i enlighet med kraven i kapitel 11 och att all personal med tillgång till identifierbar flygfrakt eller identifierbar flygpost som varit föremål för de föreskrivna säkerhetsåtgärderna har rekryterats och får genomgå allmän utbildning om säkerhetsfrågor i enlighet med kraven i kapitel 11.

▼C1

6.4 KÄNDA AVSÄNDARE

6.4.1 **Godkännande av kända avsändare**

6.4.1.1 Kända avsändare ska godkännas av behörig myndighet.

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

6.4.1.2 Den behöriga myndigheten i varje medlemsstat ska i sitt nationella säkerhetsprogram för den civila luftfarten enligt artikel 10 i förordning (EG) nr 300/2008 fastställa ansvaret för genomförandet av följande förfarande för godkännande av kända avsändare:

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

Den sökande ska få tillgång till den vägledning för kända avsändare som ingår i tillägg 6-B.

b) Den behöriga myndigheten eller ►M11 en validerare för luftfahrtsskydd i EU ◄ som agerar på myndighetens vägnar ska genom kontroll på plats på de angivna anläggningarna fastställa om den sökande uppfyller kraven i förordning (EG) nr 300/2008 och dess genomföranderättsakter.

I syfte att bedöma huruvida den sökande uppfyller kraven ska den behöriga myndigheten eller ►M11 en validerare för luftfahrtsskydd i EU ◄ som agerar på myndighetens vägnar använda den valideringschecklista för kända avsändare som ingår i tillägg 6-C. Denna checklista omfattar en åtagandeförklaring som ska undertecknas av den sökandes rättsliga företrädare eller av den person som är ansvarig för säkerheten vid anläggningen.

Den behöriga myndigheten eller ►M11 en validerare för luftfahrtsskydd i EU ◄ som agerar på myndighetens vägnar ska ta hänsyn till om den sökande innehar ett AEO-certifikat enligt led b eller c i artikel 14a.1 i kommissionens förordning (EG) nr 1875/2006 om ändring av förordning (EEG) nr 2454/93.

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

Den undertecknade försäkran ska behållas av den behöriga myndigheten, eller av ►M11 en validerare för luftfahrtsskydd i EU ◄ som på begäran ska tillhandahålla den för den berörda behöriga myndigheten.

c) Om den behöriga myndigheten anser att den information som tillhandahållits enligt led a och b är tillräcklig ska den se till att alla uppgifter om avsändaren senast följande arbetsdag förs in i ►M17 Unionens databas för säkerhet i leveranskedjan. ◄ När dessa uppgifter förs in i databasen ska den behöriga myndigheten förse varje godkänd anläggning med en unik alfanumerisk identitetskod i standardformat.

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

▼M13

d) Om en känd avsändare har godkänts före den 29 april 2010 för att säkerställa att kraven i punkt 6.4.2 uppfylls kan denne anses vara en känd avsändare för de syften som avses i förordning (EG) nr 300/2008 och dess genomförande rättsakter till och med den 28 april 2013.

▼C1

e) Kända avsändare ska inte anses vara godkända innan alla uppgifter har förts in i ►M17 Unionens databas för säkerhet i leveranskedjan. ◄

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

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

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

6.4.1.5 Om den behöriga myndigheten inte längre anser att den kända avsändaren uppfyller kraven i förordning (EG) nr 300/2008 och dess genomföranderättsakter ska myndigheten återkalla godkännandet som känd avsändare för den berörda anläggningen.

Så snart ett godkännande har dragits in, och i alla händelser senast efter 24 timmar, ska den behöriga myndigheten se till att avsändarens ändrade status anges i EG-databasen över säkerhetsgodkända speditörer och kända avsändare.

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

En känd avsändare som godkänts i enlighet med punkt 6.4.1.2 d omfattas även av den kompletterande bestämmelse som fastställs i punkt 6.4 i ett separat kommissionsbeslut.

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

6.4.2.1 Kända avsändare ska se till att

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

▼M17

b) all personal som utför säkerhetsåtgärder rekryteras och får utbildning i enlighet med kraven i kapitel 11 och att all personal med tillgång till identifierbar flygfrakt eller identifierbar flygpost som varit föremål för de föreskrivna säkerhetsåtgärderna har rekryterats och får genomgå allmän utbildning om säkerhetsfrågor i enlighet med kraven i kapitel 11, och

▼C1

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

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

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

6.5 KONTOAVSÄNDARE

6.5.1 Kontoavsändare ska utses av en säkerhetsgodkänd speditör.

▼C1

6.5.2 Följande förfarande ska tillämpas för att utse någon som kontoavsändare:

a) Den säkerhetsgodkända speditören ska tillhandahålla Luftfartsskyddsinstruktioner för kontoavsändare och Försäkran om åtagande för kontoavsändare enligt tillägg 6-D till kandidaten. Den säkerhetsgodkända speditören ska erhålla dessa instruktioner och åtagandeförsäkran från den behöriga myndigheten i den medlemsstat i vilken anläggningen är belägen.

b) Den sökande ska lämna in en undertecknad försäkran om åtagande för kontoavsändare enligt tillägg 6-D till den säkerhetsgodkända speditören, såvida den sökande inte innehar ett AEO-certifikat enligt led b eller c i artikel 14a.1 i kommissionens förordning (EG) nr 1875/2006 om ändring av förordning (EEG) nr 2454/93.

Verksamhetsutövaren ska dessutom utse minst en person som ska ha ansvaret för säkerheten i verksamhetsutövarens anläggningar och ska informera den säkerhetsgodkända speditören om den personens namn och kontaktuppgifter.

I förekommande fall ska den undertecknade försäkran behållas av den säkerhetsgodkända speditören och tillhandahållas den behöriga myndigheten på begäran.

Om kravet att fylla i en försäkran om åtagande har upphävts på grund av att ett AEO-certifikat föreligger, ska kontoavsändaren omedelbart informera den säkerhetsgodkända speditören om att kontoavsändaren inte längre innehar något sådant certifikat.

c) Den säkerhetsgodkända speditören ska validera genom att fastställa följande detaljer om den tilltänkta kontoavsändaren:

— Uppgifter om företaget, inklusive korrekt företagsadress.

— Företagets typ av verksamhet.

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

— Momsregistreringsnummer eller företagets registreringsnummer.

— Om undantag enligt 6.5.2 b tillämpas, AEO-certifikatets nummer.

d) Om den säkerhetsgodkända speditören anser att informationen enligt punkterna b och c är tillfredsställande får den säkerhetsgodkända speditören utse den sökande till kontoavsändare.

6.5.3 Den säkerhetsgodkända speditören ska föra en databas med den information som avses i 6.5.2 c. Den behöriga myndigheten ska ha tillgång till denna databas för inspektioner.

6.5.4 Om det inte är någon aktivitet i fråga om transport av flygfrakt eller flygpost på kontoavsändarens konto under en tvåårsperiod ska dennes status som kontoavsändare löpa ut.

6.5.5 Om den behöriga myndigheten eller den säkerhetsgodkända speditören inte längre anser att kontoavsändaren efterlever instruktionerna i tillägg 6-D ska den säkerhetsgodkända speditören omedelbart upphäva kontoavsändarens status.

6.5.6 Om de säkerhetsåtgärder som avses Instruktioner för luftfartsskydd för kontoavsändare av någon anledning inte har genomförts för en försändelse, eller om kontoavsändaren inte är upphovsman till försändelsen ska kontoavsändaren tydligt ange detta för den säkerhetsgodkända speditören så att punkt 6.3.2.3 kan tillämpas.

▼C1

6.6 SKYDD AV FRAKT OCH POST

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

6.6.1.1 I syfte att säkerställa att försändelser som varit föremål för de föreskrivna säkerhetsåtgärderna skyddas mot obehörig åtkomst under transport

▼M9

a) ska försändelsen förpackas eller förseglas av den säkerhetsgodkända speditören, den kända avsändaren eller kontoavsändaren så att all eventuell manipulering skulle upptäckas, om detta inte är möjligt ska alternativa skyddsåtgärder som säkerställer försändelsens integritet vidtas, och

▼C1

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

c) ska åkeriförsäkran enligt tillägg 6-E godkännas av det åkeri som transporterar på den säkerhetsgodkända speditörens, kända avsändarens eller kontoavsändarens vägnar, så vida åkeriet inte är en säkerhetsgodkänd speditör.

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

d) ska åkeriet för den säkerhetsgodkända speditören, den kända avsändaren eller kontoavsändaren för vilken transporten genomförs styrka att åkeriet blivit certifierad eller godkänd av en behörig myndighet.

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

6.6.1.2 Punkt 6.6.1 b–d ska inte gälla under transport på flygsidan.

▼M17

6.6.2 **Skydd av frakt och post på flygplatser vid lastning på ett luftfartyg**

▼C1

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

▼M17

6.6.2.2 Försändelser av frakt och post som finns på en plats som inte är en känslig del av ett behörighetsområde ska vara belägna i de delar av den säkerhetsgodkända fraktagentens lokaler som är skyddade genom tillträdeskontroll eller, om de är belägna utanför sådana delar, ska de anses vara skyddade mot obehörig åtkomst om

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

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

▼M6

6.7 HÖGRISKFRAKT OCH HÖGRISKPOST

Bestämmelser om högriskfrakt och högriskpost fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

▼M11

6.8 SKYDD AV FRAKT OCH POST SOM TRANSPORTERAS TILL UNIONEN FRÅN TREDJELÄNDER

6.8.1 **Godkännande av lufttrafikföretag**

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

a) av den behöriga myndigheten i den medlemsstat som utfärdade lufttrafikföretagets drifttillstånd (AOC),

b) av den behöriga myndigheten i den medlemsstat som anges i bilagan till kommissionens förordning (EG) nr 748/2009 ([1]), ändrad genom förordning (EU) nr 394/2011 ([2]) om en förteckning över luftfartygsoperatörer som den 1 januari 2006 eller senare hade bedrivit sådan luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG ([3]), för lufttrafikföretag som inte har något drifttillstånd utfärdat av en medlemsstat,

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

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

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

b) Till och med den 30 juni 2014 ska en ”försäkran om åtagande – ACC3” enligt tillägg 6-H göras som bekräftar genomförandet av säkerhetsprogrammet och som täcker de punkter som anges i tillägg 6-G. Försäkran ska undertecknas på lufttrafikföretagets vägnar av dess rättsliga företrädare eller säkerhetsansvarige. En kopia eller originalet ska behållas av den behöriga myndigheten fram till ACC3-godkännandets sista giltighetsdag.

c) Från och med den 1 juli 2014 ska en rapport om valideringen av luftfartsskydd i EU finnas tillgänglig som bekräftar genomförandet av säkerhetsåtgärder.

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

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

▼**M11**

6.8.1.4 Godkännandet ska gälla under en period om högst fem år från och med den dag då den behöriga myndigheten har fört in uppgifterna om en ACC3 i unionens ►**M17** unionens databas för säkerhet i leveranskedjan. ◄

6.8.1.5 En ACC3 som har förts in i ►**M17** unionens databas för säkerhet i leveranskedjan ◄ ska erkännas i alla medlemsstater för alla flygningar från tredjelandsflygplatsen till unionen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

   c) Det representativa antalet ska vara minst 3 flygplatser eller 5%, beroende på vilket som är störst, samt alla flygplatser som är belägna i högriskområden.

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

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

▼M11

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

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

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

▼M17

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

▼M11

6.8.2.3 Den behöriga myndigheten kan godkänna ett lufttrafikföretag som ACC3 under en begränsad tidsperiod som löper ut senast den 30 juni 2016, om en validering av luftfartsskydd i EU inte kunde genomföras av objektiva skäl som lufttrafikföretaget inte kunde råda över. Om ett sådant godkännande görs för en period på mer än tre månader ska den behöriga myndigheten ha kontrollerat att lufttrafikföretaget tillämpar ett internt kvalitetssäkringsprogram för skydd som motsvarar validering av luftfartsskydd i EU.

6.8.2.4 Om en validering av luftfartsskydd i EU av en ACC3 gjordes före den 1 juli 2014 och det inte kunde bekräftas att kraven i punkt 6.8.3.2 andra meningen var uppfyllda ska denna ACC3 senast den 1 juli 2014 förse den behöriga myndigheten med bevis på att dessa krav är uppfyllda. Bevisen ska bestå av en uppdatering av respektive del av säkerhetsprogrammet och kan bestå av en uppföljande kontroll på plats.

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

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

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

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

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

▼M11

c) försändelsen har varit föremål för föreskrivna säkerhetsåtgärder genomförda av en kontoavsändare, under ansvar av en säkerhetsgodkänd speditör som validerats för luftfartsskydd i EU, och har skyddats från obehörig åtkomst sedan dessa säkerhetsåtgärder genomfördes och fram till lastningen, och den inte fraktas på ett passagerarluftfartyg, eller

d) försändelsen är undantagen från säkerhetskontroll i enlighet med punkt 6.1.1 d i förordning (EU) nr 185/2010 och har skyddats mot obehörig åtkomst från det ögonblick då den blev identifierbar flygfrakt eller identifierbar flygpost och fram till lastningen.

▼M17

6.8.3.2 Fram till och med den 30 juni 2014 ska kraven på säkerhetskontroll minst uppfylla Icaos standarder. Därefter ska frakt och post som transporteras till unionen säkerhetskontrolleras med någon av de metoder eller förfaranden som anges i punkt 6.2.1 i beslut 2010/774/EU på ett sätt som till rimlig grad säkerställer att de inte innehåller några förbjudna föremål.

▼M11

6.8.3.3 En ACC3 ska säkerställa, när det gäller

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

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

6.8.3.4 Den unika alfanumeriska identitetskod för en ACC3 och försändelsens säkerhetsstatus som avses i punkt 6.3.2.6 d och som utfärdats av en säkerhetsgodkänd speditör som validerats för luftfartsskydd i EU ska anges i de åtföljande handlingarna, antingen i form av en flygfraktsedel, motsvarande postdokumentation eller i en separat förklaring och i antingen elektronisk eller skriftlig form.

6.8.3.5 I avsaknad av en säkerhetsgodkänd speditör som avses i punkt 6.8.4 får en ACC3 eller ett lufttrafikföretag som anländer från ett tredjeland som finns förtecknat i tillägg 6Fii utfärda försäkran om säkerhetsstatus.

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

6.8.4.1 För att bli ►M17 i Unionens databas för säkerhet i leveranskedjan ◄ som validerats för luftfartsskydd i EU ska en verksamhetsutövare i tredjeland valideras enligt ett av följande två alternativ och förtecknas i databasen för den/de ACC3 som verksamhetsutövaren direkt levererar frakt eller post till för transport till unionen:

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

▼**M11**

b) Med högst fem års mellanrum låter verksamhetsutövarna i tredjelandet relevant frakthanteringsverksamhet undergå validering av luftfartsskydd i EU och tillhandahåller ACC3 en kopia av valideringsrapporten.

6.8.4.2 Om valideringen av luftfartsskydd i EU enligt punkt 6.8.4.1 b visar att verksamhetsutövaren

a) har uppfyllt de mål som avses i den relevanta checklistan ska det i valideringsrapporten anges att verksamhetsutövaren är en säkerhetsgodkänd speditör eller känd avsändare som validerats för luftfartsskydd i EU; valideraren ska förse den validerade verksamhetsutövaren med valideringsrapportens original,

b) inte har uppfyllt de mål som avses i den relevanta checklistan ska verksamhetsutövaren inte godkännas för hantering av frakt för transport till EU; den ska få en kopia av den ifyllda checklistan där bristerna anges.

6.8.4.3 En ACC3 ska upprätthålla en databas som ska innehålla minst följande uppgifter för varje säkerhetsgodkänd speditör eller känd avsändare som validerats för luftfartsskydd i EU i enlighet med punkt 6.8.4.1, och som den direkt tar emot frakt eller post från för transport till unionen:

a) Uppgifter om företaget, inklusive korrekt företagsadress.

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

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

d) Företagets organisationsnummer (om tillämpligt).

e) Om möjligt och senast från och med den 1 juli 2014, valideringsrapporten.

Databasen ska finnas tillgänglig för inspektion av ACC3.

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

6.8.5 **Underlåtenhet att uppfylla åtaganden och upphörande av ACC3-godkännande**

6.8.5.1 Underlåtenhet att uppfylla åtaganden

1. Om kommissionen eller en behörig myndighet upptäcker en allvarlig brist i fråga om en ACC3-verksamhet som den anser får stor inverkan på nivån på luftfartsskyddet i unionen ska den

   a) utan dröjsmål informera berörd ACC3, begära kommentarer och begära att den allvarliga bristen åtgärdas,

   b) utan dröjsmål informera kommissionen och övriga medlemsstater.

2. Om en behörig myndighet inte har fått bekräftat att bristen har åtgärdats får kommissionen, efter samråd med kommittén för tillämpning av de gemensamma skyddsreglerna för den civila luftfarten, fastställa att lufttrafikföretaget inte längre ska vara godkänt som ACC3, för vissa eller för samtliga flygsträckor från tredjeländer till unionen. I så fall ska uppgifterna om en ACC3 tas bort från ►**M17** Unionens databas för säkerhet i leveranskedjan ◄.

▼M11

3. Ett lufttrafikföretag vars godkännande som ACC3 har återkallats i enlighet med punkt 6.8.5.1 får inte återinsättas eller införas i ►M17 Unionens databas för säkerhet i leveranskedjan ◄ innan en validering av luftfartsskydd i EU har bekräftat att den allvarliga bristen har åtgärdats och kommittén för luftfartsskyddet inom den civila luftfarten har informerats om detta av den behöriga myndigheten.

6.8.5.2 Upphörande

Den behöriga myndighet som godkänt en ACC3 är ansvarig för att denne tas bort från ►M17 Unionens databas för säkerhet i leveranskedjan ◄

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

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

▼C1

TILLÄGG 6-A

FÖRSÄKRAN OM ÅTAGANDE – SÄKERHETSGODKÄND SPEDITÖR

I enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten

intygar jag att

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

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

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

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

a) smärre ändringar av företagets säkerhetsprogram, som företagsnamn, person som är ansvarig för säkerhet eller kontaktuppgifter, samt ändringar av de personer som begär tillgång till ►M17 Unionens databas för säkerhet i leveranskedjan, ◄ omgående och senast inom tio arbetsdagar, och

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

— att [företagets namn] i syfte att säkerställa att s gällande EG-lagstiftning uppfylls kommer att samarbeta till fullo med alla inspektioner som krävs och ge tillgång till all dokumentation som inspektörerna begär,

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

▼M9

— att [företagets namn] kommer att se till att all relevant personal får lämplig fortbildning i enlighet med kapitel 11 i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010 och känner till sitt säkerhetsansvar enligt företagets säkerhetsprogram, och

▼C1

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

a) det upphör med sin verksamhet,

b) det inte längre hanterar flygfrakt/flygpost,

c) det inte längre kan uppfylla kraven i gällande EG-lagstiftning.

Jag ansvarar helt och fullt för denna förklaring.

Namn:

Befattning:

Datum:

Underskrift:

▼M17

TILLÄGG 6-B

VÄGLEDNING FÖR KÄNDA AVSÄNDARE

Denna vägledning ska hjälpa dig att jämföra dina nuvarande säkerhetsarrangemang med de kriterier som föreskrivs för kända avsändare enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och dess genomföranderättsakter. På så sätt kan du kontrollera att du uppfyller kriterierna innan ett officiellt valideringsbesök på plats förbereds.

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

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

Inledning

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

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

▼M17

Organisation och ansvarsfördelning

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

Rekrytering av personal

Du kommer att behöva lämna uppgifter om de metoder som används för att rekrytera alla typer av personal (fast anställda, tillfälligt anställda eller inhyrd personal, chaufförer) som kan ha tillgång till identifierbar flygfrakt/flygpost. Rekryteringsförfarandet ska omfatta **en kontroll före anställningen eller en säkerhetsprövning** i enlighet med punkt 11.1 i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010. Valideringsbesöket på plats kommer att omfatta samtal med den person som är ansvarig för rekrytering. Han eller hon måste visa upp bevis (t.ex. formulär) för att bekräfta företagets rutiner. Rekryteringsförfarandet ska avse personal som rekryterats efter den 29 april 2010.

Säkerhetsutbildning för personalen

Du kommer att behöva styrka att **all personal** (fast anställda, tillfälligt anställda eller inhyrd personal, chaufförer) **som har tillgång till flygfrakt/flygpost har genomgått lämplig utbildning om säkerhetsfrågor**. Sådan utbildning ska genomföras i enlighet med punkt 11.2.7 i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010. De enskilda personernas utbildning ska arkiveras. **Dessutom kommer du att behöva visa att all berörd personal som utför säkerhetsåtgärder har genomgått utbildning i enlighet med kapitel 11 i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010.**

Fysisk säkerhet

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

Produktion (i förekommande fall)

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

Förpackning (i förekommande fall)

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

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

▼**M17**

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

Lagring (i förekommande fall)

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

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

Klarering (i förekommande fall)

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

Transport

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

Om du använder egna transportmedel måste du kunna visa att dina chaufförer har genomgått föreskriven fortbildning. **Om ditt företag anlitar en entreprenör måste du se till att a) flygfrakten/flygposten förseglas av dig, eller att b) transportörens förklaring enligt tillägg 6-E i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010 har undertecknats av transportören.**

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

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

Avsändarens ansvar

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

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

▼M17

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

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

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

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

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

ANMÄRKNINGAR

Explosiva och brandfarliga anordningar

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

Försändelser från annat håll

En känd avsändare kan vidarebefordra försändelser som de inte själva är upphovsmän till en säkerhetsgodkänd fraktagent under förutsättning att

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

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

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

TILLÄGG 6-C

VALIDERINGSCHECKLISTA FÖR KÄNDA AVSÄNDARE

Förklarande anmärkningar

Följande gäller i det här formuläret:

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

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

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

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

▼**M17**

DEL 1

Organisation och ansvarsfördelning

1.1	Valideringsdatum*	
	använd exakt datum, t.ex. 01.10.2010	
	dd/mm/åååå	
1.2	Datum för föregående validering och i förekommande fall unik identitetskod (UNI).	
	dd/mm/åååå	
	UNI	
1.3	Namn på den organisation som ska valideras*	
	Namn Momsregistreringsnummer/registreringsnummer hos handelskammaren/företagets registreringsnummer (i förekommande fall)	
1.4	Adress till den anläggning som ska valideras*	
	Nummer/enhet/byggnad	
	Gata	
	Ort	
	Postnummer	
	Land	
1.5	Organisationens huvudadress (om den avviker från adressen till den anläggning som ska valideras, och förutsatt att det är i samma land)	
	Nummer/enhet/byggnad	
	Gata	
	Ort	
	Postnummer	
	Land	
1.6	Verksamhetens art – typ av frakt som hanteras	
1.7	Har den sökande ansvar för…?	
	a) Produktion b) Förpackning c) Lagring d) Klarering e) Övrigt, v.g. specificera	
1.8	Ungefärligt antal anställda vid anläggningen	
1.9	Namn och befattning på den som är ansvarig för flygfraktens/flygpostens säkerhet	
	Namn	
	Befattning	
1.10	Telefonnummer	
	Tfn	
1.11	E-postadress*	
	E-post	

▼M17

DEL 2

Identifierbar flygfrakt/flygpost

Syfte: Att fastställa den punkt (eller plats) där frakt/post blir identifierbar som flygfrakt/flygpost. När och var kan frakten/posten identifieras som flygfrakt/flygpost.

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

Beskrivning:

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

DEL 3

Rekrytering och utbildning av personal

Syfte: Att säkerställa att all personal (fast anställda, tillfälligt anställda eller inhyrd personal, chaufförer) med tillgång till identifierbar flygfrakt/flygpost har genomgått pålitlighetskontroller före anställning och/eller säkerhetsprövning samt fått tillräcklig utbildning i enlighet med punkt 11.2.7 i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010. Dessutom, för att säkerställa att all personal som utför säkerhetsåtgärder vad gäller leveranser utbildas i enlighet med kapitel 11 i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010.

Om 3.1 och 3.2 är frågor i **fetstil** *(där svaret NEJ följaktligen automatiskt leder till underkännande) beror på de nationella bestämmelserna i det land där anläggningen är belägen. Minst en av dessa frågor måste emellertid vara i* **fetstil***, vilket också ska innebära att kontroll före anställningen inte längre behövs om en säkerhetsprövning genomförts. Personer som har ansvar för genomförande av säkerhetsåtgärder ska alltid ha genomgått säkerhetsprövning.*

3.1 Omfattar rekryteringsförfarandet för all personal med tillgång till identifierbar flygfrakt/flygpost kontroll före anställningen i enlighet med punkt 11.1.4 i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010? Detta avser personal som rekryteras efter [den dag då förordning (EG) nr 300/2008 träder i kraft].

JA eller NEJ	
Om JA, vilken typ?	

3.2 Omfattar detta rekryteringsförfarande även säkerhetsprövning, inbegripet kontroll av straffregister i enlighet med punkt 11.1.3 i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010?
Detta avser personal som rekryteras efter [den dag då förordning (EG) nr 300/2008 träder i kraft].

JA eller NEJ	
Om JA, vilken typ?	

3.3 Omfattar rekryteringsförfarandet för personer med personligt ansvar för genomförande och övervakning av säkerhetsåtgärder vid anläggningen krav på säkerhetsprövning, inbegripet kontroll av straffregister i enlighet med punkt 11.1.3 i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010?

JA eller NEJ	
Om JA, specificera	

▼M17

3.4 Genomgår personal med tillgång till identifierbar flygfrakt/flygpost utbildning i enlighet med punkt 11.2.7 i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010 innan de får denna tillgång? Får personal som genomför säkerhetsåtgärder vad gäller leveranser utbildning i enlighet med kapitel 11 i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010?

JA eller NEJ	
Om JA, specificera	

3.5 Genomgår personal (enligt ovan) regelbunden repetitionsutbildning så ofta som föreskrivs för sådan utbildning?

JA eller NEJ	

3.6 Bedömning – är dessa åtgärder tillräckliga för att säkerställa att all personal med tillgång till identifierbar flygfrakt/flygpost och personal som utför säkerhetsåtgärder har rekryterats på korrekt sätt och fått tillräcklig utbildning i enlighet med kapitel 11 i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010?

JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälen till detta	

DEL 4

Fysisk säkerhet

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

4.1	Skyddas anläggningen av en fysisk omhägnad?	
	JA eller NEJ	
4.2	Omfattas alla tillträdespunkter i anläggningen av tillträdeskontroll?	
	JA eller NEJ	
4.3	Om JA, är dessa punkter ...?	
	Bemannade	
	Manuella	
	Automatiska	
	Elektroniska	
	Annat (ange vilket)	
4.4	Är byggnadens konstruktion solid?	
	JA eller NEJ	
4.5	Har byggnaden ett fungerande larmsystem?	
	JA eller NEJ	
4.6	Har byggnaden ett fungerande system med bevakningskameror (CCTV)?	
	JA eller NEJ	
4.7	Om ja, sparas övervakningskamerornas bilder?	
	JA eller NEJ	
4.8	Är alla dörrar, fönster och annat tillträde till flygfrakt/flygpost säkrade eller omfattas av tillträdeskontroll?	
	JA eller NEJ	

▼M17

4.9 Om inte, ange skälen till detta	
4.10 Bedömning: Är organisationens åtgärder tillräckliga för att förebygga obehörig åtkomst av de områden inom anläggningen och i lokalerna där identifierbar flygfrakt/flygpost hanteras eller lagras?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälen till detta	

DEL 5

Produktion

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

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

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

DEL 6

Förpackning

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

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

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

▼M17

Beskrivning:	

b) Är den utformad så att det tydligt syns om den har utsatts för manipulering?

JA eller NEJ	
Beskrivning:	

6.4 a) Används numrerade förseglingar, säkerhetstejp, särskilda stämplar eller pappkartonger som är fastsatta med tejp för att se till att det tydligt syns om flygfrakten/flygposten har utsatts för manipulering?

JA eller NEJ	
Om JA:	

6.4 b) Förvaras förseglingarna, säkerhetstejpen respektive de särskilda stämplarna under säkrade förhållanden när de inte används?

JA eller NEJ	
Beskrivning:	

6.4 c) Kontrolleras användningen av förseglingar, säkerhetstejp respektive särskilda stämplar?

JA eller NEJ	
Beskrivning:	

6.5 Om svaret på fråga 6.4 a är JA, hur kontrolleras detta?

6.6 Bedömning: Är förpackningsförfarandet sådant att identifierbar flygfrakt/flygpost skyddas tillräckligt mot obehörig åtkomst eller manipulering?

JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälen till detta	

DEL 7

Lagring

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

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

7.1 Lagras den färdigställda och förpackade flygfrakten/flygposten säkert och kontrolleras den för spår av manipulering?

JA eller NEJ	

7.2 Bedömning: Är lagringsförfarandet sådant att identifierbar flygfrakt/flygpost skyddas tillräckligt mot obehörig åtkomst eller manipulering?

JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälen till detta	

DEL 8

Klarering

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

▼**M17**

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

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

DEL 8A

Försändelser från annat håll

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

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

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

DEL 9

Transport

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

9.1 Hur fraktas flygfrakten/flygposten till den säkerhetsgodkända fraktagenten?	
a) Av den säkerhetsgodkända fraktagenten eller åt denne?	
JA eller NEJ	
b) Avsändarens egen transport?	
JA eller NEJ	

▼M17

	c) Anlitar avsändaren en entreprenör?	
	JA eller NEJ	

9.2 **Om avsändaren anlitar en entreprenör:**

— **Förseglas eller förpackas flygfrakten/flygposten före transport så det säkerställs att all eventuell manipulering skulle upptäckas? och**
— **har transportören undertecknat åkeriförsäkran?**

	JA eller NEJ	
	Följande frågor ska endast besvaras om 9.1 b eller 9.1 c är tillämpliga.	
9.3	Kan transportfordonets lastutrymme säkras?	
	JA eller NEJ	
	Om JA, specificera	
9.4 a)	Om transportfordonets lastutrymme kan förseglas, görs detta med numrerade förseglingar?	
	JA eller NEJ	
9.4 b)	Om numrerade förseglingar används, kontrolleras åtkomsten till dessa, och registreras numren vid utgift?	
	JA eller NEJ	
	Om JA, specificera	
9.5	Om transportfordonets lastutrymme inte kan förseglas, är flygfrakten/flygposten så beskaffad att det tydligt syns om den har utsatts för manipulering?	
	JA eller NEJ	
9.6	Om JA, redogör för hur detta garanteras.	
9.7	Om NEJ, hur skyddas frakten/posten?	
9.8	**Bedömning: Är åtgärderna tillräckliga för att skydda flygfrakt/flygpost mot obehörig åtkomst under transport?**	
	JA eller NEJ	
	Om NEJ, v.g. ange skälen till detta	

Åtagandeförklaring

Jag intygar att:

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

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

— **det allmänna säkerhetsansvaret tilldelas någon annan än den namngivna personen i punkt 1.9,**

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

▼M17

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

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

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

Underskrift	
Befattning	
Bedömning (och notifiering)	
Godkänt/Ej godkänt	

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

Underskrift
(Validerarens namn)

▼M15

TILLÄGG 6-C2

VALIDERINGSCHECKLISTA FÖR SÄKERHETSGODKÄNDA FRAKTAGENTER I TREDJELAND SOM VALIDERATS I FRÅGA OM LUFTFARTSSKYDD I EU

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

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

Villkoren för att transportera flygfrakt eller flygpost till unionen ([1]), Island, Norge eller Schweiz anges i förordning (EU) nr 185/2010.

Checklistan är det instrument som ska användas av valideraren för luftfartsskydd i EU för bedömning av skyddsnivån för flygfrakt eller flygpost ([2]) med destination EU/EES som transporteras av eller på uppdrag av en verksamhetsutövare som ansöker om RA3-godkännande. Checklistan ska bara användas i de fall som anges i punkt 6.8.4.1 b i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010. I de fall som anges i punkt 6.8.4.1 a i bilagan ska valideraren för luftfartsskydd i EU använda en ACC3-checklista.

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

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

▼**M15**

Om valideraren för luftfartsskydd i EU anser att verksamhetsutövaren uppfyller målen i checklistan, ska en valideringsrapport överlämnas till den validerade verksamhetsutövaren. I valideringsrapporten ska anges att verksamhetsutövaren är en säkerhetsgodkänd fraktagent från tredjeland som validerats i fråga om luftfartsskydd i EU (RA3). En RA3 ska kunna använda rapporten i sina affärsförbindelser med en ACC3. Integrerade delar av valideringsrapporten ska minst innehålla följande:

a) Den ifyllda checklistan (tillägg 6-C2 som anges i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010) undertecknad av valideraren för luftfartsskydd i EU och i förekommande fall kommenterad av den validerade verksamhetsutövaren.

b) Försäkran om åtagande (tillägg 6-H2 i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010) undertecknad av den validerade verksamhetsutövaren.

c) En förklaring om oberoende (tillägg 11-A i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010) i fråga om den validerade verksamhetsutövaren, undertecknad av valideraren för luftfartsskydd i EU.

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

Del 5 – Säkerhetskontroll och del 6 – Högriskfrakt eller högriskpost (HRCM) ska bedömas enligt kraven i kapitel 6.7 och 6.8 i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010. För de delar som inte kan bedömas mot kraven i förordning (EU) nr 185/2010 är de grundläggande kraven standarderna och rekommendationerna i bilaga 17 till konventionen angående internationell civil luftfart och anvisningarna i Icao:s Aviation Security Manual (Doc 8973 – Restricted).

Om valideraren för luftfartsskydd i EU visar att verksamhetsutövaren inte har uppfyllt målen i checklistan ska verksamhetsutövaren få en kopia av den ifyllda checklistan där bristerna anges.

Förklarande anmärkningar:

(1) Alla delar i checklistan måste fyllas i. Om ingen information lämnas måste detta förklaras.

(2) Efter varje del ska valideraren för luftfartsskydd i EU fastställa om och i vilken utsträckning målen i delen har uppfyllts.

DEL 1

Identifiering av den validerade verksamhetsutövaren och valideraren

1.1 Valideringsdatum	
Använd exakt datumformat, t.ex. 1.10.2012–2.10.2012	
dd/mm/åååå	
1.2 Datum för föregående validering i förekommande fall	
dd/mm/åååå	
Tidigare RA3-registreringsnummer, om sådana finns.	
AEO-certifikat/C-TPAT-status/övriga certifieringar, där sådana finns.	
1.3 Uppgifter om valideraren för luftfartsskydd	
Namn	
Företag/organisation/myndighet	
Unik alfanumerisk identitetskod (UAI)	
E-postadress	
Telefonnummer, inkl. landsnummer	

▼**M15**

1.4 Verksamhetsutövarens namn

Namn	
Företagsnummer (t.ex. organisationsnummer, där sådant finns)	
Nummer/avdelning/byggnad	
Gata	
Ort	
Postnummer	
Delstat (i förekommande fall)	
Land	
Boxadress, om sådan finns	

1.5 Organisationens huvudadress (om den avviker från adressen för den anläggning som ska valideras)

Nummer/avdelning/byggnad	
Gata	
Ort	
Postnummer	
Stat (i förekommande fall)	
Land	
Boxadress, om sådan finns.	

1.6 Typ av verksamhet – fler än en verksamhetstyp kan vara tillämplig

a) endast flygfrakt b) luftfart och andra transportsätt c) speditör med godslokaler d) speditör utan godslokaler e) handlingagent f) övriga	

1.7 Tar den sökande...

a) emot frakt från säkerhetsgodkända fraktagenter från ett annat tredjeland?	
b) emot frakt från kända avsändare i tredjeland?	
c) emot frakt från kontoavsändare i tredjeland?	
d) emot undantaget frakt?	
e) emot frakt som den säkerhetskontrollerar?	
f) emot frakt som den lagrar?	
g) emot övrigt, v.g. specificera.	

1.8 Ungefärligt antal anställda vid anläggningen

Antal	

▼M15

1.9 Namn och befattning på den person som är ansvarig för luftfartsskydd i samband med flygfrakt/flygpost från tredjeland

Namn	
Befattning	
E-postadress	
Telefonnummer, inkl. landsnummer	

DEL 2

Organisation och ansvarsfördelning för säkerhetsgodkända fraktagenter från tredjeland som validerats i fråga om luftfartsskydd i EU

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

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

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

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

Referens: Punkt 6.8.3

2.1 Har verksamhetsutövaren utarbetat ett säkerhetsprogram?

JA eller NEJ	
Om svaret är nej, gå direkt till punkt 2.5.	

2.2 Verksamhetsutövarens säkerhetsprogram

Datum – använd exakt datumformat dd/mm/åååå	
Version	
Har säkerhetsprogrammet lämnats in och/eller godkänts av den behöriga myndigheten i det land där verksamhetsutövaren är verksam? Om svaret är ja, beskriv förfarandet.	

2.3 Omfattar säkerhetsprogrammet i tillräcklig utsträckning de delar som nämns i checklistan (delarna 3–9)?

JA eller NEJ	
Om svaret är nej, beskriv varför och precisera skälen.	

2.4 Är säkerhetsprogrammet slutligt, stabilt och fullständigt?

JA eller NEJ	

▼M15

Om svaret är nej, ange skälen.	

2.5 Har verksamhetsutövaren etablerat en metod för att säkerställa att flygfrakt eller flygpost omfattas av lämpliga säkerhetsåtgärder innan den överlämnas till en ACC3 eller en annan RA3?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv metoden.	

2.6 Har verksamhetsutövaren ett ledningssystem (t.ex. instrument, instruktioner) för att se till att nödvändiga säkerhetsåtgärder genomförs?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv ledningssystemet och ange om det är godkänt, kontrolleras eller tillhandahålls av den behöriga myndigheten eller en annan verksamhetsutövare.	
Om svaret är nej, förklara hur verksamhetsutövaren garanterar att säkerhetsåtgärder vidtas på erforderligt sätt.	

2.7 Slutsatser och allmänna kommentarer om processens tillförlitlighet, slutgiltighet och stabilitet

Synpunkter från verksamhetsutövaren.	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU.	

DEL 3

Rekrytering och utbildning av personal

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

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

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

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

Anmärkning:

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

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

Referens: Punkt 6.8.3.1

▼**M15**

3.1 Finns en rutin som säkerställer att all personal med direkt och oeskorterad tillgång till säker flygfrakt/flygpost omfattas av pålitlighetskontroll före anställning för bedömning av bakgrund och kompetens?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, ange antalet år som beaktas för pålitlighetskontrollen före anställning och ange vilken verksamhetsutövare som utför kontrollen.	

3.2 Omfattar detta förfarande följande?

☐ Säkerhetsprövning ☐ Pålitlighetskontroll före anställning ☐ Kontroll av straffregister ☐ Intervjuer ☐ Övrigt (precisera) Förklara uppgifterna, ange vilken verksamhetsutövare som utför dem och ange i förekommande fall den föregående tidsperiod som beaktats.	

3.3 Finns ett förfarande som säkerställer att den person som har ansvaret för tillämpning och övervakning av genomförandet av säkerhetsåtgärder vid anläggningen omfattas av pålitlighetskontroll före anställning för bedömning av bakgrund och kompetens?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, ange antalet år som beaktas för pålitlighetskontrollen före anställning och ange vilken verksamhetsutövare som utför kontrollen.	

3.4 Omfattar detta förfarande följande?

☐ Säkerhetsprövning ☐ Pålitlighetskontroll före anställning ☐ Kontroll av straffregister ☐ Intervjuer ☐ Övrigt (precisera) Förklara uppgifterna, ange vilken verksamhetsutövare som utför dem och ange i förekommande fall den föregående tidsperiod som beaktats.	

3.5 Genomgår personal med direkt och oeskorterad tillgång till skyddad flygfrakt/flygpost säkerhetsutbildning innan de får tillgång till flygfrakten/flygposten?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv utbildningens innehåll och längd.	

3.6 Genomgår personal som tar emot, säkerhetskontrollerar och/eller skyddar flygfrakt/flygpost särskild arbetsrelaterad utbildning?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv utbildningens innehåll och längd.	

3.7 Genomgår den personal som avses i punkterna 3.5 och 3.6 repetitionsutbildning?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja ange repetitionsutbildningens innehåll och frekvens.	

3.8 Slutsats: Innebär åtgärderna för rekrytering och utbildning att all personal med tillgång till säker flygfrakt/flygpost på ett korrekt sätt har rekryterats och utbildats till en standard som är tillräckligt hög för att de ska ha kännedom om sitt ansvar i fråga om luftfartsskydd?

JA eller NEJ	
Om svaret är nej, ange skäl.	
Synpunkter från verksamhetsutövaren.	
Synpunkter från valideraren för luftfartsskydd i EU.	

▼**M15**

DEL 4

Godkännandeförfarande

Mål: RA3 kan ta emot frakt eller post från en annan RA3, KC3, AC3 eller från en okänd avsändare. RA3 ska förfoga över lämpliga rutiner för att ta emot frakt och post för att kunna avgöra om en sändning kommer från en säker leveranskedja eller inte och kunna avgöra vilka säkerhetsåtgärder som måste tillämpas i fråga om sändningen.

En RA3 kan upprätthålla en databas som ska innehålla minst följande uppgifter för varje säkerhetsgodkänd fraktagent eller känd avsändare som validerats för luftfartsskydd i EU i enlighet med punkt 6.8.4.1, och som den direkt tar emot frakt eller post från för transport till en ACC3 för transport till unionen:

a) Uppgifter om företaget, inklusive korrekt företagsadress.

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

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

d) Företagets organisationsnummer (om tillämpligt).

e) Valideringsrapporten, om sådan finns.

Referens: Punkterna 6.8.3.1 och 6.8.4.3

Anmärkning: En RA3 får endast ta emot gods från en AC3 som säker frakt, om nämnda RA3 själv har utsett avsändaren som AC3 och ansvarar för den frakt som avsändaren levererar.

4.1 När verksamhetsutövaren godtar en försändelse, kontrollerar den då om den kommer från en annan RA3, en KC3, en AC3 eller en okänd avsändare?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, hur?	
4.2 Har verksamhetsutövaren upprättat och underhåller en databas med uppgifter om varje RA3, KC3 och AC3 från vilken den direkt tar emot flygfrakt eller flygpost som ska levereras till en ACC3 för transport till unionen?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, specificera vilka uppgifter som finns i databasen.	
Om svaret är nej, hur vet verksamhetsutövaren att frakten kommer från en annan RA3, KC3 eller AC3?	
4.3 Utser verksamhetsutövaren avsändaren som AC3?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv förfarandet och de säkerhetsåtgärder som verksamhetsutövaren kräver av avsändaren.	
4.4 När verksamhetsutövaren accepterar en försändelse, fastställer den då om destinationen är en flygplats i EU/EES?	
JA eller NEJ - förklara.	
4.5 Om svaret är JA – vidtar verksamhetsutövaren samma säkerhetsåtgärder för all frakt eller post när destinationen är en flygplats i EU/EES?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv förfarandet	

▼M15

4.6 När verksamhetsutövaren accepterar en försändelse, fastställer den då om den ska betraktas som högriskfrakt och högriskpost (se definitionen i del 6), även i fråga om försändelser som levereras med andra transportsätt än flyg?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, hur? Beskriv förfarandet.	

4.7 När verksamhetsutövaren accepterar en försändelse, fastställer den då om den har skyddats från obehörig åtkomst eller manipulation?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv hur (förseglingar, lås, inspektioner, etc.).	

4.8 Är den person som genomför leveransen skyldig att uppvisa en officiell identitetshandling med foto?

JA eller NEJ	

4.9 Finns det ett förfarande för att identifiera sändningar som måste säkerhetskontrolleras?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, hur?	

4.10 Slutsats: Är förfarandena för att ta emot frakt tillräckliga för att fastställa att flygfrakt/flygpost med en flygplats i EU/EES som destination kommer från en säker leveranskedja, eller måste den säkerhetskontrolleras?

JA eller NEJ	
Om svaret är nej, ange skäl.	
Synpunkter från verksamhetsutövaren.	
Synpunkter från valideraren för luftfartsskydd i EU.	

DEL 5

Säkerhetskontroll

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

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

Anmärkning: Även om det enligt punkt 6.8.3.2 fram till och med den 30 juni 2014 är möjligt för en ACC3 att tillämpa bestämmelserna i punkt 6.8.3.1 genom att minst uppfylla Icao:s standarder, så beaktas EU:s krav på säkerhetskontroll vid valideringen av luftfartsskydd i EU även om valideringen sker före den 1 juli 2014.

▼**M15**

Referens: Punkt 6.8.3

5.1 Genomförs säkerhetskontrollen av en annan verksamhetsutövare på uppdrag av verksamhetsutövaren?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja: Beskriv av vilken typ dessa verksamhetsutövare är och precisera — Privata säkerhetsföretag — Statligt reglerat företag — Statlig anläggning eller myndighet för säkerhetskontroll — Andra Ange typen av avtal/kontrakt mellan den validerade verksamhetsutövaren och den verksamhetsutövare som utför säkerhetskontroll på dess vägnar.	
5.2 Vilka metoder för säkerhetskontroll används för flygfrakt och flygpost?	
Precisera, inbegripet uppgifter om den utrustning som används för säkerhetskontroll av flygfrakt och flygpost (tillverkare, typ, programvaruversion, standard, serienummer etc.) för alla metoder som används.	
5.3 Ingår den utrustning eller den metod (t.ex. sprängämneshundar) som används i EU:s, ECAC:s eller TSA:s senaste förteckning över godkända metoder och utrustning?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, precisera.	
Om svaret är nej, ange detaljerade uppgifter om godkännandet av utrustningen och datum för detta, samt eventuella indikationer på att den överensstämmer med EU:s standarder för utrustning.	
5.4 Används utrustningen i enlighet med tillverkarens Conops (operativa koncept), och testas och underhålls utrustningen regelbundet?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv metoden.	
5.5 Beaktas försändelsens art vid säkerhetskontrollen?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv hur det garanteras att den valda metoden för säkerhetskontroll tillämpas enligt en standard som är tillräckligt hög för att i rimlig grad kunna säkerställa att inga förbjudna föremål finns dolda i försändelsen.	
5.6 Finns det en rutin för att lösa larm som utlöses av utrustningen för säkerhetskontroll (i fråga om viss utrustning (t.ex. röntgenutrustning) utlöses larmet av operatören själv)?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv förfarandet för att utreda larm i syfte att i rimlig grad säkerställa frånvaron av förbjudna föremål.	
Om svaret är nej, beskriv vad som händer med försändelsen.	

▼M15

5.7 Undantas vissa försändelser från säkerhetskontroll?

JA eller NEJ	

5.8 Finns det undantag som inte är förenliga med unionens förteckning?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, precisera.	

5.9 Är tillträdet till området för säkerhetskontroll kontrollerat så att endast godkänd och utbildad personal beviljas tillträde?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv.	

5.10 Finns ett etablerat system för kvalitetskontroll och/eller testning?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv	

5.11 Slutsats: Säkerhetskontrolleras flygfrakt/flygpost med någon av de metoder eller förfaranden som förtecknas i punkt 6.2.1 i beslut 2010/774/EU enligt en standard som till rimlig grad säkerställer att den inte innehåller några förbjudna föremål?

JA eller NEJ	
Om svaret är nej, ange skäl.	
Synpunkter från verksamhetsutövaren.	
Synpunkter från valideraren för luftfartsskydd i EU.	

DEL 6

Högriskfrakt eller högriskpost

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

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

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

Referens: Punkt 6.7

Anmärkning: För högriskfrakt eller högriskpost som klargjorts för transport till EU/EES ska säkerhetsstatusen ”SHR” utfärdas, vilket betyder att försändelsen är säker för passagerar-, frakt- och postluftfartyg i enlighet med högriskkrav.

▼M15

6.1 Vet personalen med ansvar för att vidta säkerhetsåtgärder vilken flygfrakt och flygpost som ska behandlas som högriskfrakt och högriskpost?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv.	

6.2 Har verksamhetsutövaren rutiner för identifiering av högriskfrakt och högriskpost?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv.	

6.3 Omfattas högriskfrakt och högriskpost av förfaranden för säkerhetskontroll av högriskfrakt eller högriskpost enligt unionslagstiftningen?

JA eller NEJ	
Om svaret är nej, ange de rutiner som tillämpas.	

6.4 Utfärdar verksamhetsutövaren, efter säkerhetskontrollen, en försäkran om säkerhetsstatus för SHR i den dokumentation som åtföljer försändelsen?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv hur säkerhetsstatusen utfärdas och i vilket dokument.	

6.5 Slutsats: Är de rutiner som verksamhetsutövaren har infört relevanta och tillräckliga för att säkerställa att all högriskfrakt och högriskpost har behandlats korrekt före lastning?

JA eller NEJ	
Om svaret är nej, ange skäl.	
Synpunkter från verksamhetsutövaren.	
Synpunkter från valideraren för luftfartsskydd i EU.	

DEL 7

Skydd av flygfrakt och flygpost

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

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

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

▼**M15**

Referens: Punkt 6.8.3.1

7.1 Skyddas säker flygfrakt och flygpost på uppdrag av den validerade verksamhetsutövaren eller av en annan verksamhetsutövare?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja: Beskriv av vilken typ dessa verksamhetsutövare är och precisera — Privata säkerhetsföretag — Statligt reglerat företag — Statlig anläggning eller myndighet för säkerhetskontroll — Andra	

7.2 Genomförs säkerhetsåtgärder och skydd av frakten för att förhindra manipulation under säkerhetskontrollen?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv Ange vilken eller vilka typer av skydd som finns: — Fysiska (staket, barriär, stabilt konstruerad byggnad osv.) — Personer (patruller etc.) — Tekniskt (övervakningskameror, alarmsystem, etc.) Och förklara hur de är utformade.	

7.3 Är den säkra flygfrakten/flygposten endast tillgänglig för personer med tillstånd?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv. Ange hur samtliga tillträdespunkter (inklusive dörrar och fönster) till identifierbar och skyddad flygfrakt/flygpost kontrolleras.	

7.4 Finns det rutiner för att säkerställa att flygfrakt/flygpost med destination EU/EES som varit föremål för säkerhetsåtgärder skyddas mot obehörig åtkomst från det ögonblick den varit föremål för säkerhetsåtgärder fram till ombordlastningen eller till att den överlämnas till en ACC3 eller en annan RA3?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv hur den är skyddad (fysiskt, med personal, tekniskt osv.). Ange även om byggnaden är stabilt konstruerad och av vilket material.	
Om svaret är nej, ange skäl.	

7.5 Slutsats: Är skyddet av försändelser tillräckligt starkt för att förhindra olaglig åtkomst?

JA eller NEJ	
Om svaret är nej, ange skäl.	
Synpunkter från verksamhetsutövaren.	
Synpunkter från valideraren för luftfartsskydd i EU.	

▼**M15**

DEL 8

Dokumentation

Mål: Försändelsens säkerhetsstatus ska anges i elektronisk eller skriftlig form i de åtföljande handlingarna, antingen i form av en flygfraktsedel, motsvarande postdokumentation eller i en separat förklaring. Säkerhetsstatusen ska utfärdas av RA3.

Referens: Punkterna 6.3.2.6 d och 6.8.3.4

Anmärkning: Följande beteckningar för säkerhetsstatus får anges:

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

— ”SCO”, som betyder att försändelsen endast uppfyller kraven för att lastas ombord på frakt- och postluftfartyg, eller

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

8.1 Har verksamhetsutövaren i medföljande dokumentation (t.ex. flygfraktsedel) angett fraktens status och hur den fastställdes?

JA eller NEJ	
Om svaret är nej, förklara.	

8.2 Slutsats: Är förfarandet för dokumentation tillräckligt för att säkerställa att frakt eller post tillhandahålls med åtföljande dokumentation som anger korrekt säkerhetsstatus?

JA eller NEJ	
Om svaret är nej, ange skäl.	
Synpunkter från verksamhetsutövaren.	
Synpunkter från valideraren för luftfartsskydd i EU.	

DEL 9

Transport

Mål: Flygfrakt och flygpost måste skyddas från obehörig åtkomst eller manipulering från det ögonblick den har skyddats fram till lastningen eller då den överförs till en ACC3 eller en annan RA3. Detta inbegriper skydd under transporten till luftfartyget, till ACC3 eller till en annan RA3. Om tidigare skyddad flygfrakt och post inte är skyddad under transporten, får den inte lastas eller överlåtas till en ACC3 eller en annan RA3 som säker frakt.

Under transporten till ett luftfartyg, en ACC3 eller en annan RA3, ansvarar RA3 för skyddet av säkra sändningar. Detta gäller bland annat de fall då transporten utförs av en annan verksamhetsutövare, t.ex. en speditör, på dess vägnar. Det gäller dock inte fall där försändelsen transporteras under ansvar av en ACC3 eller en annan RA3.

Referens: Punkt 6.8.3

9.1 Hur fraktas flygfrakten/flygposten till ACC3/annan RA3?

a) Validerade verksamhetsutövarens egen transport?

JA eller NEJ	

▼**M15**

b) Transporteras av andra RA3 eller ACC3?

JA eller NEJ	

c) Underleverantör som används av den validerade verksamhetsutövaren?

JA eller NEJ	

9.2 Är flygfrakten/flygposten förpackad så att det tydligt syns om den utsatts för manipulering?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, hur?	

9.3 Är fordonet låst eller förseglat före transport?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, hur?	

9.4 Om numrerade förseglingar används, kontrolleras åtkomsten till dessa, och registreras numren?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, specificera.	

9.5 I förekommande fall, undertecknar respektive transportföretag åkeriförsäkran?

JA eller NEJ	

9.6 Har den person som transporterar godset varit föremål för särskilda säkerhetsåtgärder och blivit utbildad i säkerhetsmedvetenhet innan denne får tillåtelse att transportera säker flygfrakt och/eller flygpost?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv vilken typ av säkerhetsåtgärder (pålitlighetskontroll före anställning, säkerhetsprövning, etc.) och vilka slags utbildningar det rör sig om (utbildning om säkerhetsfrågor, etc.).	

9.7 Slutsats: Är åtgärderna tillräckliga för att skydda flygfrakt/flygpost mot obehörig åtkomst under transport?

JA eller NEJ	
Om svaret är nej, ange skäl.	
Synpunkter från verksamhetsutövaren.	
Synpunkter från valideraren för luftfartsskydd i EU.	

DEL 10

Överensstämmelse

Mål: Efter att ha bedömt de nio föregående delarna i denna checklista, ska valideraren för luftfartsskydd i EU avgöra om kontrollen på plats bekräftar tillämpningen av säkerhetsåtgärder i enlighet med målen i checklistan för flygfrakt/flygpost med destination EU/EES.

▼**M15**

Två alternativ är möjliga. Om valideraren för luftfartsskydd i EU anser att verksamhetsutövaren

a) uppfyller målen i checklistan. Valideraren ska förse den validerade verksamhetsutövaren med originalet av valideringsrapporten och ange att verksamhetsutövaren är en säkerhetsgodkänd fraktagent från tredjeland som validerats i fråga om luftfartsskydd i EU.

b) inte uppfyller målen i checklistan. I sådant fall ska verksamhetsutövaren inte godkännas för att leverera säker flygfrakt eller flygpost med EU/EES som destination till en ACC3 eller en annan RA3. Verksamhetsutövaren ska få en kopia av den ifyllda checklistan där bristerna anges.

I allmänhet ska valideraren för luftfartsskydd i EU besluta om att frakt och post som hanteras av den validerade verksamhetsutövaren behandlas på ett sådant sätt att den kan anses vara säker att flygas till EU/EES i enlighet med tillämpliga unionsbestämmelser i när den överlämnas till en ACC3 eller en annan RA3.

Valideraren för luftfartsskydd i EU måste komma ihåg att bedömningen grundas på en övergripande objektiv metod för att bedöma om kraven uppfylls.

10.1 Allmän slutsats:	
Bedömning (och anmälan) (markera det som gäller). Om det rör sig om ett ”Godkänt” kommer verksamhetsutövaren att betraktas som en säkerhetsgodkänd fraktagent från tredjeland som validerats i fråga om luftfartsskydd i EU (RA3).	Godkänt/Icke godkänt
Om den övergripande bedömningen leder till ett ”Icke godkänt” ange nedan inom vilka områden verksamhetsutövaren inte uppfyller de föreskrivna säkerhetsstandarderna eller uppvisar särskilda brister. Det ska också anges vilka förändringar som krävs för att den föreskrivna standarden ska uppnås och ett godkännande ska kunna ges.	
Synpunkter från valideraren för luftfartsskydd i EU.	
Synpunkter från verksamhetsutövaren.	

Validerarens namn:

Datum:

Underskrift:

BILAGA

Förteckning över besökta och intervjuade personer och verksamhetsutövare

Fyll i uppgifter om verksamhetsutövarens namn, kontaktpersonens namn och datumet för besöket eller intervjun.

Verksamhetsutövarens namn	Kontaktpersonens namn	Datum för besök/intervjun

▼M11

TILLÄGG 6-C3

VALIDERINGSCHECKLISTA FÖR ACC3

Godkännande som ACC3 (lufttrafikföretag som transporterar flygfrakt eller flygpost till unionen från ett tredjelands flygplats) är grundkravet för transport av flygfrakt eller flygpost till Europeiska unionen ([1]) (EU) eller Island, Norge och Schweiz, och krävs enligt förordning (EU) nr 185/2010, ändrad genom genomförandeförordning (EU) nr 859/2011 ([2]).

ACC3-godkännande krävs i princip ([3]) för alla flygningar med frakt eller post för transferering, transitering eller lossning vid flygplatser i EU/EES. De behöriga myndigheterna i Europeiska unionens medlemsstater, Island, Norge och Schweiz ansvarar var och en för att godkänna lufttrafikföretag som ACC3. Godkännandet bygger på lufttrafikföretagets säkerhetsprogram och på en kontroll på plats av genomförandet i enlighet med de mål som anges i denna valideringschecklista.

Checklistan är det instrument som ska användas av valideraren för luftfartsskydd i EU för bedömning av nivån för luftfartsskyddet för flygfrakt eller flygpost med destination EU/EES ([4]) som transporteras av eller på uppdrag av en ACC3 eller ett lufttrafikföretag som ansöker om ACC3-godkännande.

En valideringsrapport ska tillhandahållas den behöriga myndighet som utfärdar godkännandet och till den validerade verksamhetsutövaren inom högst en månad efter kontrollen på plats. Valideringsrapporten ska åtminstone innehålla följande:

— Den kompletta checklistan undertecknad av valideraren för luftfartsskydd i EU och i förekommande fall kommenterad av den validerade verksamhetsutövaren.

— Försäkran om åtagande (tillägg 6-H1 i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010) undertecknad av den validerade verksamhetsutövaren.

— En förklaring om oberoende (tillägg 11-A i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010) med avseende på den validerade verksamhetsutövaren, undertecknad av valideraren för luftfartsskydd i EU.

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

Del 3 – Lufttrafikföretagets säkerhetsprogram, Del 6 – Databas, Del 7 – Säkerhetskontroll och Del 8 – Högriskfrakt eller högriskpost ska bedömas enligt kraven i kapitel 6.7 och 6.8 i förordning (EU) nr 185/2010. De grundläggande standarderna för övriga delar är standardbestämmelserna och rekommendationerna i bilaga 17 till konventionen angående internationell civil luftfart och anvisningarna i Icaos *Aviation Security Manual* (Doc 8973 – Restricted).

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

([2]) EUT L 220, 26.8.2011, s. 9. Punkt 6.8.1.1 i förordning (EU) nr 185/2010: Varje lufttrafikföretag som transporterar frakt eller post från en flygplats i ett tredjeland som inte förtecknas i tillägg 6-F för transferering, transitering eller lossning vid någon flygplats som omfattas av förordning (EG) nr 300/2008 ska godkännas som ”lufttrafikföretag som transporterar flygfrakt eller flygpost till unionen från ett tredjelands flygplats” (ACC3).

([3]) Detta gäller inte flygfrakt eller flygpost som transporteras från ett litet antal länder som är undantagna från bestämmelserna om ACC3.

([4]) Flygfrakt/flygpost/luftfartyg med destination EU/EES i denna valideringschecklista motsvarar flygfrakt/flygpost/luftfartyg med destination EU samt Island, Norge och Schweiz.

▼M11

Förklarande anmärkningar:

— Alla delar i checklistan måste fyllas i. Om ingen information finns måste detta förklaras.

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

DEL 1

Identifiering av den validerade verksamhetsutövaren och valideraren

1.1 Valideringsdatum	
Använd exakt datumformat, t.ex. 01.10.2012–02.10.2012	
dd/mm/åååå	
1.2 Datum för föregående validering och unik alfanumerisk identitetskod (UAI) för ACC3 om möjligt	
dd/mm/åååå	
UAI	
1.3 Uppgifter om valideraren för luftfartsskydd	
Namn	
Företag/organisation/myndighet	
UAI	
E-postadress	
Telefon, inkl. landsnummer	
1.4 Namn på det lufttrafikföretag som ska valideras	
Namn	
AOC (drifttillstånd) utfärdat i (statens namn)	
Lufttrafikföretagets IATA-kod (*International Air Transport Association*), eller Icao-kod (Internationella civila luftfartsorganisationen) om IATA-kod inte finns. Specificera vilken kod som anges	
Stat som ansvarar för godkännande av lufttrafikföretaget som ACC3	
1.5 Uppgifter om platsen för den flygplats i tredjeland som ska valideras eller frakt-/postanläggningar förknippade med den	
Namn	
Flygplatsens IATA- (eller Icao-) kod	
Land	
1.6 Lufttrafikföretagets typ av verksamhet – Mer än en verksamhetstyp kan vara tillämplig	
a) Transport av passagerare och frakt/post b) Transport av enbart frakt och post c) Transport av enbart frakt d) Transport av enbart post e) Integrator f) Charter	

▼M11

1.7 Namn och befattning på den person som är ansvarig för luftfartsskydd i samband med flygfrakt/flygpost från tredjeland

Namn	
Befattning	
E-postadress	
Telefon, inkl. landsnummer	

1.8 Adress till lufttrafikföretagets huvudkontor på den flygplats där besöket äger rum

Nummer/verksamhetsutövare/byggnad/flygplats	
Gata	
Ort	
Postnummer	
Stat (i förekommande fall)	
Land	

1.9 Adress till lufttrafikföretagets huvudkontor, t.ex. säte

Nummer/verksamhetsutövare/byggnad/flygplats	
Gata	
Ort	
Postnummer	
Stat (i förekommande fall)	
Land	

DEL 2

ACC3:s organisation och ansvar vid flygplatsen

Mål: Ingen flygfrakt eller flygpost ska transporteras till EU/EES utan att omfattas av säkerhetsåtgärder. Nedanstående delar i denna checklista innehåller uppgifter om sådana åtgärder. En ACC3 ska inte acceptera frakt eller post för transport med ett luftfartyg med EU som destination utan att genomförandet av säkerhetskontroll eller andra säkerhetsåtgärder kan bekräftas och redovisas av en säkerhetsgodkänd speditör som validerats för luftfartsskydd i EU, en känd avsändare som validerats för luftfartsskydd i EU eller en kontoavsändare hos en säkerhetsgodkänd speditör som validerats för luftfartsskydd i EU, eller utan att sådana försändelser genomgår säkerhetskontroll enligt EU:s regler.

En ACC3 ska ha ett system för att säkerställa att lämpliga säkerhetsåtgärder vidtas för all flygfrakt och flygpost med destination EU/EES, om den inte är undantagen från säkerhetskontroll i enlighet med unionens lagstiftning, och att frakten eller posten därefter skyddas fram till lastningen ombord på luftfartyg. Säkerhetsåtgärder ska bestå av följande:

— Fysisk säkerhetskontroll som ska hålla en tillräckligt hög standard för att i rimlig grad säkerställa att inga förbjudna föremål finns dolda i försändelsen, eller

▼**M11**

— andra säkerhetsåtgärder som ingår i en leveranskedjas säkerhetssystem, som i rimlig grad kan säkerställa att inga förbjudna föremål finns dolda i försändelsen, och som vidtas av säkerhetsgodkända speditörer som validerats för luftfartsskydd i EU, kända avsändare eller av en kontoavsändare hos en säkerhetsgodkänd speditör som validerats för luftfartsskydd i EU.

Referens: Punkt 6.8.3

2.1 Har lufttrafikföretaget en etablerad metod för att säkerställa att flygfrakt eller flygpost omfattas av lämpliga säkerhetsåtgärder innan den lastas på luftfartyg med EU/EES som destination?

JA eller NEJ	
Om JA, beskriv metoden	

2.2 Vidtas säkerhetsåtgärderna av lufttrafikföretaget eller för dess räkning av en verksamhetsutövare som omfattas av lufttrafikföretagets säkerhetsprogram?

Om JA, precisera	
Om NEJ, vilka verksamhetsutövare som inte omfattas av lufttrafikföretagets säkerhetsprogram vidtar säkerhetsåtgärder för flygfrakt eller flygpost som detta lufttrafikföretag transporterar till EU/EES?	
Beskriv av vilken typ dessa verksamhetsutövare är och precisera — Privat handlingföretag — Statligt reglerat företag — Statlig anläggning eller myndighet för säkerhetskontroll — Annan	

2.3 Med hjälp av vilka metoder och instruktioner säkerställer lufttrafikföretaget att säkerhetsåtgärder vidtas på erforderligt sätt?

2.4 Har lufttrafikföretaget möjlighet att begära att lämpliga säkerhetsåtgärder vidtas när säkerhetskontroll utförs av en verksamhetsutövare som inte omfattas av lufttrafikföretagets säkerhetsprogram, t.ex. statliga anläggningar?

JA eller NEJ	
Om NEJ, precisera	

2.5 Har ett program för säkerhetsgodkända speditörer/kända avsändare för flygfrakt och flygpost införts i enlighet med Icao-standarder i den stat där flygplatsen som valideringsbesöket äger rum på ligger?

Om JA, beskriv programmets innehåll och hur det har införts	

2.6 Slutsatser och allmänna kommentarer om processens tillförlitlighet, slutgiltighet och stabilitet.

Kommentarer från lufttrafikföretaget	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

▼**M11**

DEL 3

Lufttrafikföretagets säkerhetsprogram

Mål: ACC3 ska se till att säkerhetsprogrammet omfattar alla åtgärder för luftfartsskydd som är relevanta och tillräckliga för att flygfrakt och flygpost ska kunna transporteras till EU.

Lufttrafikföretagets säkerhetsprogram och tillhörande dokumentation ska vara utgångspunkten för de säkerhetsåtgärder som vidtas i överensstämmelse med målet för denna checklista. Lufttrafikföretaget kan överväga att överlämna sin dokumentation till valideraren för luftfartsskydd i EU före besöket på plats så att denne kan ta del av informationen om den plats som ska besökas.

Referens: Punkt 6.8.2.1 och tillägg 6-G

Anm.: Följande punkter i tillägg 6-G i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010 ska omfattas:

a) Beskrivning av åtgärder för flygfrakt och flygpost.

b) Mottagningsförfaranden.

c) System och kriterier för säkerhetsgodkända speditörer.

d) System och kriterier för kända avsändare.

e) System och kriterier för kontoavsändare.

f) Standard för säkerhetskontroll och manuell genomsökning.

g) Platsen där säkerhetskontroll och manuell genomsökning utförs.

h) Uppgifter om utrustning för säkerhetskontroll.

i) Uppgifter om operatören eller tjänsteleverantören.

j) Förteckning över undantag från säkerhetskontroll eller manuell genomsökning.

k) Hantering av högriskfrakt och -post.

3.1 Säkerhetsprogram för lufttrafikföretag	
Datum – använd exakt datumformat dd/mm/åååå	
Version	
Har programmet tidigare lämnats in till en behörig myndighet i EU/EES? Om JA, när för ACC3-godkännande? Andra syften?	
3.2 Omfattar säkerhetsprogrammet i tillräcklig utsträckning delarna i förteckningen ovan?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, beskriv varför och precisera skälen	
3.3 Är de åtgärder för luftfartsskydd som beskrivs av säkerhetsprogrammet relevanta och tillräckliga för att skydda flygfrakt/flygpost med destination EU/EES enligt de standarder som krävs?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, beskriv varför och precisera skälen	
3.4 Slutsats: Är säkerhetsprogrammet färdigt, solitt och fullständigt?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, ange skäl	

▼M11

Kommentarer från lufttrafikföretaget	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 4

Rekrytering och utbildning av personal

Mål: ACC3 ska utse personal med ansvar och kompetens för att arbeta med luftfartsskydd avseende flygfrakt eller flygpost. Personal med tillgång till flygfrakt som varit föremål för säkerhetsåtgärder ska ha den kompetens som krävs för att utföra sina uppgifter och ska ha lämplig utbildning.

För att uppfylla detta mål ska det hos ACC3 finnas ett förfarande för att säkerställa att all personal (fast anställda, tillfälligt anställda, inhyrd personal, chaufförer osv.) med direkt och oeskorterad tillgång till flygfrakt/flygpost som omfattas eller har omfattats av säkerhetsåtgärder

— har genomgått inledande och regelbundet återkommande pålitlighetskontroller före anställningen och/eller säkerhetsprövningar, som åtminstone överensstämmer med de krav som ställs av de lokala myndigheterna för den validerade flygplatsen, och

— har genomgått inledande och regelbundet återkommande säkerhetsutbildning för att få kunskap om sitt ansvar i fråga om luftfartsskydd i enlighet med de krav som ställs av de lokala myndigheterna för den validerade flygplatsen.

▼M17

_____

▼M11

Anm.:

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

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

4.1 Finns det ett förfarande som säkerställer att all personal med direkt och oeskorterad tillgång till flygfrakt/flygpost som varit föremål för säkerhetsåtgärder omfattas av pålitlighetskontroll före anställning för bedömning av bakgrund och kompetens?

JA eller NEJ	
Om JA, ange antalet år som beaktas för pålitlighetskontrollen före anställning och ange vilken verksamhetsutövare som utför kontrollen.	

4.2 Innefattar detta förfarande följande?

— Säkerhetsprövning — Pålitlighetskontroll före anställning — Kontroll av straffregister — Intervjuer — Övrigt (precisera) Förklara uppgifterna, ange vilken verksamhetsutövare som utför dem och ange i förekommande fall den föregående tidsperiod som beaktas.	

▼**M11**

4.3 Finns ett förfarande som säkerställer att den person som har ansvaret för tillämpning och övervakning av genomförandet av säkerhetsåtgärder vid anläggningen omfattas av pålitlighetskontroll före anställning för bedömning av bakgrund och kompetens?

JA eller NEJ	
Om JA, ange antalet år som beaktas för pålitlighetskontrollen före anställning och ange vilken verksamhetsutövare som utför kontrollen.	

4.4 Innefattar detta förfarande följande?

— Säkerhetsprövning — Pålitlighetskontroll före anställning — Kontroll av straffregister — Intervjuer — Övrigt (precisera) Förklara uppgifterna, ange vilken verksamhetsutövare som utför dem och ange i förekommande fall den föregående tidsperiod som beaktas.	

4.5 Genomgår personal med direkt och oeskorterad tillgång till flygfrakt/flygpost som varit föremål för säkerhetsåtgärder säkerhetsutbildning innan de får tillgång till flygfrakten/flygposten?

JA eller NEJ	
Om JA, beskriv utbildningens innehåll och längd	

4.6 Genomgår personal som tar emot, säkerhetskontrollerar och/eller skyddar flygfrakt/flygpost särskild arbetsrelaterad utbildning?

JA eller NEJ	
Om JA, beskriv utbildningens innehåll och längd	

4.7 Genomgår den personal som avses i punkterna 4.5 och 4.6 repetitionsutbildning?

JA eller NEJ	
Om JA, ange repetitionsutbildningens innehåll och frekvens	

4.8 Slutsats: Innebär åtgärderna för rekrytering och utbildning att all personal med tillgång till flygfrakt/flygpost som varit föremål för säkerhetsåtgärder har utsetts och utbildats till en standard som är tillräckligt hög för att känna till sitt ansvar i fråga om luftfartsskydd?

JA eller NEJ	
Om NEJ, ange skäl	
Kommentarer från lufttrafikföretaget	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

▼M11

DEL 5

Mottagningsförfaranden

Mål: ACC3 ska ha ett förfarande för att efter mottagandet av en försändelse bedöma och kontrollera dess säkerhetsstatus med avseende på tidigare kontroller.

Förfarandet ska omfatta följande:

— Kontroll av huruvida försändelsen levereras av en person som har utsetts av en säkerhetsgodkänd speditör eller känd avsändare som validerats för luftfartsskydd i EU och som finns upptagen i dess databas (del 6) eller en sådan säkerhetsgodkänd speditörs kontoavsändare.

— Kontroll av huruvida försändelsen åtföljs av alla luftfartsskyddsrelaterade uppgifter (flygfraktsedel och information om säkerhetsstatus på papper eller elektroniskt) som avser de försändelser av flygfrakt och flygpost som levereras.

— Kontroll av huruvida försändelsen är fri från tecken på manipulation.

— Kontroll av huruvida försändelsen måste behandlas som högriskfrakt och högriskpost.

▼M17

Referens: Punkt 6.8.3

▼M11

Anm.:

— En säkerhetsgodkänd speditör eller känd avsändare är en verksamhetsutövare som hanterar frakt som har validerats av en validerare för luftfartsskydd i EU eller vars säkerhetsåtgärder har införts i ACC3:s EU-validerade säkerhetsprogram (i detta fall delar ACC3 ansvaret för säkerhetsåtgärderna).

— En kontoavsändare är en verksamhetsutövare som hanterar gods för egen räkning under ansvar av en säkerhetsgodkänd speditör som validerats för luftfartsskydd i EU. Denne säkerhetsgodkände speditör har det fulla ansvaret för de säkerhetsåtgärder som vidtas av kontoavsändaren.

— Den person som utsetts är den person som fått i uppdrag att leverera flygfrakten eller flygposten till lufttrafikföretaget. Den person som levererar försändelsen till lufttrafikföretaget ska uppvisa id-kort, pass, körkort eller annan handling som bär personens foto och som har utfärdats eller erkänns av den nationella myndigheten.

5.1 Fastställer lufttrafikföretaget huruvida en försändelse som det tar emot direkt kommer från en säkerhetsgodkänd speditör, en känd avsändare eller en kontoavsändare som validerats eller erkänts i enlighet med unionens lagstiftning om flygfrakt och som finns förtecknad i lufttrafikföretagets databas?

JA eller NEJ	
Om JA, beskriv förfarandet	

5.2 Fastställer lufttrafikföretaget huruvida en försändelse som det tar emot direkt har en flygplats i EU/EES som destination?

JA eller NEJ – förklara	

5.3 Om JA – vidtar lufttrafikföretaget samma säkerhetsåtgärder för all frakt eller post när destinationen är en flygplats i EU/EES?

JA eller NEJ	
Om JA, beskriv förfarandet	

▼**M11**

5.4 Fastställer lufttrafikföretaget huruvida en försändelse som det direkt tar emot ska betraktas som högriskfrakt och högriskpost, inbegripet försändelser som levereras med andra transportsätt än flyg?

JA eller NEJ	
Om JA, hur? Beskriv förfarandet	

5.5 Fastställer lufttrafikföretaget huruvida en skyddad försändelse som det tar emot har skyddats från obehörig åtkomst eller manipulation?

JA eller NEJ	
Om JA, beskriv (förseglingar, lås etc.)	

5.6 Fastställer lufttrafikföretaget på grundval av givna data huruvida ytterligare säkerhetsåtgärder måste vidtas om lufttrafikföretaget accepterar transitflygfrakt/transitflygpost på denna plats (frakt/post som avgår med samma luftfartyg som den ankom med)?

JA eller NEJ	
Om JA, hur fastställs det?	
Om NEJ, vilka kontroller genomförs för att garantera luftfartsskyddet avseende flygfrakt/flygpost med destination EU/EES?	

5.7 Fastställer lufttrafikföretaget på grundval av givna data huruvida ytterligare säkerhetsåtgärder måste vidtas om lufttrafikföretaget accepterar transferflygfrakt/transferflygpost på denna plats (frakt/post som avgår med ett annat luftfartyg än det som den ankom med)?

JA eller NEJ	
Om JA, hur fastställs det?	
Om NEJ, vilka kontroller genomförs för att garantera luftfartsskyddet avseende flygfrakt/flygpost med destination EU/EES?	

5.8 Är den person som levererar känd flygfrakt som varit föremål för säkerhetsåtgärder till lufttrafikföretaget skyldig att uppvisa en officiell identitetshandling med foto?

JA eller NEJ	

5.9 Slutsats: Är mottagningsförfarandena tillräckligt omfattande för att det ska gå att fastställa huruvida flygfrakt eller flygpost kommer från en säker leveranskedja, eller att den måste genomgå säkerhetskontroll?

JA eller NEJ	
Om NEJ, ange skäl	
Kommentarer från lufttrafikföretaget	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

▼M11

DEL 6

Databas

Mål: Om en ACC3 inte är skyldig att tillämpa hundraprocentig säkerhetskontroll för flygfrakt eller flygpost med destination EU/EES ska denne säkerställa att frakten eller posten kommer från en säkerhetsgodkänd speditör, känd avsändare eller säkerhetsgodkänd speditörs kontoavsändare som validerats för luftfartsskydd i EU.

För övervakning av den luftfartsskyddsrelaterade verifieringskedjan ska ACC3 upprätthålla en databas med följande uppgifter för varje verksamhetsutövare eller person som den direkt tar emot frakt eller post från:

— Den inblandade verksamhetsutövarens status (säkerhetsgodkänd speditör eller känd avsändare).

— Uppgifter om företaget, inklusive korrekt företagsadress.

— Företagets typ av verksamhet, utom känslig information om företaget.

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

— Företagets organisationsnummer (om tillämpligt).

När flygfrakt eller flygpost tas emot ska ACC3 kontrollera i databasen om verksamhetsutövaren finns förtecknad. Om verksamhetsutövaren inte finns i databasen ska den flygfrakt eller flygpost som den har levererat säkerhetskontrolleras före ombordlastning.

Referens: Punkterna 6.8.4.1 och 6.8.4.3

6.1 Har lufttrafikföretaget en databas som, i förekommande fall, innehåller de uppgifter som avses ovan angående
— säkerhetsgodkända speditörer som validerats för luftfartsskydd i EU,
— kända avsändare som validerats för luftfartsskydd i EU,
— en säkerhetsgodkänd speditörs kontoavsändare (på frivillig basis)?

JA eller NEJ	
Om JA, beskriv databasen	
Om NEJ, förklara varför	

6.2 Kan personal som tar emot flygfrakt och flygpost lätt få tillgång till databasen?

JA eller NEJ	
Om JA, beskriv metoden	

6.3 Uppdateras databasen regelbundet så att den personal som tar emot flygfrakt och flygpost har tillgång till tillförlitliga data?

JA eller NEJ	
Om NEJ, förklara	

6.4 Slutsats: Har lufttrafikföretaget en databas som säkerställer full insyn i dess förhållande till verksamhetsutövare från vilka det direkt tar emot frakt eller post (som omfattats av säkerhetskontroll eller säkerhetsåtgärder) för transport till unionen/EES?

JA eller NEJ	
Om NEJ, ange skäl	
Kommentarer från lufttrafikföretaget	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

▼M11

DEL 7

Säkerhetskontroll

Mål: Om en ACC3 tar emot frakt och post från en verksamhetsutövare som inte har validerats för luftfartsskydd i EU, eller om frakten som har tagits emot inte har skyddats från obehörig åtkomst sedan säkerhetsåtgärderna vidtogs, ska ACC3 se till att denna flygfrakt eller flygpost säkerhetskontrolleras innan den lastas ombord på ett luftfartyg. En ACC3 ska ha ett förfarande för att se till att flygfrakt och flygpost med destination EU/EES, för transferering, transitering eller lossning vid en flygplats i unionen, säkerhetskontrolleras med de metoder eller förfaranden som avses i EU:s lagstiftning och enligt en standard som gör att det rimligen går att utesluta att den inte innehåller förbjudna föremål.

Om en ACC3 inte själv säkerhetskontrollerar flygfrakt eller flygpost ska den se till att lämplig säkerhetskontroll görs i enlighet med EU:s krav. Förfarandena för säkerhetskontroll ska där så är lämpligt även omfatta frakt och post i transfer/transit.

Om säkerhetskontrollen av flygfrakt eller flygpost utförs av eller på uppdrag av den behöriga myndigheten i tredjelandet ska den ACC3 som tar emot sådan flygfrakt eller flygpost från verksamhetsutövaren ange detta i sitt säkerhetsprogram, och ange hur lämplig säkerhetskontroll säkerställs.

Anm.: Även om det enligt punkt 6.8.3.2 fram till och med den 30 juni 2014 är möjligt för en ACC3 att genomföra bestämmelserna i punkt 6.8.3.1 genom att minst uppfylla Icaos standarder, beaktas EU:s krav på säkerhetskontroll vid valideringen av luftfartsskydd i EU även om valideringen sker före den 1 juli 2014.

▼M17

Referens: Punkterna 6.8.3.1, 6.8.3.2, 6.8.3.3 samt 6.2.1 och 6.7

▼M11

7.1 Genomförs säkerhetskontrollen av lufttrafikföretaget eller för dess räkning av en verksamhetsutövare som omfattas av lufttrafikföretagets säkerhetsprogram?

Om JA, precisera. Ange uppgifter om den eller de verksamhetsutövare som omfattas av lufttrafikföretagets säkerhetsprogram, om tillämpligt: — Namn — Platsspecifik adress — Status som godkänd ekonomisk aktör, om tillämpligt	
Om NEJ, vilka verksamhetsutövare som inte omfattas av lufttrafikföretagets säkerhetsprogram genomför säkerhetskontroll av flygfrakt eller flygpost som detta lufttrafikföretag transporterar till EU/EES? Beskriv av vilken typ dessa verksamhetsutövare är och precisera — Privat handlingföretag — Statligt reglerat företag — Statlig anläggning eller myndighet för säkerhetskontroll — Annan	

7.2 Vilka metoder för säkerhetskontroll används för flygfrakt och flygpost?

Precisera, inbegripet uppgifter om den utrustning som används för säkerhetskontroll av flygfrakt och flygpost (tillverkare, typ, programvaruversion, standard etc.) för alla metoder som används	

▼**M11**

7.3 Ingår den utrustning eller den metod (t.ex. sprängämneshundar) som används i EU:s, ECAC:s eller TSA:s senaste förteckning över godkända metoder och utrustning?

JA eller NEJ	
Om JA, precisera	
Om NEJ, ange detaljerade uppgifter om godkännandet av utrustningen och dagen för detta, samt eventuella indikationer på att den överensstämmer med EU:s standarder	

7.4 Används utrustningen i enlighet med tillverkarens Conops (operativa koncept), och testas och underhålls utrustningen regelbundet?

JA eller NEJ	
Om JA, beskriv metoden	

7.5 Tas försändelsens art i beaktande under säkerhetskontrollen?

JA eller NEJ	
Om JA, beskriv hur det garanteras att den metod för säkerhetskontroll som valts tillämpas enligt en standard som är tillräckligt hög för att i rimlig grad kunna säkerställa att inga förbjudna föremål finns dolda i försändelsen.	

7.6 Finns det ett förfarande för att lösa larm som utlöses av utrustningen för säkerhetskontroll?

JA eller NEJ	
Om JA, beskriv förfarandet för att lösa larm i syfte att i rimlig grad säkerställa frånvaron av förbjudna föremål.	
Om NEJ, beskriv vad som händer med försändelsen.	

7.7 Finns det försändelser som är undantagna från säkerhetskontroll?

JA eller NEJ	

7.8 Finns det undantag som inte är förenliga med unionens förteckning?

JA eller NEJ	
Om JA, precisera	

7.9 Kontrolleras tillträdet till området för säkerhetskontroll för att säkerställa att endast godkänd och utbildad personal beviljas tillträde?

JA eller NEJ	
Om JA, beskriv	

▼**M11**

7.10 Finns ett etablerat system för kvalitetskontroll och/eller testning?

JA eller NEJ	
Om JA, beskriv	

7.11 Slutsats: Säkerhetskontrolleras flygfrakt/flygpost med någon av de metoder eller förfaranden som förtecknas i punkt 6.2.1 i beslut 2010/774/EU enligt en standard som till rimlig grad säkerställer att den inte innehåller några förbjudna föremål?

JA eller NEJ	
Om NEJ, ange skäl	
Kommentarer från lufttrafikföretaget	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 8

Högriskfrakt eller högriskpost

Mål: Försändelser som har sitt ursprung eller som transfereras på platser som av EU betecknas som högriskområden, eller som förefaller ha utsatts för betydande manipulation, ska betraktas som högriskfrakt och högriskpost. Sådana försändelser ska säkerhetskontrolleras i enlighet med särskilda föreskrifter. Information om högriskdesitinationer och instruktioner för säkerhetskontroll tillhandahålls av den behöriga myndighet i EU/EES som har godkänt en ACC3. ACC3 ska ha ett förfarande för att se till att högriskfrakt eller högriskpost med destination EU/EES identifieras och omfattas av lämpliga kontroller i enlighet med unionens lagstiftning.

En ACC3 ska hålla kontakt med den behöriga myndighet som ansvarar för de flygplatser i EU/EES till vilka den transporterar frakt i syfte att få tillgång till de senaste uppgifterna om ursprungsorter med hög risk.

En ACC3 ska vidta samma åtgärder oavsett om den tar emot högriskfrakt eller högriskpost från ett annat lufttrafikföretag eller via andra transportsätt.

Referens: Punkterna 6.7 och 6.8.3.4

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

8.1 Vet lufttrafikföretagets personal med ansvar för att säkerhetsåtgärder vidtas vilken flygfrakt och flygpost som ska behandlas som högriskfrakt och högriskpost?

JA eller NEJ	
Om JA, beskriv	

8.2 Har lufttrafikföretaget rutiner för identifiering av högriskfrakt och högriskpost?

JA eller NEJ	
Om JA, beskriv	

▼**M11**

8.3 Omfattas högriskfrakt och högriskpost av förfaranden för säkerhetskontroll av högriskfrakt eller högriskpost enligt EU-lagstiftningen?

JA eller NEJ	
Om NEJ, ange de förfaranden som tillämpas	

8.4 Utfärdar lufttrafikföretaget, efter säkerhetskontrollen, en försäkran om säkerhetsstatus för SHR i den dokumentation som åtföljer försändelsen?

JA eller NEJ	
Om JA, beskriv hur säkerhetsstatusen utfärdas och i vilket dokument	

8.5 Slutsats: Är det förfarande som lufttrafikföretaget har infört relevant och tillräckligt för att säkerställa att all högriskfrakt och högriskpost har behandlats korrekt före lastning?

JA eller NEJ	
Om NEJ, ange skäl	
Kommentarer från lufttrafikföretaget	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 9

Skydd

Mål: En ACC3 ska ha förfaranden för att säkerställa att flygfrakt och/eller flygpost med destination EU/EES skyddas mot obehörig åtkomst, från och med det att säkerhetskontroll eller andra säkerhetsåtgärder vidtas, eller från och med mottagandet efter det att säkerhetskontroll eller säkerhetsåtgärder har tillämpats, fram till lastningen.

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

Flygfrakt eller flygpost som varit föremål för säkerhetsåtgärder med destination EU/EES bör vara skild från flygfrakt eller flygpost som inte har varit föremål för säkerhetsåtgärder.

Referens: Punkt 6.8.3

9.1 Skyddas flygfrakten och flygposten av lufttrafikföretaget eller för dess räkning av en verksamhetsutövare som omfattas av lufttrafikföretagets säkerhetsprogram?

Om JA, precisera	
Om NEJ, vilka verksamhetsutövare som inte omfattas av lufttrafikföretagets säkerhetsprogram vidtar säkerhetsåtgärder för flygfrakt eller flygpost som detta lufttrafikföretag transporterar till EU/EES? Beskriv av vilken typ dessa verksamhetsutövare är och precisera — Privat handlingföretag — Statligt reglerat företag — Statlig anläggning eller myndighet för säkerhetskontroll — Annan	

▼**M11**

9.2 Genomförs säkerhetsåtgärder och skydd för att förhindra manipulation under säkerhetskontrollen?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv	

9.3 Finns förfaranden för att säkerställa att flygfrakt/flygpost med destination EU/EES som varit föremål för säkerhetsåtgärder skyddas mot obehörig åtkomst från det ögonblick den varit föremål för säkerhetsåtgärder fram till ombordlastningen?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv hur den är skyddad	
Om NEJ, ange skäl	

9.4 Slutsats: Är skyddet av försändelser tillräckligt starkt för att förhindra obehörig åtkomst?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, ange skäl	
Kommentarer från lufttrafikföretaget	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 10

Åtföljande dokumentation

Mål: ACC3 ska se till

1. att försändelsens säkerhetsstatus anges i elektronisk eller skriftlig form i de åtföljande handlingarna, antingen i form av en flygfraktsedel, motsvarande postdokumentation eller i en separat förklaring, och

2. att den unika alfanumeriska identitetskoden anges i elektronisk eller skriftlig form på handlingar som åtföljer försändelserna.

Referens: Punkterna 6.3.2.6 d, 6.8.3.4 och 6.8.3.5

Anm.: Följande beteckningar för säkerhetsstatus får anges:

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

— ”SCO”, som betyder att försändelsen endast uppfyller kraven för att lastas ombord på frakt- och postluftfartyg, eller

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

I avsaknad av en säkerhetsgodkänd speditör får en ACC3 eller ett lufttrafikföretag som anländer från ett tredjeland som är undantaget från bestämmelserna om ACC3 utfärda försäkran om säkerhetsstatus.

10.1 Åtföljs försändelserna av dokumentation som bekräftar tidigare och aktuella säkerhetsåtgärder?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv innehållet i dokumentationen	

▼M11

Om NEJ, förklara varför och hur frakt eller post behandlas som ”säker” av lufttrafikföretaget om det lastas på ett luftfartyg	

10.2 Ingår lufttrafikföretagets unika alfanumeriska identitetskod för ACC3 i dokumentationen?

JA eller NEJ	
Om NEJ, förklara varför	

10.3 Anges i dokumentationen fraktens säkerhetsstatus och hur denna status tilldelades?

JA eller NEJ	

10.4 Slutsats: Är förfarandet för dokumentation tillräckligt för att säkerställa att frakt eller post tillhandahålls med åtföljande dokumentation som anger korrekt säkerhetsstatus?

JA eller NEJ	
Om NEJ, ange skäl	
Kommentarer från lufttrafikföretaget	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 11

Överensstämmelse

▼M17

Syfte: Efter att ha bedömt de tio tidigare delarna i denna checklista måste valideraren för luftfartsskydd i EU fastställa huruvida kontrollen på plats motsvarar innehållet i den del av lufttrafikföretagets säkerhetsprogram som beskriver åtgärderna för flygfrakt/flygpost med destination EU/EES och huruvida säkerhetsåtgärderna innebär att de mål som anges i denna checklista uppfylls i tillräckligt hög grad.

▼M11

Gör för era slutsatser åtskillnad mellan följande fyra tänkbara fall:

1. Lufttrafikföretagets säkerhetsprogram överensstämmer med tillägg 6-G i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010 och kontrollen på plats bekräftar överensstämmelse med checklistans mål.

2. Lufttrafikföretagets säkerhetsprogram överensstämmer med tillägg 6-G i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010 men kontrollen på plats bekräftar inte överensstämmelse med checklistans mål.

3. Lufttrafikföretagets säkerhetsprogram överensstämmer inte med tillägg 6-G i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010 men kontrollen på plats bekräftar överensstämmelse med checklistans mål.

4. Lufttrafikföretagets säkerhetsprogram överensstämmer inte med tillägg 6-G i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010 och kontrollen på plats bekräftar inte överensstämmelse med checklistans mål.

11.1 Allmän slutsats: Ange det fall som ligger närmast den situation som validerats

1, 2, 3 eller 4	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	
Kommentarer från lufttrafikföretaget	

Validerarens namn:

Datum:

Underskrift:

▼M11

BILAGA

Förteckning över besökta och intervjuade personer och verksamhetsutövare

Uppgifter ska lämnas om verksamhetsutövarens namn, kontaktpersonens namn och datumet för besöket eller intervjun.

▼M15

TILLÄGG 6-C4

VALIDERINGSCHECKLISTA FÖR KÄNDA AVSÄNDARE FRÅN TREDJELAND SOM VALIDERATS FÖR LUFTFARTSSKYDD I EU

Verksamhetsutövare i tredjeland har möjlighet att bli en del av en säker leveranskedja hos en ACC3 (*lufttrafikföretag som transporterar flygfrakt eller flygpost till unionen från ett tredjelands flygplats*) genom att ansöka om godkännande som känd avsändare som validerats för luftfartsskydd i EU (KC3). En KC3 är en verksamhetsutövare som hanterar frakt i ett tredjeland som är validerad och godkänd som sådan på grundval av en validering av luftfartsskydd i EU.

En KC3 ska säkerställa att säkerhetsåtgärder har vidtagits för sändningar till unionen och att sändningarna har skyddats från obehörig åtkomst sedan dessa säkerhetsåtgärder genomfördes och fram till att de överlämnas till en ACC3 eller en säkerhetsgodkänd fraktagent från tredjeland som validerats i fråga om luftfartsskydd i EU (RA3).

Villkoren för att transportera flygfrakt eller flygpost till unionen (EU) eller Island, Norge och Schweiz finns i förordning (EU) nr 185/2010, ändrad genom genomförandeförordning (EU) nr 859/2011 och kommissionens genomförandeförordning 1082/2012 ([1]).

Valideraren för luftfartsskydd i EU ska använda checklistan som verktyg för att bedöma skyddsnivån för flygfrakt eller flygpost med destination EU/EES som transporteras av eller på uppdrag av en verksamhetsutövare som ansöker om KC3-godkännande. Checklistan ska bara användas i de fall som anges i punkt 6.8.4.1 b i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010. I de fall som anges i punkt 6.8.4.1 a i bilagan ska valideraren för luftfartsskydd i EU använda en ACC3-checklista.

Om valideringen av luftfartsskydd i EU visar att verksamhetsutövaren uppfyller målen i checklistan, ska en valideringsrapport överlämnas till den validerade verksamhetsutövaren. I valideringsrapporten ska anges att verksamhetsutövaren är en känd avsändare som validerats för luftfartsskydd i EU (KC3). En KC3 ska kunna använda rapporten i sina affärsförbindelser med alla ACC3 och RA3. Integrerade delar av valideringsrapporten ska minst innehålla följande:

a) Den ifyllda checklistan (tillägg 6-C4 som anges i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010) undertecknad av valideraren för luftfartsskydd i EU och i förekommande fall kommenterad av den validerade verksamhetsutövaren.

b) Försäkran om åtagande (tillägg 6-H3 i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010) undertecknad av den validerade verksamhetsutövaren.

c) En förklaring om oberoende (tillägg 11-A i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010) i fråga om den validerade verksamhetsutövaren, undertecknad av valideraren för luftfartsskydd i EU.

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

För de delar som inte kan bedömas mot kraven i förordning (EU) nr 185/2010 är de grundläggande kraven standarderna och rekommendationerna i bilaga 17 till konventionen angående internationell civil luftfart och anvisningarna i Icao:s Aviation Security Manual (Doc 8973 – Restricted).

([1]) EUT L 324, 22.11.2012, s. 25.

▼**M15**

Om valideringen av luftfartsskydd i EU visar att verksamhetsutövaren inte har uppfyllt målen checklistan ska verksamhetsutövaren få en kopia av den ifyllda checklistan där bristerna anges.

Förklarande anmärkningar:

1. Alla delar i checklistan måste fyllas i. Om ingen information lämnas måste detta förklaras.
2. Valideraren för luftfartsskydd i EU ska fastställa om, och i vilken utsträckning, målen i delen har uppfyllts efter varje del.

DEL 1

Organisation och ansvarsfördelning

1.1	Valideringsdatum	
	Använd exakt datumformat, t.ex. 1.10.2012–2.10.2012	
	dd/mm/åååå	
1.2	Datum för föregående validering i förekommande fall	
	dd/mm/åååå	
	Tidigare KC3-registreringsnummer, om sådana finns.	
	AEO-certifikat/C-TPAT-status/övriga certifieringar, där sådana finns.	
1.3	Uppgifter om valideraren för luftfartsskydd	
	Namn	
	Företag/organisation/myndighet	
	Unik alfanumerisk identitetskod (UAI)	
	E-postadress	
	Telefonnummer, inkl. landsnummer	
1.4	Verksamhetsutövarens namn	
	Namn	
	Företagsnummer (t.ex. organisationsnummer om sådant finns)	
	Nummer/avdelning/byggnad	
	Gata	
	Ort	
	Postnummer	
	Stat (i förekommande fall)	
	Land	
	Boxadress, om sådan finns	
1.5	Organisationens huvudadress (om den avviker från adressen för den anläggning som ska valideras)	
	Nummer/avdelning/byggnad	
	Gata	
	Ort	
	Postnummer	
	Delstat (i förekommande fall)	
	Land	
	Boxadress, om sådan finns	

▼**M15**

1.6 Typ av verksamhet - typ av frakt som hanteras	
Vilken är verksamhetens art – typ av frakt som hanteras i den sökandes anläggningar?	

1.7 Har den sökande ansvar för...?	
a) Tillverkning b) Förpackning c) Lagring d) Klarering e) Övrigt, v.g. specificera	

1.8 Ungefärligt antal anställda vid anläggningen	
Antal	

1.9 Namn och befattning på den person som är ansvarig för luftfartsskydd i samband med flygfrakt/flygpost från tredjeland	
Namn	
Befattning	
E-postadress	
Telefonnummer, inkl. landsnummer	

DEL 2

Organisation och ansvarsfördelning för känd avsändare från tredjeland som validerats i fråga om luftfartsskydd i EU

Mål: Ingen flygfrakt eller flygpost ska transporteras till EU/EES utan att omfattas av säkerhetsåtgärder. Frakt och post som överlämnas av en KC3 till en ACC3 eller en RA3 får bara godtas som säker frakt eller post om KC3 vidtagit sådana säkerhetsåtgärder. Nedanstående delar i denna checklista innehåller uppgifter om sådana åtgärder.

KC3 ska ha infört rutiner för att säkerställa att lämpliga säkerhetsåtgärder vidtas för all flygfrakt och flygpost med destination EU/EES och att säker frakt eller post skyddas tills den överlämnas till en ACC3 eller en RA3. Säkerhetsåtgärderna ska bestå av åtgärder som i rimlig grad kan säkerställa att inga förbjudna föremål finns dolda i försändelsen.

Referens: Punkt 6.8.3

2.1 Har verksamhetsutövaren utarbetat ett säkerhetsprogram?	
JA eller NEJ	
Om svaret är nej, gå direkt till punkt 2.5.	

2.2 Verksamhetsutövarens säkerhetsprogram	
Datum – använd exakt datumformat dd/mm/åååå	
Version	
Har säkerhetsprogrammet lämnats in till och/eller godkänts av den behöriga myndigheten i det land där verksamhetsutövaren är verksam? Om svaret är ja, beskriv förfarandet.	

2.4 Omfattar säkerhetsprogrammet i tillräcklig utsträckning de delar som nämns i checklistan (delarna 4–11)?	
JA eller NEJ	
Om svaret är nej, beskriv varför och precisera skälen.	

▼M15

2.4 Är säkerhetsprogrammet slutligt, stabilt och fullständigt?

JA eller NEJ	
Om svaret är nej, ange skälen.	

2.5 Har verksamhetsutövaren etablerad en metod för att säkerställa att flygfrakt eller flygpost med destination EU/EES omfattas av lämpliga säkerhetsåtgärder innan den transporteras till en ACC3 eller RA3?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv metoden.	

2.6 Har verksamhetsutövaren ett ledningssystem (t.ex. instrument, instruktioner, etc.) för att se till att nödvändiga säkerhetsåtgärder genomförs?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv ledningssystemet och ange om det är godkänt, kontrolleras eller tillhandahålls av den behöriga myndigheten eller en annan verksamhetsutövare.	
Om svaret är nej, förklara hur verksamhetsutövaren garanterar att säkerhetsåtgärder vidtas på erforderligt sätt.	

2.7 Slutsatser och allmänna kommentarer om processens tillförlitlighet, slutgiltighet och stabilitet.

Synpunkter från verksamhetsutövaren.	
Synpunkter från valideraren för luftfartsskydd i EU.	

DEL 3

Identifierbar flygfrakt/flygpost

Mål: Att fastställa den punkt (eller plats) där frakt/post blir identifierbar som flygfrakt/flygpost dvs.. när och var frakten/posten kan identifieras som flygfrakt/flygpost.

3.1 Fastställande, genom inspektion av produktionsområde, förpackningsanläggning, lager, urvals- och klareringsområde och andra berörda områden, var och hur en flygfrakt-/flygpostförsändelse med destination EU/EES blir identifierbar som sådan.

Beskriv.	
Synpunkter från verksamhetsutövaren.	
Synpunkter från valideraren för luftfartsskydd i EU.	

OBS! I delarna 6–9 ska detaljerade uppgifter lämnas om hur identifierbar flygfrakt/flygpost skyddas mot obehörig åtkomst och manipulering.

DEL 4

Rekrytering och utbildning av personal

Mål: KC3 ska utse kompetent och ansvarig personal för att arbeta med skydd av flygfrakt eller flygpost och för att säkerställa att nödvändiga säkerhetsåtgärder vidtas. Personal med tillgång till identifierbar flygfrakt ska ha lämplig utbildning och besitta den kompetens som krävs för att utföra sina uppgifter.

För att uppfylla detta mål ska finnas ett förfarande hos KC3 som säkerställer att all personal (fast anställda, tillfälligt anställda, inhyrd personal, chaufförer osv.) med direkt och oeskorterad tillgång till flygfrakt/flygpost som omfattas eller har omfattats av säkerhetsåtgärder

a) har genomgått både inledande och regelbundet återkommande pålitlighetskontroller före anställningen och/eller säkerhetsprövningar, som minst överensstämmer med de krav som ställs av de lokala myndigheterna för den validerade KC3-anläggningen, och

▼**M15**

b) har genomgått både inledande och regelbundet återkommande säkerhetsutbildning för att få kunskap om sitt ansvar i fråga om luftfartsskydd i enlighet med de krav som ställs av de lokala myndigheterna för den validerade KC3-anläggningen.

Anmärkning:

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

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

Referens: Punkt 6.8.3.1

4.1 Finns det rutiner som säkerställer att all personal med tillgång till identifierbar flygfrakt/flygpost omfattas av pålitlighetskontroll före anställning för bedömning av bakgrund och kompetens?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, ange antalet föregående år som beaktas för pålitlighetskontrollen före anställning och ange vilken enhet som utför kontrollen.	

4.2 Omfattar dessa rutiner följande?

☐ Säkerhetsprövning ☐ Pålitlighetskontroll före anställning ☐ Kontroll av straffregister ☐ Intervjuer ☐ Övrigt (precisera) Förklara vilka moment som ingår, ange vilken verksamhetsutövare som utför dem och ange i förekommande fall den föregående tidsperiod som beaktas.	

4.3 Finns det rutiner som säkerställer att den person som har ansvaret för tillämpning och övervakning av genomförandet av säkerhetsåtgärder vid anläggningen omfattas av pålitlighetskontroll före anställning för bedömning av bakgrund och kompetens?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, ange antalet år som beaktas för pålitlighetskontrollen före anställning och ange vilken verksamhetsutövare som utför kontrollen.	

4.4 Omfattar detta förfarande följande?

☐ Säkerhetsprövning ☐ Pålitlighetskontroll före anställning ☐ Kontroll av straffregister ☐ Intervjuer ☐ Övrigt (precisera) Förklara vilka moment som ingår, ange vilken verksamhetsutövare som utför dem och ange i förekommande fall den föregående tidsperiod som beaktas.	

▼M15

4.5 Genomgår personal med tillgång till identifierbar flygfrakt/flygpost utbildning innan de får denna tillgång?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv utbildningens innehåll och längd.	

4.6 Genomgår den personal som avses i punkt 4.5 repetitionsutbildning?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, ange repetitionsutbildningens innehåll och frekvens.	

4.7 Slutsats: Innebär åtgärderna för rekrytering och utbildning att all personal med tillgång till identifierbar flygfrakt/flygpost med destination EU/EES på ett korrekt sätt har rekryterats och utbildats till en standard som är tillräckligt hög för att de ska ha kännedom om sitt ansvar i fråga om luftfartsskydd?

JA eller NEJ	
Om svaret är nej, ange skäl.	
Synpunkter från verksamhetsutövaren.	
Synpunkter från valideraren för luftfartsskydd i EU.	

DEL 5

Fysisk säkerhet

Mål: KC3 ska ha rutiner för att säkerställa att flygfrakt och/eller flygpost med destination EU/EES skyddas mot obehörig åtkomst och/eller otillåtet manipulerande. Om sådan frakt eller post inte skyddas, får den inte överlämnas till en ACC3 eller RA3 som säker last eller post.

Företaget måste visa hur dess anläggning eller lokaler är skyddade och att relevanta tillträdeskontroller används. Det är viktigt att tillgången till det område där den identifierbara flygfrakten/flygposten hanteras eller lagras är övervakad. Dörrar, fönster och annat tillträde till säker flygfrakt/flygpost med destination EU/EES måste vara skyddade eller omfattas av tillträdeskontroll.

Fysisk säkerhet kan vara, men är inte begränsad till följande:

— Fysiska hinder, t.ex. avspärrning eller hinder.

— Teknik som använder larm och/eller övervakningskameror.

— Personal, exempelvis anställda som arbetar med att utföra övervakningen.

Referens: Punkt 6.8.3.1

5.1 Omfattas alla tillträdespunkter till identifierbar flygfrakt/flygpost av tillträdeskontroll och är tillträdet begränsat till godkända personer?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, hur kontrolleras tillträdet? Förklara och beskriv. Flera svar är möjliga. ☐ Av säkerhetspersonal ☐ Av annan personal ☐ Manuella kontroller om personer beviljas tillträde till området ☐ Elektroniska system för kontroll av tillträde ☐ Annat (ange vilket)	

▼**M15**

Om svaret är ja, hur säkerställs det att en person har tillstånd att vistas på området? Förklara och beskriv. Det går att ange flera svar. — Användning av ett företagsidentitetskort — Användning av en annan typ av identitetskort t.ex. pass eller körkort — Förteckning över godkända personer som används av (säkerhets-) personal — Elektroniska tillstånd, t.ex. genom användning av ett chip — Distribution av nycklar eller tillträdeskoder endast till godkänd personal — Annat (ange vilket)	

5.2 Är alla tillträdespunkter till identifierbar flygfrakt/flygpost skyddade? Detta inbegriper tillträdespunkter som inte används permanent och punkter som normalt sett inte används som tillträdespunkter, t.ex. fönster.

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, hur säkras dessa punkter? Förklara och beskriv. Flera svar är möjligt. — Närvaro av säkerhetspersonal — Elektroniska system för kontroll av tillträde som ger tillträde till en person åt gången — Hinder, t.ex. luckor eller lås — System med bevakningskameror — Inbrottslarm	

5.3 Finns det ytterligare åtgärder för att allmänt öka förbättra säkerheten i lokalerna?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, förklara och beskriv vilka de är ☐ Stängsel eller hinder ☐ System med bevakningskameror ☐ Inbrottslarm ☐ Övervakning och patrullering ☐ Annat (ange vilket)	

5.3 Är byggnadens konstruktion solid?

JA eller NEJ	

5.5 Slutsats: Är verksamhetsutövarens åtgärder tillräckliga för att förebygga obehörig åtkomst till de områden inom anläggningen och i lokalerna där identifierbar flygfrakt/flygpost med destination EU/EES hanteras eller lagras?

JA eller NEJ	
Om svaret är nej, ange skäl.	
Synpunkter från verksamhetsutövaren.	
Synpunkter från valideraren för luftfartsskydd i EU.	

▼M15

DEL 6

Produktion

Mål: KC3 ska ha rutiner för att säkerställa att flygfrakt och/eller flygpost med destination EU/EES skyddas mot obehörig åtkomst och/eller otillåtet manipulerande. Om sådan frakt eller post inte skyddas, får den inte överlämnas till en ACC3 eller RA3 som säker frakt eller post.

Verksamhetsutövaren måste visa att tillträdet till produktionsområdet är kontrollerat och att produktionsprocessen övervakas. Om produkten blir identifierbar som flygfrakt/flygpost med destination EU/EES under produktionens gång, ska verksamhetsutövaren kunna visa att åtgärder vidtas för att skydda flygfrakten/flygposten mot obehörig åtkomst eller manipulering från och med detta skede.

Dessa frågor ska besvaras om produkten kan identifieras som flygfrakt/flygpost med destination EU/EES under produktionsprocessen.

6.1 Är tillträdet till produktionsområdet kontrollerat och begränsat till godkända personer?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, förklara hur tillträdet kontrolleras och begränsas till godkända personer.	

6.2 Övervakas produktionsprocessen?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, förklara hur den övervakas.	

6.3 Finns det kontroller som förebygger manipulering under produktionsskedet?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv.	

6.4 Slutsats: Vidtar verksamhetsutövaren tillräckliga åtgärder för att skydda den identifierbara flygfrakten/flygposten med destination EU/EES mot obehörig åtkomst eller manipulering under produktionsfasen?

JA eller NEJ	
Om svaret är nej, ange skäl.	
Synpunkter från verksamhetsutövaren.	
Synpunkter från valideraren för luftfartsskydd i EU.	

DEL 7

Förpackning

Mål: KC3 ska ha rutiner för att säkerställa att flygfrakt och/eller flygpost med destination EU/EES skyddas mot obehörig åtkomst och/eller otillåtet manipulerande under förpackningsfasen. Om sådan frakt eller post inte skyddas, får den inte överlämnas till en ACC3 eller RA3 som säker frakt eller post.

Verksamhetsutövaren måste visa att tillträdet till förpackningsområdet är kontrollerat och att förpackningsprocessen övervakas. Om produkten blir identifierbar som flygfrakt/flygpost med destination EU/EES under förpackningens gång, ska verksamhetsutövaren kunna visa att åtgärder vidtas för att skydda flygfrakten/flygposten mot obehörig åtkomst eller manipulering från och med detta skede. Alla färdiga varor måste kontrolleras före förpackning.

▼**M15**

Dessa frågor ska besvaras om produkten kan identifieras som flygfrakt/flygpost med destination EU/EES under förpackningsprocessen.

7.1 Är tillträdet till förpackningsområdet kontrollerat och begränsat till godkända personer?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, förklara hur tillträdet kontrolleras och begränsas till godkända personer.	

7.2 Övervakas förpackningsprocessen?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, förklara hur den övervakas.	

7.3 Finns det kontroller som förebygger manipulering under förpackningsskedet?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv.	

7.4 Beskriv den slutgiltiga ytterförpackningen:

a) Är den färdiga ytterförpackningen robust?

JA eller NEJ	
Beskriv.	

b) Är den utformad så att det tydligt syns om den har utsatts för manipulering?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv vilken process som används för att det tydligt ska synas om den utsatts för manipulering, exempelvis med hjälp av numrerade förseglingar, säkerhetstejp eller särskilda stämplar, etc.	
Om svaret är nej, beskriv vilka skyddsåtgärder som vidtagits för att säkerställa försändelsens integritet.	

7.5 Slutsats: Vidtar verksamhetsutövaren tillräckliga åtgärder för att skydda den identifierbara flygfrakten/flygposten med destination EU/EES mot obehörig åtkomst eller manipulering under förpackningsfasen?

JA eller NEJ	
Om svaret är nej, ange skäl.	
Synpunkter från verksamhetsutövaren.	
Synpunkter från valideraren för luftfartsskydd i EU.	

DEL 8

Lagring

Mål: KC3 ska ha rutiner för att säkerställa att flygfrakt och/eller flygpost med destination EU/EES skyddas mot obehörig åtkomst och/eller otillåtet manipulerande under lagring. Om sådan frakt eller post inte skyddas, får den inte överlämnas till en ACC3 eller RA3 som säker frakt eller post.

Företaget måste visa att tillträde till lagerlokalerna kontrolleras. Om produkten blir identifierbar som flygfrakt/flygpost med destination EU/EES under lagringen, ska verksamhetsutövaren kunna visa att åtgärder vidtas för att skydda flygfrakten/flygposten mot obehörig åtkomst eller manipulering från och med detta skede.

▼**M15**

Dessa frågor ska besvaras om produkten kan identifieras som flygfrakt/flygpost med destination EU/EES under lagringen.

8.1 Är tillträdet till lagerområdet kontrollerat och begränsat till godkända personer?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, förklara hur tillträdet kontrolleras och begränsas till godkända personer.	

8.2 Lagras den färdigställda och förpackade flygfrakten/flygposten säkert och kontrolleras den för spår av manipulering?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv.	
Om svaret är nej, förklara hur verksamhetsutövaren garanterar att den färdigställda och förpackade flygfrakten/flygposten med destination EU/EES, flygfrakt och flygpost skyddas mot obehörig åtkomst och manipulering.	

8.3 Slutsats: Vidtar verksamhetsutövaren tillräckliga åtgärder för att skydda den identifierbara flygfrakten/flygposten med destination EU/EES mot obehörig åtkomst eller manipulering under lagringen?

JA eller NEJ	
Om svaret är nej, ange skäl.	
Synpunkter från verksamhetsutövaren.	
Synpunkter från valideraren för luftfartsskydd i EU.	

DEL 9

Klarering

Mål: KC3 ska ha rutiner för att säkerställa att flygfrakt och/eller flygpost med destination EU/EES skyddas mot obehörig åtkomst och/eller otillåtet under klareringen. Om sådan frakt eller post inte skyddas, får det inte överlämnas till en ACC3 eller RA3 som säker frakt eller post.

Verksamhetsutövaren måste visa att tillträde till klareringsområdet kontrolleras. Om produkten blir identifierbar som flygfrakt/flygpost med destination EU/EES under klareringen, ska verksamhetsutövaren kunna visa att åtgärder vidtas för att skydda flygfrakten/flygposten mot obehörig åtkomst eller manipulering från och med detta skede.

Dessa frågor ska besvaras om produkten kan identifieras som flygfrakt/flygpost med destination EU/EES under klareringen.

9.1 Är tillträdet till klareringsområdet kontrollerat och begränsat till godkända personer?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, förklara hur tillträdet kontrolleras och begränsas till godkända personer.	

9.2 Vem har tillgång till klareringsområdet? Det går att ange flera svar.

☐ Anställda hos verksamhetsutövaren ☐ Chaufförer ☐ Besökare ☐ Underleverantörer ☐ Övriga, specificera	

▼M15

9.3 Övervakas klareringsprocessen?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, förklara hur den övervakas.	

9.4 Finns det kontroller som förebygger manipulering inom klareringsområdet?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv.	

9.5 Slutsats: Vidtar verksamhetsutövaren tillräckliga åtgärder för att skydda identifierbar flygfrakt/flygpost med destination EU/EES mot obehörig åtkomst eller manipulering under klareringen?

JA eller NEJ	
Om svaret är nej, ange skäl.	
Synpunkter från verksamhetsutövaren.	
Synpunkter från valideraren för luftfartsskydd i EU.	

DEL 10

Försändelser från andra källor

Mål: KC3 ska ha rutiner för att säkerställa att frakt eller post, som inte har KC3 som upphovsman, inte överlämnas till en ACC3 eller en RA3 som säker frakt eller post.

En KC3 kan överlämna försändelser som inte har KC3 som upphovsman till en RA3 eller en ACC3, förutsatt att

a) dessa försändelser hålls åtskilt från försändelser till vilka KC3 är upphovsman, och

b) ursprunget är tydligt angivet på försändelsen eller på åtföljande dokumentation.

Alla sådana försändelser måste genomgå en säkerhetskontroll av en RA3 eller ACC3 innan de lastas på ett luftfartyg.

10.1 Tar verksamhetsutövaren emot försändelser av frakt eller post avsett för flygtransport från andra företag?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, hur hålls dessa försändelser åtskilda från företagets egen frakt eller post, och hur identifieras de för den säkerhetsgodkända fraktagenten eller transportföretaget?	
Synpunkter från verksamhetsutövaren.	
Synpunkter från valideraren för luftfartsskydd i EU.	

DEL 11

Transport

Mål: KC3 ska ha rutiner för att säkerställa att flygfrakt och/eller flygpost med destination EU/EES skyddas mot obehörig åtkomst och/eller otillåtet manipulerande under transport. Om sådan frakt eller post inte skyddas, kan den inte accepteras av en ACC3 eller RA3 som säker frakt eller post.

KC3 ansvarar för skyddet av sådant gods under transporten. Detta gäller bland annat de fall då transporten utförs av en annan verksamhetsutövare, t.ex. en speditör, på dess vägnar. Det gäller inte fall där försändelsen transporteras under ansvar av en ACC3 eller en RA3.

▼**M15**

Dessa frågor ska besvaras om produkten kan identifieras som flygfrakt/flygpost med destination EU/EES under transport.

11.1 Hur fraktas flygfrakten/flygposten till ACC3/annan RA3?	
a) Validerade verksamhetsutövarens egen transport?	
JA eller NEJ	
b) Transporteras av andra RA3 eller ACC3?	
JA eller NEJ	
c) Uppdragstagare som används av den validerade verksamhetsutövaren?	
JA eller NEJ	
11.2 Är flygfrakten/flygposten förpackad så att det tydligt syns om den utsatts för manipulering?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, hur?	
11.3 Är fordonet låst eller förseglat före transport?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, hur?	
11.4 Om numrerade förseglingar används, kontrolleras åtkomsten till dessa, och registreras numren?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, specificera.	
11.5 I förekommande fall, undertecknar respektive transportföretag åkeriförsäkran?	
JA eller NEJ	
11.6 Har den person som transporterar godset varit föremål för särskilda säkerhetsåtgärder och fått utbildning i säkerhetsmedvetenhet innan han/hon får tillåtelse att transportera säker flygfrakt och/eller flygpost?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv vilken typ av säkerhetsåtgärder (pålitlighetskontroll före anställning, säkerhetsprövning, etc.) och vilken slags utbildning det rör sig om (utbildning om säkerhetsfrågor, etc.).	
11.7 Slutsats: Är åtgärderna tillräckliga för att skydda flygfrakt/flygpost mot obehörig åtkomst under transport?	
JA eller NEJ	
Om svaret är nej, ange skäl.	
Synpunkter från verksamhetsutövaren.	
Synpunkter från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 12

Överensstämmelse

Mål: Efter att ha bedömt de elva föregående delarna i denna checklista, ska valideraren för luftfartsskydd i EU avgöra om kontrollerna på plats bekräftar tillämpningen av säkerhetsåtgärder i enlighet med målen i checklistan för flygfrakt/flygpost med destination EU/EES.

▼**M15**

Två alternativ är möjliga. Valideraren för luftfartsskydd i EU anser att

a) målen i checklistan är uppfyllda. Valideraren ska förse den validerade verksamhetsutövaren med originalet av valideringsrapporten ange att verksamhetsutövaren är känd avsändare från tredjeland som validerats i fråga om luftfartsskydd i EU (KC3).

b) inte uppfyller målen i checklistan. I sådant fall ska verksamhetsutövaren inte godkännas för att leverera skyddad flygfrakt eller flygpost med EU/EES som destination till en ACC3 eller en annan RA3 utan att frakten och posten säkerhetskontrolleras av en verksamhetsutövare som är godkänd att utföra detta. Verksamhetsutövaren ska få en kopia av den ifyllda checklistan där bristerna anges.

I allmänhet ska valideraren för luftfartsskydd i EU besluta om frakt och post som hanteras av den validerade verksamhetsutövaren behandlas på ett sådant sätt att den kan anses vara så säker att den kan flygas till EU/EES i enlighet med tillämpliga unionsbestämmelser när den överlämnas till en ACC3 eller en RA3.

Valideraren för luftfartsskydd i EU måste komma ihåg att bedömningen grundas på en övergripande objektiv metod för att bedöma om kraven uppfylls.

12.1 Allmän slutsats:

Bedömning (och anmälan) (markera det som gäller). Om det rör sig om ett ”Godkänt” kommer verksamhetsutövaren att betraktas som en känd avsändare från tredjeland som validerats i fråga om luftfartsskydd i EU (RA3).	Godkänt/Ej godkänt

Om den övergripande bedömningen leder till ett ”Icke godkänt”, ange nedan inom vilka områden verksamhetsutövaren inte uppfyller de föreskrivna säkerhetsstandarderna eller uppvisar särskilda brister. Ange också vilka förändringar som krävs för att den föreskrivna standarden ska uppnås och ett godkännande ska kunna ges.

Synpunkter från valideraren för luftfartsskydd i EU.	
Synpunkter från verksamhetsutövaren.	

Validerarens namn:

Datum:

Underskrift:

BILAGA

Förteckning över besökta och intervjuade personer och verksamhetsutövare

Fyll i uppgifter om verksamhetsutövarens namn, kontaktpersonens namn och datumet för besöket eller intervjun.

Verksamhetsutövarens namn	Kontaktpersonens namn	Datum för besök/intervjun

▼C1

TILLÄGG 6-D

INSTRUKTIONER FÖR LUFTFARTSSKYDD FÖR

KONTOAVSÄNDARE

Dessa instruktioner har utarbetats åt dig och din personal som förbereder och kontrollerar flygfrakt-/flygpostförsändelser. De tillhandahålls i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten.

Anläggningar

Tillträdet till områden där identifierbara flygfrakt-/flygpostförsändelser förbereds, packas och/eller lagras ska kontrolleras så att inga obehöriga personer får tillgång till försändelserna.

Besökare ska eskorteras i, eller hindras från att beträda områden där identifierbara flygfrakt-/flygpostförsändelser förbereds, packas och/eller lagras.

Personal

All personal som rekryteras och som har tillgång till identifierbar flygfrakt/flygpost ska uppfylla krav på pålitlighet. Kontrollen ska minst omfatta identitetskontroll (om möjligt med fotoförsett id-kort, körkort eller pass) och kontroll av meritförteckningen och/eller de referenser som tillhandahålls.

All personal som har tillgång till identifierbar flygfrakt/flygpost ska göras uppmärksam på sitt ansvar enligt dessa instruktioner.

Utsedd ansvarig

Minst en person ska utses som har ansvar för genomförandet och kontrollen av dessa instruktioner (utsedd ansvarig).

Försändelsens integritet

Flygfrakt-/flygpostförsändelser får inte innehålla förbjudna föremål, såvida dessa inte har deklarerats korrekt och överensstämmer med gällande lagar och författningar.

Flygfrakt-/flygpostförsändelser ska skyddas mot obehörig åtkomst.

Flygfrakt-/flygpostförsändelser ska vara lämpligt förpackade och i möjligaste mån förslutna så att det syns om förseglingen utsatts för manipulering.

Innehåll i flygfrakt-/flygpostförsändelser ska vid transport vara beskrivna på den bifogade dokumentationen, som också ska omfatta korrekta adressuppgifter.

Transport

Om kontoavsändaren är ansvarig för transporten av flygfrakt-/flygpostförsändelser ska försändelsen skyddas mot obehörig åtkomst.

Om kontoavsändaren anlitar en underleverantör ska

a) försändelsen förseglas före transporten och

b) åkeriets försäkran enligt tillägg 6-E godkännas av den speditör som genomför transporten åt kontoavsändaren.

Kontoavsändaren ska bevara den undertecknade åkeriförsäkran eller motsvarande dokument.

Avvikelser

Uppenbara eller misstänkta avvikelser som har att göra med dessa instruktioner ska rapporteras till den utsedde ansvarige. Den utsedde ansvarige ska vidta lämpliga åtgärder.

▼C1

Försändelser från andra

Försändelser om kontoavsändare inte är upphovsman till kan vidarebefordras till en säkerhetsgodkänd speditör under förutsättning att

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

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

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

Oanmälda inspektioner

Inspektörer från den behöriga myndighet kan genomföra oanmälda inspektioner för att kontrollera efterlevnaden av dessa instruktioner. Inspektörerna ska alltid medföra officiella identitetshandlingar som kan visas upp på begäran när inspektioner genomförs vid din anläggning. Identitetshandlingen ska vara försedd med inspektörens namn och foto.

Förbjudna föremål

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

►M9 ——————— ◄

Försäkran om åtagande

Försäkran om åtagande för kontoavsändare behöver inte undertecknas och lämnas till den säkerhetsgodkända speditören om ditt företag innehar ett AEO-certifikat enligt led b eller c i artikel 14a.1 i kommissionens förordning (EG) nr 1875/2006 om ändring av förordning (EEG) nr 2454/93.

Du måste emellertid omgående meddela den säkerhetsgodkända speditören om ditt företag inte längre innehar ett AEO-certifikat. I sådana fall kommer den säkerhetsgodkända speditören att upplysa dig om hur statusen som kontoavsändare kan säkerställas.

FÖRSÄKRAN OM ÅTAGANDE – KONTOAVSÄNDARE

I enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten

intygar jag att

— [företagets namn] uppfyller dessa instruktioner för luftfartsskyddet för kontoavsändare,

— [företagets namn] säkerställer att dessa instruktioner vidarebefordras till personal som har tillgång till flygfrakt/flygpost,

— [företagets namn] bevarar flygfrakt/flygfrakt på ett säkert sätt fram till dess att den lämnas över till den säkerhetsgodkända speditören,

— [företagets namn] godtar att försändelser kan bli föremål för säkerhetsåtgärder, inbegripet säkerhetskontroll, och

— [företagets namn] godtar oanmälda inspektioner vid sina anläggningar, genomförda av den behöriga myndigheten i den medlemsstat i vilken anläggningen är belägen, i syfte att avgöra om [företagets namn] efterlever dessa instruktioner.

Jag ansvarar helt och fullt för denna förklaring.

Namn:

Befattning:

Datum:

Underskrift:

▼M9

TILLÄGG 6-E

ÅKERIFÖRSÄKRAN

I enlighet med förordning (EG) nr 300/2008 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och dess genomförandeakter

▼**M9**

bekräftar jag att följande säkerhetsåtgärder kommer att iakttas när flygfrakt/flygpost som varit föremål för säkerhetsåtgärder tas emot, transporteras, lagras och levereras [åt *namn på den säkerhetsgodkända speditören/lufttrafikföretaget som tillämpar säkerhetskontroller för frakt eller post/kända avsändaren/kontoavsändaren*]:

— All personal som transporterar flygfrakt/flygpost har genomgått allmän utbildning om säkerhetsfrågor i enlighet med punkt 11.2.7 i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010.

— All personal som har tillgång till flygfrakt/flygpost har genomgått en undersökning avseende deras integritet. Undersökningen ska minst omfatta identitetskontroll (om möjligt med fotoförsett id-kort, körkort eller pass) och kontroll av meritförteckningen och/eller de referenser som tillhandahålls.

— Lastutrymmen i fordonen kommer att vara låsta eller förseglade. Fordon med gardinsida kommer att vara säkrade med TIR-linor. Lastytorna på fordon med öppna flak hålls under observation när flygfrakt transporteras.

— Omedelbart före lastningen kommer lastutrymmet att genomsökas och integriteten kommer att bibehållas tills lastningen är fullbordad.

— Alla förare bär identitetskort, pass, körkort eller annan fotolegitimation, utfärdad eller godkänd av de nationella myndigheterna.

— Förare kommer inte att göra oplanerade stopp mellan det att de tar emot och lämnar av försändelsen. Om sådana stopp inte kan undvikas ska föraren kontrollera lastens säkerhet och att lås och/eller förseglingar inte har manipulerats vid återkomsten. Om föraren upptäcker tecken på manipulation ska förarens överordnade informeras och flygfrakten/flygposten får inte levereras utan anmälan vid leveransen.

— Transporten ska inte läggas ut på en tredje part, såvida tredjeparten inte också har transportavtal med [samma namn som ovan på den säkerhetsgodkända speditören/kända avsändaren/kontoavsändaren eller den behöriga myndighet som har godkänt eller certifierat transportören].

— Inga andra tjänster (som t.ex. lagring) kommer att läggas ut på entreprenad till andra parter än en säkerhetsgodkänd speditör eller en verksamhetsutövare som den behöriga myndigheten har certifierat eller godkänt och registrerat för tillhandahållande av sådana tjänster.

Jag ansvarar helt och fullt för denna försäkran.

Namn:

Befattning:

Företagets namn och adress:

Datum:

Underskrift:

▼M11

TILLÄGG 6-F

FRAKT OCH POST

6-Fi

TREDJELÄNDER SAMT UTOMEUROPEISKA LÄNDER OCH TERRITORIER SOM HAR SÄRSKILDA FÖRBINDELSER MED UNIONEN ENLIGT FÖRDRAGET OM EUROPEISKA UNIONENS FUNKTIONSSÄTT, OCH FÖR VILKA AVDELNINGEN OM TRANSPORTER I DET FÖRDRAGET INTE ÄR TILLÄMPLIG, SOM ERKÄNNS SOM LÄNDER SOM TILLÄMPAR SÄKERHETSSTANDARDER SOM ÄR LIKVÄRDIGA MED DE GEMENSAMMA GRUNDLÄGGANDE STANDARDERNA

6-Fii

TREDJELÄNDER SAMT UTOMEUROPEISKA LÄNDER OCH TERRITORIER SOM HAR SÄRSKILDA FÖRBINDELSER MED UNIONEN ENLIGT FÖRDRAGET OM EUROPEISKA UNIONENS FUNKTIONSSÄTT, OCH FÖR VILKA AVDELNINGEN OM TRANSPORTER I DET FÖRDRAGET INTE ÄR TILLÄMPLIG, FÖR VILKA DET INTE KRÄVS GODKÄNNANDE SOM ACC3-TRANSPORTÖR

Tredjeländer *samt länder och territorier som har särskilda förbindelser med unionen enligt fördraget om Europeiska unionens funktionssätt eller fördraget om Europeiska unionen*, för vilka det inte krävs godkännande som en ACC3, anges i ett separat kommissionsbeslut.

▼M17

6-Fiii

VERKSAMHET FÖR VALIDERING SOM GENOMFÖRS AV TREDJELÄNDER SAMT UTOMEUROPEISKA LÄNDER OCH TERRITORIER SOM HAR SÄRSKILDA FÖRBINDELSER MED UNIONEN ENLIGT FÖRDRAGET OM EUROPEISKA UNIONENS FUNKTIONSSÄTT, OCH FÖR VILKA AVDELNINGEN OM TRANSPORTER I DET FÖRDRAGET INTE ÄR TILLÄMPLIGT, SOM ERKÄNNS SOM LIKVÄRDIGA MED AVSEENDE PÅ VALIDERING AV LUFTFARTSSKYDD I EU

▼M6

TILLÄGG 6-G

BESTÄMMELSER OM FRAKT OCH POST FRÅN TREDJELAND

En ACC3:s säkerhetsprogram ska i förekommande fall innehålla följande, antingen för varje flygplats i tredjelandet för sig eller som ett allmänt dokument med uppgifter om eventuella variationer vid namngivna flygplatser i tredjelandet:

a) Beskrivning av åtgärder för flygfrakt och flygpost.

b) Mottagningsförfaranden.

c) System och kriterier för säkerhetsgodkända speditörer.

d) System och kriterier för kända avsändare.

e) System och kriterier för kontoavsändare.

f) Standard för säkerhetskontroll och manuell genomsökning.

g) Platsen där säkerhetskontroll och manuell genomsökning utförs.

h) Uppgifter om utrustning för säkerhetskontroll.

i) Uppgifter om operatören eller tjänsteleverantören.

j) Förteckning över undantag från säkerhetskontroll eller manuell genomsökning.

k) Hantering av högriskflygfrakt och -flygpost.

▼M6

TILLÄGG 6-H

FÖRSÄKRAN OM ÅTAGANDE – ACC3-TRANSPORTÖR

Jag intygar

— att såvitt jag känner till är uppgifterna i företagets säkerhetsprogram för försändelser som transporteras till Europeiska unionen från tredjeländer fullständiga och sanningsenliga,

— att de metoder och förfaranden som anges i detta säkerhetsprogram för försändelser som transporteras till Europeiska unionen från tredjeländer kommer att tillämpas och upprätthållas vid alla platser som omfattas av programmet,

— att detta säkerhetsprogram kommer att uppdateras för att överensstämma med alla framtida relevanta förändringar av EU-lagstiftningen för flygfrakt/flygpost som transporteras till Europeiska unionen från tredjeländer, såvida inte [flygföretagets namn] meddelar [den behöriga myndighetens namn] att det inte längre önskar transportera försändelser till unionen från något tredjeland,

— att [flygföretagets namn] skriftligen kommer att meddela [den behöriga myndighetens namn] om ändringar av relevanta delar av företagets säkerhetsprogram inom tio dagar,

— att företaget har utsett [namn på ansvarig person] för att ha det övergripande ansvaret för säkerhetsåtgärderna avseende frakt-/postverksamheterna vid [namn på tredjelandsflygplatser] för företagets räkning,

— att [flygföretagets namn] från och med den 1 juli 2014 kommer att upprätthålla en databas över säkerhetsgodkända speditörer, kända avsändare och kontoavsändare från tredjeland och kommer att göra databasen tillgänglig för inspektion,

— att [flygföretagets namn] kommer att samarbeta till fullo vid alla inspektioner som krävs och ge tillgång till all dokumentation och ovannämnda databas som inspektörerna begär,

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

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

a) det upphör med sin verksamhet eller byter namn,

b) det inte längre hanterar flygfrakt/flygpost, eller

c) det inte längre kan uppfylla kraven i gällande EU-lagstiftning avseende flygfrakt/flygpost som transporteras till EU från tredjeländer.

Jag ansvarar helt och fullt för denna förklaring.

Namn:

Befattning:

Datum:

Underskrift:

▼**M11**

TILLÄGG 6-H1

FÖRSÄKRAN OM ÅTAGANDE – ACC3 SOM VALIDERATS FÖR LUFTFARTSSKYDD I EU

För [lufttrafikföretagets namn] räkning noterar jag följande:

I denna rapport fastställs nivån för luftfartsskyddet för frakt med destination EU/EES ([1]) med avseende på de säkerhetsstandarder som anges i checklistan eller som avses i denna ([2]).

[Lufttrafikföretagets namn] kan betecknas som ”lufttrafikföretag som transporterar flygfrakt eller flygpost till unionen från ett tredjelands flygplats ”(ACC3) endast efter att en EU-valideringsrapport har lämnats till och godkänts av den behöriga myndigheten i en av Europeiska unionens medlemsstater eller Island, Norge eller Schweiz för det ändamålet, och uppgifterna om en ACC3 har förts in i ►**M17** Unionens databas för säkerhet i leveranskedjan ◄.

Om rapporten fastställer bristande efterlevnad av de säkerhetsåtgärder som den avser kan det leda till att ACC3-godkännandet av [lufttrafikföretagets namn] för denna flygplats återkallas, vilket kommer att förhindra [lufttrafikföretagets namn] att transportera flygfrakt eller flygpost till EU/EES via denna flygplats.

Rapportens giltighetstid är fem år, och löper således ut senast den.

För [lufttrafikföretagets namn] räkning intygar jag följande:

— [Lufttrafikföretagets namn] kommer att godta lämpliga uppföljningsåtgärder i syfte att kontrollera de standarder som bekräftats av rapporten.

— Eventuella ändringar av [lufttrafikföretagets namn] verksamhet som inte kräver en fullständig ny validering kommer att noteras i den ursprungliga rapporten genom att denna information läggs till samtidigt som den tidigare informationen finns kvar. Detta kan gälla följande ändringar:

1. Det övergripande ansvaret för luftfartsskydd tilldelas någon annan än den person som anges i punkt 1.7 i tillägg 6-C3 till förordning (EU) nr 185/2010.

2. Andra förändringar av lokaler eller förfaranden som kan förväntas medföra betydande konsekvenser för luftfartsskyddet.

— [Lufttrafikföretagets namn] kommer att informera den myndighet som godkände företaget som ACC3 om [lufttrafikföretagets namn] upphör med sin verksamhet, inte längre hanterar flygfrakt/flygpost eller inte längre kan uppfylla kraven som validerats i denna rapport.

— [Lufttrafikföretagets namn] kommer att upprätthålla den luftfartsskyddsnivå som fastställs i denna rapport och som överensstämmer med de mål som anges i checklistan och, i förekommande fall, genomföra och tillämpa ytterligare säkerhetsåtgärder som krävs för ACC3-godkännande om säkerhetsstandarderna konstaterades vara otillräckliga, fram till nästa validering av [lufttrafikföretagets namn] verksamhet.

För [lufttrafikföretagets namn] räkning tar jag det fulla ansvaret för denna försäkran.

Namn:

Befattning:

Datum:

Underskrift:

([1]) Flygplatser i Belgien, Bulgarien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Förenade kungariket, Grekland, Irland, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Nederländerna, Polen, Portugal, Rumänien, Slovakien, Slovenien, Spanien, Sverige, Tjeckien, Tyskland, Ungern, Österrike samt i Island, Norge och Schweiz.

([2]) Förordning (EU) nr 185/2010, ändrad genom genomförandeförordning (EU) nr 859/2011.

▼M15

TILLÄGG 6-H2

FÖRSÄKRAN OM ÅTAGANDE – SÄKERHETSGODKÄND FRAKTAGENT SOM VALIDERATS FÖR LUFTFARTSSKYDD I EU (RA3)

För [namn på RA3] räkning noterar jag följande:

I denna rapport fastställs nivån för luftfartsskyddet för frakt med destination EU/EES med avseende på de säkerhetsstandarder som anges i checklistan eller som avses i denna.

[Namn på RA3] får endast utses som ”säkerhetsgodkänd fraktagent som validerats för luftfartsskydd i EU” (RA3) om en validering av luftfartsskydd i EU har genomförts med resultatet ”Godkänt” av en validerare för luftfartsskydd i EU som anges i unionens databas för säkerhetsgodkända fraktagenter och kända avsändare.

Om rapporten fastställer bristande efterlevnad av de säkerhetsåtgärder som den avser kan detta leda till att det RA3-godkännande av [namn på RA3] som redan erhållits för dennaanläggning återkallas, vilket kommer att hindra [namn på RA3] från att överlämna säker flygfrakt eller flygpost med destination EU/EES till en ACC3 eller annan RA3.

Rapportens giltighetstid är fem år, och den löper således ut senast den …

För [namn på RA3] räkning intygar jag följande:

a) [namn på RA3] kommer att acceptera att lämpliga åtgärder vidtas i syfte att följa upp och kontrollera de standarder som bekräftats av rapporten.

b) Eventuella ändringar av [namn på RA3] verksamhet som inte kräver en fullständig ny validering kommer att noteras i den ursprungliga rapporten genom att denna information läggs till samtidigt som den tidigare informationen finns kvar. Detta kan gälla följande ändringar:

   1. Det övergripande ansvaret för luftfartsskydd tilldelas någon annan än den person som anges i punkt 1.8 i tillägg 6-C2 till förordning (EU) nr 185/2010.

   2. Andra förändringar av anläggningar eller rutiner som kan förväntas medföra betydande konsekvenser för luftfartsskyddet.

c) [namn på RA3] kommer att underrätta de ACC3 och RA3 till vilka den levererar säker flygfrakt och/eller flygpost om [namn på RA3] upphör med sin verksamhet, inte längre hanterar flygfrakt/flygpost eller inte längre kan uppfylla kraven som validerats i denna rapport.

d) [namn på RA3] kommer att upprätthålla den luftfartsskyddsnivå som fastställs i denna rapport och som överensstämmer med de mål som anges i checklistan och, i förekommande fall, genomföra och tillämpa ytterligare säkerhetsåtgärder som krävs för RA3-godkännande om säkerhetsstandarderna konstaterades vara otillräckliga, fram till nästa validering av [namn på RA3] verksamhet.

För [namn på RA3] räkning tar jag det fulla ansvaret för denna försäkran.

Namn:

Befattning:

Datum:

Underskrift:

▼M15

TILLÄGG 6-H3

FÖRSÄKRAN OM ÅTAGANDE – KÄND AVSÄNDARE SOM VALIDERATS FÖR LUFTFARTSSKYDD I EU (KC3)

För [namn på KC3] räkning noterar jag följande:

I denna rapport fastställs nivån för luftfartsskyddet för frakt med destination EU/EES ([1]) med avseende på de säkerhetsstandarder som anges i checklistan eller som avses i denna ([2]).

[Namn på KC3] får endast utses som ”känd avsändare som validerats för luftfartsskydd i EU” (KC3) om en validering av luftfartsskydd i EU har genomförts med resultatet ”Godkänt” av en validerare för luftfartsskydd i EU som anges i unionens databas för säkerhetsgodkända fraktagenter och kända avsändare.

Om rapporten fastställer bristande efterlevnad av de säkerhetsåtgärder som den avser kan detta leda till att det KC3-godkännande av [namn på KC3] som redan erhållits för denna anläggning återkallas, vilket kommer att hindra [namn på KC3] från att överlämna säker flygfrakt eller flygpost med destination EU/EES till en ACC3 eller annan RA3.

Rapportens giltighetstid är fem år, och löper den således ut senast den …

För [namn på KC3] räkning intygar jag följande:

a) [namn på KC3] kommer att acceptera att lämpliga åtgärder vidtas i syfte att följa upp och kontrollerade standarder som bekräftats av rapporten.

b) Eventuella ändringar av [namn på KC3] verksamhet som inte kräver en fullständig ny validering kommer att noteras i den ursprungliga rapporten genom att denna information läggs till samtidigt som den tidigare informationen finns kvar. Detta kan gälla följande ändringar:

   1. Det övergripande ansvaret för luftfartsskydd tilldelas någon annan än den person som anges i punkt 1.9 i tillägg 6-C4 till förordning (EU) nr 185/2010.

   2. Andra förändringar av lokaler eller förfaranden som kan förväntas medföra betydande konsekvenser för luftfartsskyddet.

c) [namn på KC3] kommer att underrätta de ACC3 och RA3 till vilka den överlämnar säker flygfrakt och/eller flygpost om [namn på KC3] upphör med sin verksamhet, inte längre hanterar flygfrakt/flygpost eller inte längre kan uppfylla kraven som validerats i denna rapport.

d) [namn på KC3] kommer att upprätthålla den luftfartsskyddsnivå som fastställs i denna rapport och som överensstämmer med de mål som anges i checklistan och, i förekommande fall, genomföra och vidta ytterligare säkerhetsåtgärder som krävs för KC3-godkännande om säkerhetsstandarderna konstaterades vara otillräckliga, fram till nästa validering av [namn på KC3] verksamhet.

För [namn på KC3] räkning tar jag det fulla ansvaret för denna försäkran.

Namn:

Befattning:

Datum:

Underskrift:

([1]) Flygplatser i Österrike, Belgien, Bulgarien, Cypern, Tjeckien, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Tyskland, Grekland, Ungern, Irland, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Nederländerna, Polen, Portugal, Rumänien, Slovakien, Slovenien, Spanien, Sverige, Förenade kungariket, samt i Island, Norge och Schweiz.

([2]) Förordning (EU) nr 185/2010, ändrad genom genomförandeförordningarna (EU) nr 859/2011 och (EU) nr 1082/2012.

▼M6

TILLÄGG 6-I

Bestämmelser om högriskfrakt fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

TILLÄGG 6-J

Bestämmelser om användning av utrustning för säkerhetskontroll fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

▼C1

7. LUFTTRAFIKFÖRETAGENS POST OCH MATERIEL

7.0 ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Om inget annat angivits eller om inte de säkerhetsåtgärder som avses i kapitlen 4–6 säkerställs av en myndighet, en flygplatsoperatör respektive ett lufttrafikföretag eller annan verksamhetsutövare, ska lufttrafikföretaget se till att de åtgärder som avses i detta kapitel avseende dess post och materiel genomförs.

7.1 LUFTTRAFIKFÖRETAGENS POST OCH MATERIEL SOM LASTAS OMBORD PÅ LUFTFARTYG

7.1.1 Innan det lastas ombord på ett luftfartyg ska lufttrafikföretagens post och materiel antingen genomgå säkerhetskontroll och skyddas i enlighet med kapitel 5, eller genomgå säkerhetsåtgärder och skyddas i enlighet med kapitel 6.

7.1.2 Innan det lastas i någon annan del av ett luftfartyg än lastrummet ska lufttrafikföretagens post och materiel genomgå säkerhetskontroll och skyddas i enlighet med bestämmelserna om kabinbagage i kapitel 4.

7.1.3 Lufttrafikföretagens post och materiel som lastas på ett luftfartyg omfattas även av de kompletterande bestämmelserna i ett separat kommissionsbeslut.

7.2 LUFTTRAFIKFÖRETAGENS MATERIEL SOM ANVÄNDS FÖR HANTERING AV PASSAGERARE OCH BAGAGE

7.2.1 Lufttrafikföretagens materiel som används för hantering av passagerare och bagage och som skulle kunna användas för att äventyra säkerheten ska skyddas eller hållas under uppsikt för att förhindra obehörig åtkomst.

Självservice vid incheckning och internetalternativ som kan användas av passagerare ska betraktas som behörig tillgång till sådan materiel.

7.2.2 Kasserat materiel som skulle kunna användas för att underlätta obehörigt tillträde eller för att föra in bagage i behörighetsområden eller ombord på luftfartyg ska förstöras eller göras obrukbart.

7.2.3 Obehörig åtkomst till bokningssystem och incheckningssystem ska förhindras.

Självservice vid incheckning som kan användas av passagerare ska betraktas som behörig tillgång till sådana system.

8. FÖRNÖDENHETER OMBORD

8.0 ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

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

▼C1

8.0.2 I detta kapitel avses med förnödenheter för användning ombord: alla föremål som är avsedda att tas ombord på luftfartyget för att användas, konsumeras eller köpas av passagerare eller besättning under flygning, utom

a) kabinbagage,

b) föremål som medförs av andra personer än passagerare och

c) lufttrafikföretagens post och materiel.

I detta kapitel avses med säkerhetsgodkänd leverantör av förnödenheter för användning ombord: leverantör vars förfaranden uppfyller gemensamma säkerhetsregler och säkerhetsstandarder i tillräcklig grad för att förnödenheter för användning ombord ska få levereras direkt till luftfartyg.

I detta kapitel avses med känd leverantör av förnödenheter för användning ombord: leverantör vars förfaranden uppfyller gemensamma säkerhetsregler och säkerhetsstandarder i tillräcklig grad för att förnödenheter för användning ombord ska få levereras till ett lufttrafikföretag eller till en säkerhetsgodkänd leverantör, men inte direkt till luftfartyg.

8.0.3 Förnödenheter ska anses vara förnödenheter för användning ombord från det ögonblick då de kan identifieras som sådana.

▼M9

8.0.4 Förteckningen över artiklar som är förbjudna för användning som förnödenheter ombord är densamma som förteckningen i tillägg 4-C.

▼C1

8.1 SÄKERHETSÅTGÄRDER

8.1.1 **Säkerhetsåtgärder – allmänna bestämmelser**

8.1.1.1 Förnödenheter för användning ombord ska säkerhetskontrolleras innan de tas in i ett behörighetsområde, om inte

a) förnödenheterna har varit föremål för de föreskrivna säkerhetsåtgärderna som genomförts av ett lufttrafikföretag som levererar dessa till sina egna luftfartyg och förnödenheterna har skyddats från obehörig åtkomst sedan dessa åtgärder genomfördes och fram till det att de levereras till luftfartyget,

b) förnödenheterna har varit föremål för de föreskrivna säkerhetsåtgärderna som genomförts av en säkerhetsgodkänd leverantör och förnödenheterna har skyddats från obehörig åtkomst sedan dessa åtgärder genomfördes och fram till ankomsten till behörighetsområdet eller, i förekommande fall, till dess att de levererats till lufttrafikföretaget eller en annan säkerhetsgodkänd leverantör,

c) förnödenheterna har varit föremål för de föreskrivna säkerhetsåtgärderna som genomförts av en känd leverantör och förnödenheterna har skyddats från obehörig åtkomst sedan dessa åtgärder genomfördes och fram till det att de levereras till lufttrafikföretaget eller den säkerhetsgodkända leverantören.

8.1.1.2 Alla förnödenheter för användning ombord som tas emot från en säkerhetsgodkänd leverantör eller känd leverantör och som uppvisar tecken på att ha manipulerats, eller där det finns skäl att förmoda att de inte skyddats mot obehörig åtkomst sedan säkerhetskontroll genomförts, ska säkerhetskontrolleras.

8.1.1.3 Säkerhetsåtgärder avseende förnödenheter för användning ombord ska också omfattas av kompletterande bestämmelser som fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

8.1.2 **Säkerhetskontroll**

8.1.2.1 Vid säkerhetskontroll av förnödenheter för användning ombord ska metoder eller förfaranden användas som tar hänsyn till förnödenheternas art; dessa metoder och förfaranden ska vara sådana att de i rimlig gradsäkerställer att inga förbjudna föremål döljs i förnödenheterna.

▼C1

8.1.2.2 Säkerhetskontroll av förnödenheter för användning ombord ska också omfattas av kompletterande bestämmelser som fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

▼M18

8.1.2.3 Följande metoder för säkerhetskontroll ska användas, antingen som enda metod eller i kombination:

a) Visuell kontroll,

b) manuell genomsökning,

c) röntgenutrustning,

d) EDS-utrustning,

e) ETD-utrustning i kombination med led a, och

f) sprängämneshundar i kombination med led a.

Om säkerhetskontrollanten inte kan fastställa om förnödenheterna innehåller förbjudna föremål ska förnödenheterna vägras eller kontrolleras om tills kontrollanten är tillfredsställd.

▼C1

8.1.3 **Godkännande av säkerhetsgodkända leverantörer**

8.1.3.1 Säkerhetsgodkända leverantörer ska godkännas av behörig myndighet.

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

Varje verksamhetsutövare som säkerställer de säkerhetsåtgärder som avses i punkt 8.1.5 och levererar förnödenheter för användning ombord direkt till ett luftfartyg ska godkännas som säkerhetsgodkänd leverantör. Detta gäller inte lufttrafikföretag som själva genomför dessa säkerhetsåtgärder och levererar förnödenheter endast till de egna luftfartygen.

8.1.3.2 Den behöriga myndigheten i varje medlemsstat ska i sitt nationella säkerhetsprogram för den civila luftfarten enligt artikel 10 i förordning (EG) nr 300/2008 fastställa ansvaret för genomförandet av följande förfarande för godkännande av säkerhetsgodkända leverantörer:

a) Verksamhetsutövaren ska ansöka om godkännande hos den behöriga myndigheten i den medlemsstat i vilken anläggningen är belägen för att erhålla statusen som säkerhetsgodkänd leverantör.

Den sökande ska lämna in ett säkerhetsprogram till den behöriga myndigheten. I programmet ska det redogöras för de metoder och förfaranden som leverantören kommer att tillämpa för att uppfylla kraven i punkt 8.1.5. I programmet ska det också finnas en beskrivning av hur leverantören själv ska övervaka att dessa metoder och förfaranden efterlevs.

▼C1

Den sökande ska också lämna in den åtagandeförklaring för säkerhetsgodkända leverantörer av förnödenheter för användning ombord som ingår i tillägg 8-A. Denna förklaring ska undertecknas av den rättsliga företrädaren eller av den säkerhetsansvarige.

Den undertecknade förklaringen ska behållas av den berörda behöriga myndigheten.

b) Den behöriga myndigheten eller ►M11 en validerare för luftfahrtsskydd i EU ◄ som agerar på myndighetens vägnar ska granska säkerhetsprogrammet och genom kontroll på plats på de angivna anläggningarna fastställa om den sökande uppfyller kraven i punkt 8.1.5.

c) Om den behöriga myndigheten är nöjd med den information som tillhandahållits enligt punkterna a och b, får den godkänna den sökande som säkerhetsgodkänd leverantör för angivna anläggningar. Om den behöriga myndigheten inte är nöjd ska skälen till detta utan dröjsmål delges verksamhetsutövaren.

8.1.3.3 Säkerhetsgodkända leverantörer ska valideras på nytt minst vart femte år. Detta ska omfatta kontroll på plats för att se om den säkerhetsgodkända leverantören fortfarande uppfyller kraven i punkt 8.1.5.

En inspektion i den säkerhetsgodkända leverantörens lokaler, genomförd av den behöriga myndigheten i enlighet med dess nationella program för kvalitetskontroll kan anses vara en kontroll på plats förutsatt att den uppfyller alla krav i punkt 8.1.5.

8.1.3.4 Om den behöriga myndigheten inte längre anser att den säkerhetsgodkända leverantören uppfyller kraven i punkt 8.1.5 ska myndigheten återkalla statusen som säkerhetsgodkänd leverantör för de angivna anläggningarna.

8.1.3.5 Utan att det påverkar medlemsstaternas rätt att tillämpa strängare regler i enlighet med artikel 6 i förordning (EG) nr 300/2008 ska en säkerhetsgodkänd leverantör som godkänns i enlighet med punkt 8.1.3 erkännas i alla medlemsstater.

8.1.4 **Godkännande av kända leverantörer**

8.1.4.1 Varje verksamhetsutövare som säkerställer de säkerhetsåtgärder som avses i punkt 8.1.5.1 och levererar förnödenheter för användning ombord, men inte direkt till ett luftfartyg, ska godkännas som känd leverantör av det företag till vilket det levererar. Detta ska inte gälla för säkerhetsgodkända leverantörer.

▼M9

8.1.4.2 För att utses som känd leverantör ska verksamhetsutövaren lämna in en ”Försäkran – Känd leverantör av förnödenheter ombord”, som finns i tillägg 8-B, till varje företag som den levererar till. Denna försäkran ska vara undertecknad av verksamhetsutövarens rättsliga företrädare.

Det företag till vilket den kända leverantören levererar ska spara den undertecknade försäkran i dokumentationssyfte.

▼C1

8.1.4.3 Om inga leveranser äger rum under två års tid ska statusen som känd leverantör löpa ut.

8.1.4.4 Om den behöriga myndigheten eller det företag till vilket den kända leverantören levererar inte längre anser att den kända leverantören uppfyller kraven i punkt 8.1.5.1 ska det berörda företaget återkalla den kända leverantörens godkännande.

▼M9

8.1.5 **Säkerhetsåtgärder som ska genomföras av lufttrafikföretag, säkerhetsgodkända leverantörer och kända leverantörer**

8.1.5.1 Lufttrafikföretag, säkerhetsgodkända leverantörer och kända leverantörer av förnödenheter för användning ombord ska

a) utse en person som har ansvaret för säkerheten i företaget,

b) se till att personer som har tillgång till förnödenheter för användning ombord genomgår allmän utbildning om säkerhetsfrågor i enlighet med punkt 11.2.7 innan de får tillträde till förnödenheterna,

c) hindra obehöriga personer från att få tillträde till dess lokaler och förnödenheter för användning ombord,

d) i rimlig grad se till att inga förbjudna föremål döljs i förnödenheter för användning ombord, och

e) förse alla fordon och/eller behållare som används för att transportera förnödenheter för användning ombord med försegling eller ett fysiskt skydd.

Led e ska inte gälla vid transporter på flygsidan.

8.1.5.2 Om en känd leverantör använder sig av ett annat företag som inte är en känd leverantör för lufttrafikföretaget eller säkerhetsgodkänd leverantör för transport av förnödenheter ska den kända leverantören säkerställa att alla säkerhetsåtgärder som anges i punkt 8.1.5.1 iakttas.

8.1.5.3 Säkerhetsåtgärder som ska genomföras av lufttrafikföretag och säkerhetsgodkända leverantörer ska också omfattas av kompletterande bestämmelser som fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

▼C1

8.2 SKYDD AV FÖRNÖDENHETER SOM SKA ANVÄNDAS OMBORD

Detaljerade bestämmelser om säkerhetsundersökning av förnödenheter som ska användas ombord fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

▼M1

8.3 TILLÄGGSSÄKERHETSBESTÄMMELSER FÖR FÖRNÖDENHETER FÖR ANVÄNDNING OMBORD AVSEENDE VISSA LEVERANSER AV VÄTSKOR, AEROSOLER, GELER OCH PÅSAR MED SÄKERHETSFÖRSLUTNING ADDITIONAL SECURITY PROVISIONS FOR IN-FLIGHT SUPPLIES OF LAGS AND STEBS

▼C2

1. Förnödenheter för användning ombord som omfattar påsar med säkerhetsförslutning ska levereras i förpackningar som inte går att manipulera till ett område på flygsidan eller till ett behörighetsområde.

▼M1

2. Vätskor, aerosoler, geler och påsar med säkerhetsförslutning som först tagits emot på flygsidan eller inom ett behörighetsområde ska fram till den slutliga försäljningen ombord på planet skyddas mot obehörig åtkomst.

3. Detaljerade bestämmelser för tilläggssäkerhetsbestämmelser för förnödenheter för användning om bord avseende vätskor, aerosoler, geler och påsar med säkerhetsförslutning fastställs i ett separat beslut.

▼C1

TILLÄGG 8-A

FÖRSÄKRAN

SÄKERHETSGODKÄND LEVERANTÖR AV FÖRNÖDENHETER SOM SKA ANVÄNDAS OMBORD

I enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten

intygar jag att

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

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

— att detta säkerhetsprogram kommer att ändras och anpassas för att överensstämma med alla framtida relevanta förändringar av EG-lagstiftningen, såvida inte [företagets namn] meddelar [den behöriga myndighetens namn] att det inte längre önskar levererar förnödenheter för användning ombord direkt till luftfartyg (och därmed inte längre önskar vara säkerhetsgodkänd leverantör),

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

a) smärre ändringar av företagets säkerhetsprogram, som företagsnamn, person som är ansvarig för säkerhet eller kontaktuppgifter, omgående och senast inom tio arbetsdagar,

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

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

— att [företagets namn] kommer att meddela [den behöriga myndighetens namn] om alla eventuella brister i säkerheten och alla misstänkta omständigheter som kan påverka förnödenheternas säkerhet, särskilt eventuella försök att gömma förbjudna föremål i förnödenheter som ska användas ombord,

▼M9

— att [företagets namn] kommer att se till att all relevant personal får lämplig fortbildning i enlighet med kapitel 11 i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010 och känner till sitt säkerhetsansvar enligt företagets säkerhetsprogram, och

▼C1

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

a) det upphör med sin verksamhet,

b) det inte längre levererar förnödenheter för användning ombord direkt till luftfartyg,

c) det inte längre kan uppfylla kraven i gällande EG-lagstiftning.

Jag ansvarar helt och fullt för denna förklaring.

Namn:

Befattning:

Datum:

Underskrift:

▼M9

TILLÄGG 8-B

FÖRSÄKRAN

KÄND LEVERANTÖR AV FÖRNÖDENHETER SOM SKA ANVÄNDAS OMBORD

I enlighet med förordning (EG) nr 300/2008 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och dess genomförandeakter

intygar jag

a) att [företagets namn] kommer att utse en person som har ansvaret för säkerheten i företaget,

▼M17

b) se till att personer som har tillgång till förnödenheter för användning ombord genomgår allmän utbildning om säkerhetsfrågor i enlighet med punkt 11.2.7 i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010 innan de får tillträde till förnödenheterna. Dessutom, säkerställa att personer som utför säkerhetskontroll av förnödenheter som används ombord får utbildning i enlighet med 11.2.3.3 i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010 och att personer som genomför andra säkerhetsåtgärder vad gäller förnödenheter för användning ombord får utbildning i enlighet med 11.2.3.10 i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010, och

▼M9

c) hindra obehöriga personer från att få tillträde till dess lokaler och förnödenheter för användning ombord,

d) i rimlig grad se till att inga förbjudna föremål döljs i förnödenheter för användning ombord, och

e) förse alla fordon och/eller behållare som används för att transportera förnödenheter för användning ombord med försegling eller ett fysiskt skydd (denna punkt kommer inte att tillämpas under transporter på flygsidan).

att [företagets namn] vid användning av ett annat företag som inte är känd leverantör för lufttrafikföretaget eller säkerhetsgodkänd leverantör för transport av varuleveranser kommer att säkerställa att alla säkerhetsåtgärder som anges ovan iakttas,

— att [företagets namn] kommer att samarbeta till fullo med alla inspektioner som krävs och ge tillgång till all dokumentation som inspektörerna begär,

— att [företagets namn] kommer att underrätta [lufttrafikföretaget eller den säkerhetsgodkända leverantör till vilken förnödenheterna levereras] om alla allvarliga brister i säkerheten och alla misstänkta omständigheter som kan påverka förnödenheternas säkerhet, särskilt eventuella försök att gömma förbjudna föremål i förnödenheter som ska användas ombord,

— att [företagets namn] kommer att se till att all relevant personal får lämplig fortbildning i enlighet med kapitel 11 i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010 och känner till sitt säkerhetsansvar, och

— att [företagets namn] kommer att informera [lufttrafikföretaget eller den säkerhetsgodkända leverantören till vilken förnödenheterna levereras] om

a) det upphör med sin verksamhet, eller

b) det inte längre kan uppfylla kraven i gällande EU-lagstiftning.

Jag ansvarar helt och fullt för denna försäkran.

Rättslig företrädare

Namn:

Datum:

Underskrift:

▼C1

9. VARULEVERANSER TILL FLYGPLATSEN

9.0 ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

9.0.1 Om inte annat anges eller om inte genomförandet av säkerhetskontrollen säkerställs av en myndighet eller annan verksamhetsutövare, ska flygplatsoperatören se till att de åtgärder som anges i detta kapitel vidtas.

9.0.2 I detta kapitel avses med

▼M17

a) varuleveranser till flygplatsen: alla föremål som är avsedda för försäljning, eller användning inom flygplatsers behörighetsområde eller som ska tillhandahållas där, utom föremål som medförs av andra personer än passagerare,

▼C1

b) känd leverantör av varor till flygplatsen: leverantör vars förfaranden uppfyller gemensamma säkerhetsregler och säkerhetsstandarder i tillräcklig grad för att varor ska få levereras till behörighetsområden på flygplatsen.

9.0.3 Leveranser ska anses vara varor till flygplatsen från det ögonblick då de kan identifieras som sådana.

▼M9

9.0.4 Förteckningen över artiklar som är förbjudna för användning som förnödenheter ombord är densamma som i tillägg 4-C.

▼C1

9.1 SÄKERHETSÅTGÄRDER

9.1.1 **Säkerhetsåtgärder – allmänna bestämmelser**

▼M9

9.1.1.1 Varuleveranser till flygplatsen ska säkerhetskontrolleras innan de får tas in i ett behörighetsområde, om inte

a) förnödenheterna har varit föremål för de föreskrivna säkerhetsåtgärderna som genomförts av en flygplatsoperatör som levererar dessa till sin egen flygplats och förnödenheterna har skyddats från obehörig åtkomst sedan dessa åtgärder genomfördes och fram till det att de levereras till behörighetsområdet, eller

▼M17

b) förnödenheterna har varit föremål för de föreskrivna säkerhetsåtgärderna som genomförts av en känd leverantör eller säkerhetsgodkänd leverantör och förnödenheterna har skyddats från obehörig åtkomst sedan dessa åtgärder genomfördes och fram till det att de levereras till behörighetsområdet.

▼C1

9.1.1.2 Varuleveranser till flygplatsen som kommer från ett behörighetsområde kan undantas från dessa säkerhetsåtgärder.

9.1.1.3 Alla varuleveranser till flygplatser som tas emot från en känd leverantör och som uppvisar tecken på att ha manipulerats, eller där det finns skäl att förmoda att de inte skyddats mot obehörig åtkomst sedan säkerhetsåtgärder genomförts, ska säkerhetskontrolleras.

9.1.1.4 När varorna levereras till en butik på behörighetsområdet ska de kontrolleras visuellt av butikspersonalen så att inga tecken på manipulation föreligger.

9.1.2 **Säkerhetskontroll**

▼C1

9.1.2.1 Vid säkerhetskontroll av leveranser av varor till flygplatsen ska metoder användas som tar hänsyn till varornas art; dessa metoder och förfaranden ska vara sådana att de i rimlig grad säkerställer att inga förbjudna föremål döljs i varorna.

9.1.2.2 Säkerhetskontroll av varuleveranser till flygplatsen ska också omfattas av kompletterande bestämmelser som fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

▼M18

9.1.2.3 Följande metoder för säkerhetskontroll ska användas, antingen som enda metod eller i kombination:

a) Visuell kontroll,

b) manuell genomsökning,

c) röntgenutrustning,

d) EDS-utrustning,

e) ETD-utrustning i kombination med led a, och

f) sprängämneshundar i kombination med led a.

Om säkerhetskontrollanten inte kan fastställa om förnödenheterna innehåller förbjudna föremål ska förnödenheterna vägras eller kontrolleras om tills kontrollanten är tillfredsställd.

▼C1

9.1.3 **Godkännande av kända leverantörer**

9.1.3.1 Varje verksamhetsutövare som säkerställer de säkerhetsåtgärder som avses i punkt 9.1.4 och levererar varor till flygplatsen ska av flygplatsoperatören godkännas som känd leverantör.

▼M9

9.1.3.2 För att utses som känd leverantör ska verksamhetsutövaren till flygplatsoperatören lämna in en ”Försäkran – Känd leverantör av varor till flygplatsen” enligt Tillägg 9-A. Denna försäkran ska vara undertecknad av verksamhetsutövarens rättsliga företrädare.

Flygplatsoperatören ska bevara den undertecknade försäkran i dokumentationssyfte.

▼C1

9.1.3.3 Om inga leveranser äger rum under två års tid ska statusen som känd leverantör löpa ut.

9.1.3.4 Om den behöriga myndigheten eller flygplatsoperatören inte längre anser att den kända leverantören uppfyller kraven i punkt 9.1.4 ska flygplatsoperatören återkalla den kända leverantörens godkännande.

▼M9

9.1.4 **Säkerhetsåtgärder som ska genomföras av kända leverantörer eller av flygplatsoperatörer**

En känd leverantör av varor till flygplatser eller en flygplatsoperatör som levererar varor till behörighetsområdet ska

a) utse en person som har ansvaret för säkerheten i företaget,

b) se till att personer som har tillträde till varuleveranser till flygplatsen genomgår allmän utbildning om säkerhetsfrågor i enlighet med punkt 11.2.7 innan de får tillträde till dessa varor,

c) hindra obehöriga personer från att få tillträde till dess lokaler och förnödenheter för användning ombord,

d) i rimlig grad se till att inga förbjudna föremål döljs i varuleveranser till flygplatsen, och

e) förse alla fordon och/eller behållare som används för att transportera varuleveranser till flygplatsen med försegling eller ett fysiskt skydd.

▼M9

Led e ska inte gälla vid transporter på flygsidan.

Om en känd leverantör använder sig av ett annat företag som inte är en känd leverantör till flygplatsoperatören ska den kända leverantören säkerställa att alla säkerhetsåtgärder som anges i denna punkt iakttas.

▼C1

9.2 SKYDD AV VARULEVERANSER TILL FLYGPLATSER

Detaljerade bestämmelser om skydd av varuleveranser till flygplatser fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

▼M1

9.3 TILLÄGGSSÄKERHETSBESTÄMMELSER FÖR FÖRNÖDENHETER AVSEENDE VÄTSKOR, AEROSOLER, GELER OCH PÅSAR MED SÄKERHETSFÖRSLUTNING ADDITIONAL SECURITY PROVISIONS FOR SUPPLIES OF LAGS AND STEBS

▼C2

1. Förnödenheter som omfattar påsar med säkerhetsförslutning ska levereras i förpackningar som inte går att manipulera till ett område på flygsidan efter den punkt där boardingkorten kontrolleras eller till ett behörighetsområde.

▼M1

2. Vätskor, aerosoler, geler och påsar med säkerhetsförslutning som först tagits emot på flygsidan eller inom ett behörighetsområde ska fram till den slutliga försäljningen i butik skyddas mot obehörig åtkomst.

3. Detaljerade bestämmelser för tilläggssäkerhetsbestämmelser för förnödenheter som avser vätskor, aerosoler, geler och påsar med säkerhetsförslutning fastställs i ett separat beslut.

▼M9

TILLÄGG 9-A

FÖRSÄKRAN

KÄND LEVERANTÖR AV VAROR TILL FLYGPLATSER

I enlighet med förordning (EG) nr 300/2008 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och dess genomförandeakter

intygar jag

— att [företagets namn] kommer att

a) utse en person som har ansvaret för säkerheten i företaget,

▼M17

b) se till att personer som har tillgång till varuleveranser till flygplatsen genomgår allmän utbildning om säkerhetsfrågor i enlighet med punkt 11.2.7 i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010 innan de får tillträde till dessa varor, Dessutom, säkerställa att personer som utför säkerhetskontroll av varuleveranser till flygplatser får utbildning i enlighet med punkt 11.2.3.3 i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010 och att personer som genomför andra säkerhetsåtgärder vad gäller varuleveranser till flygplatser får utbildning i enlighet med punkt 11.2.3.10 i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010, och

▼M9

c) hindra obehöriga personer från att få tillträde till dess lokaler och förnödenheter för användning ombord,

d) i rimlig grad se till att inga förbjudna föremål döljs i varuleveranser till flygplatsen, och

e) förse alla fordon och/eller behållare som används för att transportera varuleveranser till flygplatser med försegling eller ett fysiskt skydd (denna punkt kommer inte att tillämpas under transporter på flygsidan).

▼M9

att [företagets namn] vid användning av ett annat företag som inte är känd leverantör för flygplatsoperatören för transport av varuleveranser kommer att säkerställa att alla säkerhetsåtgärder som anges ovan iakttas,

— att [företagets namn] kommer att samarbeta till fullo med alla inspektioner som krävs och ge tillgång till all dokumentation som inspektörerna begär,

— att [företagets namn] kommer att meddela [flygplatsoperatören] om alla eventuella brister i säkerheten och alla misstänkta omständigheter som kan påverka varornas säkerhet, särskilt eventuella försök att gömma förbjudna föremål i varuleveranser till flygplatser,

— att [företagets namn] kommer att se till att all relevant personal får lämplig fortbildning i enlighet med kapitel 11 i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010 och känner till sitt säkerhetsansvar, och

— att [företagets namn] kommer att meddela [flygplatsoperatören] om

a) det upphör med sin verksamhet, eller

b) det inte längre kan uppfylla kraven i gällande EU-lagstiftning.

Jag ansvarar helt och fullt för denna försäkran.

Rättslig företrädare

Namn:

Datum:

Underskrift:

▼C1

10. SÄKERHETSÅTGÄRDER UNDER FLYGNING

Inga föreskrifter i denna förordning.

11. REKRYTERING OCH UTBILDNING AV PERSONAL

11.0 ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

11.0.1 Om inget annat anges ska den myndighet, den flygplatsoperatör, det lufttrafikföretag eller verksamhetsutövare som anlitar personer som genomför eller får ansvar för att genomföra åtgärder för vilka den är ansvarig för i enlighet med det nationella säkerhetsprogrammet för civil luftfart och som det hänvisas till i artikel 10 i förordning (EG) nr 300/2008 se till att sådana personer uppfyller de standarder som fastställs i detta kapitel.

11.0.2 I detta kapitel avses med certifiering: en formell utvärdering och bekräftelse av den behöriga myndigheten eller på den behöriga myndighetens vägnar att en person med tillfredsställande resultat har genomgått den erforderliga utbildningen och har den kompetens som krävs för att utföra de tilldelade uppgifterna på ett tillfredsställande sätt.

11.0.3 I detta kapitel avses med hemvistland: det land i vilket personen har varit bosatt utan avbrott i minst sex månader, och en lucka i anställnings- eller utbildningsförteckningen avser alla luckor som omfattar mer än 28 dagar.

11.0.4 Kompetens som en person har förvärvat före rekryteringen kan beaktas när personens utbildningsbehov bedöms enligt detta kapitel.

▼M11

_____

▼C1

11.1 REKRYTERING

11.1.1 Personer som rekryteras för att utföra, eller ansvara för genomförandet av, säkerhetskontroll, tillträdeskontroll eller andra säkerhetsåtgärder på ett behörighetsområde ska med tillfredsställande resultat ha genomgått en säkerhetsprövning.

11.1.2 Personer som rekryteras för att utföra, eller ansvara för genomförandet av, säkerhetskontroll, tillträdeskontroll eller annan säkerhetskontroll på annat område än på ett behörighetsområde ska med tillfredsställande resultat ha genomgått en säkerhetsprövning eller en pålitlighetskontroll före anställningen. Om inte annat anges i denna förordning är det den behöriga myndigheten som i enlighet med den gällande nationella lagstiftningen bestämmer om en säkerhetsprövning eller en pålitlighetskontroll före anställningen ska genomföras.

11.1.3 I enlighet med gemenskapslagstiftningen och nationella bestämmelser ska en säkerhetsprövning minst

a) fastställa personens identitet på grundval av dokumentation,

b) omfatta straffregistren i alla hemvistland under minst de fem senaste åren, och

c) omfatta anställning, utbildning och eventuella luckor under minst de senaste fem åren.

11.1.4 I enlighet med gemenskapslagstiftningen och nationella bestämmelser ska en pålitlighetskontroll före anställningen minst

a) fastställa personens identitet på grundval av dokumentation,

b) omfatta anställning, utbildning och eventuella luckor under minst de senaste fem åren, och

c) innebära att personen undertecknar en förklaring om eventuellt kriminellt förflutet i alla hemvistländer under minst de senaste fem åren.

▼M17

11.1.5 Säkerhetsprövning eller pålitlighetskontroll före anställning ska genomföras innan personen genomgår säkerhetsutbildning som omfattar tillgång till uppgifter som inte är offentliga. Den ska upprepas med jämna mellanrum som inte får överstiga fem år.

▼C1

11.1.6 Rekryteringsförfarandet för alla personer som rekryteras enligt punkt 11.1.1 och 11.1.2 ska minst omfatta en skriftlig ansökan och en intervju för inledande bedömning av personens förmåga och kunskaper.

11.1.7 Personer som rekryteras för att utföra säkerhetsåtgärder ska ha de mentala och fysiska förutsättningar som krävs för att utföra dessa uppgifter på ett effektivt sätt, och ska redan i inledningen av rekryteringsförfarandet göras medvetna om dessa krav.

Personens kompetenser och kunskaper ska bedömas under rekryteringsförfarandet och innan provanställning löper ut.

11.1.8 Dokumentation om rekryteringen, inbegripet resultat från eventuella urvalstester, ska bevaras minst under hela anställningstiden för alla personer som rekryterats enligt punkterna 11.1.1 och 11.1.2.

11.2 UTBILDNING

11.2.1 **Allmänna utbildningskrav**

11.2.1.1 Innan en person får utföra säkerhetsåtgärder självständigt ska den med tillfredsställande resultat ha genomgått relevant utbildning.

▼C1

11.2.1.2 Utbildning av personer som utför uppgifter enligt punkterna 11.2.3.1–11.2.3.5 och punkt 11.2.4 ska omfatta teori, arbetsspecifik utbildning och praktik på arbetsplatsen.

11.2.1.3 Kursinnehållet ska specificeras eller godkännas av den behöriga myndigheten innan

a) en instruktör ger utbildning enligt förordning (EG) nr 300/2008 och dess genomföranderättsakter eller

b) en datorbaserad kurs används för att uppfylla kraven i förordning (EG) nr 300/2008 och dess genomföranderättsakter.

Datorbaserad utbildning kan användas med eller utan stöd av en instruktör eller handledare.

11.2.1.4 Dokumentation över genomgången utbildning ska sparas för alla personer som genomgått utbildningen, minst under hela deras anställningstid.

11.2.2 **Grundutbildning**

Grundutbildning för personer som utför uppgifter enligt punkterna 11.2.3.1, 11.2.3.4 och 11.2.3.5 samt punkterna 11.2.4, 11.2.5 och 11.5 ska ge följande kompetens:

a) Kunskap om tidigare olagliga handlingar riktade mot den civila luftfarten, terroristattacker och aktuella hot.

b) Kunskap om den lagstiftning som styr luftfartsskyddet.

c) Kunskap om luftfartsskyddets mål och organisation, bland annat vilka skyldigheter och vilket ansvar de personer som genomför säkerhetsåtgärder har.

d) Kunskap om metoder för tillträdeskontroll.

e) Kunskap om de system för identitetskort som används vid flygplatsen.

f) Kunskap om metoder för att kontrollera att personer har korrekta behörighetshandlingar och om situationer i vilka personer ska kontrolleras eller rapporteras.

g) Kunskap om rapporteringsförfaranden.

h) Förmåga att identifiera förbjudna föremål.

i) Förmåga att på lämpligt sätt reagera på säkerhetsrelaterade incidenter.

j) Kunskap om hur mänskligt beteende och reaktioner kan påverka säkerheten. och

k) Förmåga att kommunicera på ett entydigt och säkert sätt.

11.2.3 **Arbetspecifik utbildning för personer som utför säkerhetsåtgärder**

11.2.3.1 Arbetsspecifik utbildning av personer som utför säkerhetskontroll av personer, kabinbagage och lastrumsbagage ska ge följande kompetens:

a) Kunskap om säkerhetskontrollens utformning och metoder för säkerhetskontroll.

b) Kunskap om hur förbjudna föremål kan döljas.

c) Förmåga att reagera korrekt om förbjudna föremål upptäcks.

d) Kunskap om förmåga och begränsningar hos den utrustning och kontrollmetoder som används.

▼C1

e) Kunskap om förfaranden vid nödsituationer.

Där personens uppgifter så kräver:

f) Social kompetens, särskilt förmåga att hantera kulturella skillnader och potentiellt störande passagerare.

g) Kännedom om teknik för manuell genomsökning.

h) Förmåga att genomföra manuell genomsökning på ett sätt som till en rimlig grad säkerställer att dolda förbjudna föremål upptäcks.

i) Kunskap om undantag från säkerhetskontroll och särskilda säkerhetsförfaranden.

j) Förmåga att använda den säkerhetsutrustning som används.

k) Förmåga att korrekt tolka de bilder som säkerhetsutrustningen genererar.

l) Kunskap om kraven för skydd av lastrumsbagage.

11.2.3.2 Utbildning av personer som utför säkerhetskontroll av frakt och post ska ge följande kompetens:

a) Kunskap om tidigare olagliga handlingar riktade mot den civila luftfarten, terroristattacker och aktuella hot.

b) Kännedom om relevant lagstiftning.

c) Kunskap om luftfartsskyddets mål och organisation, bland annat vilka skyldigheter och vilket ansvar de personer som utför säkerhetsåtgärder i leveranskedjan har.

d) Förmåga att identifiera förbjudna föremål.

e) Förmåga att reagera korrekt om förbjudna föremål upptäcks.

f) Kunskap om förmåga och begränsningar hos den utrustning och kontrollmetoder som används.

g) Kunskap om hur förbjudna föremål kan döljas.

h) Kunskap om förfaranden vid nödsituationer.

i) Kunskap om skydd av frakt och post.

Där personens uppgifter så kräver:

j) Kunskap om kraven för säkerhetskontroll för frakt och post, inbegripet undantag och särskilda säkerhetsförfaranden.

k) Kunskap om vilka metoder för säkerhetskontroll som är lämpliga för olika typer av frakt och post.

l) Kännedom om teknik för manuell genomsökning.

m) Förmåga att genomföra manuell genomsökning på ett sätt som till en rimlig grad säkerställer att dolda förbjudna föremål upptäcks.

n) Förmåga att använda den säkerhetsutrustning som används.

o) Förmåga att korrekt tolka de bilder som säkerhetsutrustningen genererar.

p) Kunskap om krav på transport.

11.2.3.3 Utbildning av personer som utför säkerhetskontroll av lufttrafikföretagens post och materiel, förnödenheter som används ombord och varuleveranser till flygplatser ska ge följande kompetens:

a) Kunskap om tidigare olagliga handlingar riktade mot den civila luftfarten, terroristattacker och aktuella hot.

▼C1

b) Kännedom om relevant lagstiftning.

c) Kunskap om luftfartsskyddets mål och organisation, bland annat vilka skyldigheter och vilket ansvar de personer som utför säkerhetsåtgärder i leveranskedjan har.

d) Förmåga att identifiera förbjudna föremål.

e) Förmåga att reagera korrekt om förbjudna föremål upptäcks.

f) Kunskap om hur förbjudna föremål kan döljas.

g) Kunskap om förfaranden vid nödsituationer.

h) Kunskap om förmåga och begränsningar hos den utrustning och kontrollmetoder som används.

Där personens uppgifter så kräver:

i) Kännedom om teknik för manuell genomsökning.

j) Förmåga att genomföra manuell genomsökning på ett sätt som till en rimlig grad säkerställer att dolda förbjudna föremål upptäcks.

k) Förmåga att använda den säkerhetsutrustning som används.

l) Förmåga att korrekt tolka de bilder som säkerhetsutrustningen genererar.

m) Kunskap om krav på transport.

11.2.3.4 Särskild utbildning av personer som genomför inspektion av fordon ska ge följande kompetens:

a) Kunskap om de krav som gäller för inspektion av fordon, inbegripet undantag och särskilda säkerhetsförfaranden.

b) Förmåga att reagera korrekt om förbjudna föremål upptäcks.

c) Kunskap om hur förbjudna föremål kan döljas.

d) Kunskap om förfaranden vid nödsituationer.

e) Kännedom om teknik för granskning av fordon.

f) Förmåga att utföra inspektion av fordon på ett sätt som till en rimlig grad säkerställer att dolda förbjudna föremål upptäcks.

11.2.3.5 Särskild utbildning för personer som utför tillträdeskontroll vid flygplatser samt övervakning och patrullering ska ge följande kompetens:

a) Kunskap om de krav som gäller för tillträdeskontroll, inbegripet undantag och särskilda säkerhetsförfaranden.

b) Kunskap om de system för tillträdeskontroll som används vid flygplatsen.

c) Kunskap om tillstånd, bland annat id-kort och passerkort för fordon, som ger tillträde till områden på flygsidan, och förmåga att identifiera sådana tillstånd.

d) Kunskap om patrullförfaranden och förfaranden för att kontrollera att personer har korrekta behörighetshandlingar samt om de situationer när personer ska kontrolleras eller rapporteras.

▼C1

e) Förmåga att reagera korrekt om förbjudna föremål upptäcks.

f) Kunskap om förfaranden vid nödsituationer.

g) Social kompetens, särskilt förmåga att hantera kulturella skillnader och potentiellt störande passagerare.

11.2.3.6 Utbildning av personer som utför säkerhetsundersökningar av luftfartyg ska ge följande kompetens:

a) Kunskap om de krav som gäller för säkerhetsundersökningar av luftfartyg.

b) Kunskap om konfigurationen på de luftfartygstyper på vilka personen ska utföra säkerhetsundersökningar.

c) Förmåga att identifiera förbjudna föremål.

d) Förmåga att reagera korrekt om förbjudna föremål upptäcks.

e) Kunskap om hur förbjudna föremål kan döljas.

f) Förmåga att utföra säkerhetsundersökningar av luftfartyg på ett sätt som till en rimlig grad säkerställer att dolda förbjudna föremål upptäcks.

11.2.3.7 Utbildning av personer som ansvarar för skydd av luftfartyg ska ge följande kompetens:

a) Kunskap om hur man skyddar luftfartyg och förebygger obehörigt tillträde till dem.

▼M17

b) Kunskap om metoder för försegling av luftfartyg, i förekommande för den person som ska utbildas.

▼C1

c) Kunskap om de system för identitetskort som används vid flygplatsen.

d) Kunskap om metoder för att kontrollera att personer har korrekta behörighetshandlingar och om situationer i vilka personer ska kontrolleras eller rapporteras.

e) Kunskap om förfaranden vid nödsituationer.

11.2.3.8 Utbildning av personer som ansvarar för bagagets anknytning till passagerare ska ge följande kompetens:

a) Kunskap om tidigare olagliga handlingar riktade mot den civila luftfarten, terroristattacker och aktuella hot.

b) Kännedom om relevant lagstiftning.

c) Kunskap om luftfartsskyddets mål och organisation, bland annat vilka skyldigheter och vilket ansvar de personer som genomför säkerhetsåtgärder har.

d) Förmåga att reagera korrekt om förbjudna föremål upptäcks.

e) Kunskap om förfaranden vid nödsituationer.

f) Kunskap om krav och teknik för att fastställa bagagets anknytning till passagerare.

g) Kunskap om kraven för skydd av lufttrafikföretagens materiel som används för hantering av bagage och passagerare.

▼C1

11.2.3.9 ►M17 Utbildning av personal som utför andra säkerhetsåtgärder avseende frakt och post än säkerhetskontroll ska ge följande kompetens: ◄

a) Kunskap om tidigare olagliga handlingar riktade mot den civila luftfarten, terroristattacker och aktuella hot.

b) Kännedom om relevant lagstiftning.

c) Kunskap om luftfartsskyddets mål och organisation, bland annat vilka skyldigheter och vilket ansvar de personer som utför säkerhetsåtgärder i leveranskedjan har.

d) Kunskap om metoder för att kontrollera att personer har korrekta behörighetshandlingar och om situationer i vilka personer ska kontrolleras eller rapporteras.

e) Kunskap om rapporteringsförfaranden.

f) Förmåga att identifiera förbjudna föremål.

g) Förmåga att reagera korrekt om förbjudna föremål upptäcks.

h) Kunskap om hur förbjudna föremål kan döljas.

i) Kunskap om skydd av frakt och post.

j) I förekommande fall kunskap om krav på transport.

11.2.3.10 Utbildning av personer som deltar i andra säkerhetsåtgärder än säkerhetskontroll av lufttrafikföretagens post och materiel, förnödenheter som används ombord och varuleveranser till flygplatser ska ge följande kompetens:

a) Kunskap om tidigare olagliga handlingar riktade mot den civila luftfarten, terroristattacker och aktuella hot.

b) Kännedom om relevant lagstiftning.

c) Kunskap om luftfartsskyddets mål och organisation, bland annat vilka skyldigheter och vilket ansvar de personer som genomför säkerhetsåtgärder har.

d) Kunskap om metoder för att kontrollera att personer har korrekta behörighetshandlingar och om situationer i vilka personer ska kontrolleras eller rapporteras.

e) Kunskap om rapporteringsförfaranden.

f) Förmåga att identifiera förbjudna föremål.

g) Förmåga att reagera korrekt om förbjudna föremål upptäcks.

h) Kunskap om hur förbjudna föremål kan döljas.

i) Kunskap om gällande krav för skydd av lufttrafikföretagens post och materiel, förnödenheter som används ombord och varuleveranser till flygplatser.

j) I förekommande fall kunskap om krav på transport.

▼C1

11.2.4 **Särskild utbildning för personer som direkt övervakar personer som utför säkerhetsåtgärder (arbetslagsansvariga)**

Särskild utbildning av arbetslagsansvariga ska ge följande kompetens, utöver de kunskaper som förutsätts hos de personer som övervakas:

a) Kunskap om relevant lagstiftning och hur den ska uppfyllas.

b) Kunskap om arbetsledande uppgifter.

c) Kunskap om intern kvalitetskontroll.

d) Förmåga att reagera korrekt om förbjudna föremål upptäcks.

e) Kunskap om förfaranden vid nödsituationer.

f) Förmåga att ge handledning och arbetsplatsanknuten utbildning och att kunna motivera.

Där personens uppgifter så kräver:

g) Kunskap om konflikthantering.

h) Kunskap om säkerhetsutrustningens och kontrollmetodernas förmåga och begränsningar.

11.2.5 **Särskild utbildning för personer med ett övergripande ansvar på nationell och lokal nivå att säkerställa att säkerhetsprogram och deras genomförande uppfyller alla rättsliga krav (säkerhetsansvariga)**

Särskild utbildning av säkerhetsansvariga ska ge följande kompetens:

a) Kunskap om relevant lagstiftning och hur den ska uppfyllas.

b) Kunskap om kvalitetskontroll på intern nivå, nationell nivå, gemenskapsnivå och internationell nivå.

c) Förmåga att motivera.

d) Kunskap om säkerhetsutrustningens och kontrollmetodernas förmåga och begränsningar.

11.2.6 **Utbildning av andra personer än passagerare som behöver få oeskorterat tillträde till behörighetsområden**

11.2.6.1 Andra personer än passagrare som behöver få oeskorterat tillträde till behörighetsområden och som inte omfattas av punkterna 11.2.3–11.2.5 och 11.5 ska genomgå utbildning om säkerhetsfrågor innan de erhåller tillstånd som ger oeskorterat tillträde till behörighetsområden. ►**M17** Den behöriga myndigheten får på sakliga grunder undanta personer från detta utbildningskrav om deras tillgång är begränsad till områden i terminalen som är tillgängliga för passagerare. ◄

11.2.6.2 Utbildning om säkerhetsfrågor ska ge följande kompetens:

a) Kunskap om tidigare olagliga handlingar riktade mot den civila luftfarten, terroristattacker och aktuella hot.

b) Kännedom om relevant lagstiftning.

c) Kunskap om luftfartsskyddets mål och organisation, bland annat vilka skyldigheter och vilket ansvar de personer som genomför säkerhetsåtgärder har.

▼C1

d) Kunskap om säkerhetskontrollens utformning och metoder för säkerhetskontroll.

e) Kännedom om tillträdeskontroll och gällande förfaranden för säkerhetskontroll.

f) Kunskap om de behörighetskort på flygplats som används vid flygplatsen.

g) Kunskap om rapporteringsförfaranden.

h) Förmåga att på lämpligt sätt reagera på säkerhetsrelaterade incidenter.

11.2.6.3 Personer som genomgår fortbildning om säkerhetsfrågor ska kunna visa att de har kännedom om alla frågor som avses i punkt 11.2.6.2 innan de erhåller tillstånd till oeskorterat tillträde till behörighetsområden.

▼M9

11.2.7 **Utbildning av personer som behöver allmän utbildning om säkerhetsfrågor**

Allmän utbildning om säkerhetsfrågor ska ge följande kompetens:

a) Kunskap om tidigare olagliga handlingar riktade mot den civila luftfarten, terroristattacker och aktuella hot.

b) Kännedom om relevant lagstiftning.

c) Kunskap om luftfartsskyddets mål och organisation i personernas arbetsmiljö, bland annat vilka skyldigheter och vilket ansvar de personer som genomför säkerhetsåtgärder har.

d) Kunskap om rapporteringsförfaranden.

e) Förmåga att på lämpligt sätt reagera på säkerhetsrelaterade incidenter.

Varje person som genomgår allmän utbildning om säkerhetsfrågor ska kunna visa att de har kännedom om alla frågor som avses i denna punkt innan de träder i tjänst.

▼M8

11.3 CERTIFIERING ELLER GODKÄNNANDE

11.3.1 Personer som utför uppgifter som omfattas av punkterna 11.2.3.1–11.2.3.5 ska genomgå

a) ett inledande certifierings- eller godkännandeförfarande, och

b) omcertifiering minst vart tredje år (för personer som arbetar med röntgen eller EDS-utrustning eller för personer som granskar bilder vid säkerhetsskannrar), och

c) omcertifiering minst vart femte år (för alla övriga personer).

▼M17

Personer som utför uppgifter som omfattas av punkt 11.2.3.3 får undantas från dessa krav om de endast är godkända att genomföra visuella kontroller och/eller manuell genomsökning.

▼M8

11.3.2 Personer som arbetar med röntgen eller EDS-utrustning eller personer som granskar bilder vid säkerhetsskannrar ska som del i det inledande certifierings- eller godkännandeförfarandet genomgå ett standardiserat bildtolkningstest.

11.3.3 Förfarandet för omcertifiering av personer som arbetar med röntgen eller EDS-utrustning eller personer som granskar bilder vid säkerhetsskannrar ska omfatta både det standardiserade bildtolkningstestet och en bedömning av den operativa förmågan.

▼M8

11.3.4 Om omcertifiering inte genomförs eller inte genomförs med tillfredsställande resultat inom rimlig tid, normalt högst 3 månader, ska certifieringen återkallas.

11.3.5 Dokumentation om certifiering eller godkännande ska sparas för personer som certifierats eller godkänts, åtminstone under dessa personers hela anställningstid.

▼C1

11.4 REPETITIONSUTBILDNING

11.4.1 Personer som arbetar med röntgen eller EDS-utrustning ska regelbundet genomgå repetitionsbildning som består av träning och test i bildtolkning. Detta ska ske i form av

a) undervisning i sal och/eller vid datorn eller

b) TIP-utbildning (TIP – Threat Image Protection) på arbetsplatsen, förutsatt att ett TIP-bibliotek med minst 6 000 bilder enligt nedan finns på den röntgen- eller EDS-utrustning som används och att den berörda personen använder denna utrustning under minst en tredjedel av sin arbetstid.

Testresultaten ska meddelas den berörda personen och sparas; de kan utgöra en del av förfarandet för omcertifiering.

Undervisning i sal och/eller vid datorn ska genomföras för berörda personer minst sex timmar under varje sexmånadersperiod och ska innehålla bildtolkningsträning och test. Bildbiblioteken ska minst innehålla 1 000 bilder, varav minst 250 olika förbjudna föremål, bland annat bilder av komponenter till förbjudna föremål, varvid varje föremål ska visas från en rad olika vinklar. Bildurvalet ska vara slumpmässigt från biblioteket under träning och prov.

För TIP-utbildning på arbetsplatsen ska bildbiblioteken minst innehålla 6 000 bilder, varav minst 1 500 olika förbjudna föremål, bland annat bilder av komponenter till förbjudna föremål, varvid varje föremål ska visas från en rad olika vinklar.

▼M8

11.4.1.1 Personer som granskar bilder vid säkerhetsskannrar ska regelbundet genomgå repetitionsbildning som består av träning och test i bildtolkning. Detta ska ske i form av undervisning i sal och/eller vid dator minst sex timmar varje sexmånadersperiod.

Testresultaten ska meddelas den berörda personen och sparas, och får beaktas i samband med förfarandet för omcertifiering.

▼C1

11.4.2 Personer som utför uppgifter som omfattas av punkt 11.2, men inte sådana som avses i punkt 11.4.1, ska genomgå repetitionsutbildning med tillräckligt ofta för att säkerställa att kompetensen upprätthålls och uppdateras i takt med utvecklingen på säkerhetsområdet.

Den regelbundna utbildningen ska genomföras

▼M9

a) för kompetens som förvärvats under den inledande utbildningen, den särskilda utbildningen och utbildningen om säkerhetsfrågor: minst vart femte år eller, i om kompetensen inte utnyttjats i mer än sex månader, innan personen återvänder till sina säkerhetsuppgifter, och

▼C1

b) vid behov för att säkerställa att personer som genomför, eller har ansvar för genomförandet av, säkerhetsåtgärder omgående informeras om nya hot och rättsliga krav när dessa ska tillämpas.

Kravet i led a ska inte gälla kompetens som förvärvats genom särskild utbildning som inte länge behövs för den berörda personens arbetsuppgifter.

11.4.3 Dokumentation om regelbunden utbildning ska sparas för alla personer som genomgått utbildningen, minst under hela deras anställningstid.

▼M11

11.5 KOMPETENSKRAV FÖR INSTRUKTÖRER

11.5.1 Den behöriga myndigheten ska upprätthålla eller ha tillgång till en förteckning över certifierade instruktörer som har uppfyllt kraven i punkterna 11.5.2 eller 11.5.3.

11.5.2 Instruktörer ska med tillfredsställande resultat ha genomgått en säkerhetsprövning i enlighet med punkt 11.1.3 och kunna styrka relevant kompetens eller relevanta kunskaper.

11.5.3 Instruktörer som rekryterats eller som tillhandahöll utbildning enligt denna förordning innan den trädde i kraft ska för den behöriga myndigheten kunna styrka att de åtminstone

▼M17

a) har den kunskap och kompetens som avses i punkt 11.5.4, och

▼M11

b) endast tillhandahåller kurser som godkänts av den behöriga myndigheten i enlighet med punkt 11.2.1.3.

11.5.4 ►M17 För att certifieras som instruktör med behörighet att ge utbildning enligt punkterna 11.2.3.1–11.2.3.5 och i punkterna 11.2.4 och 11.2.5 (såvida det inte avser utbildningen av ansvariga som endast övervakar personer som avses i punkterna 11.2.3.6–11.2.3.10) och 11.2.5 ska en person ha kunskap om arbetssituationen inom luftfartsskyddet samt kunskap och kompetens på följande områden: ◄

a) Instruktionsteknik.

b) De säkerhetsåtgärder som ska läras ut.

11.5.5 Den behöriga myndigheten ska antingen själv erbjuda utbildning för instruktörer, eller godkänna en förteckning över lämpliga utbildningar och hålla den uppdaterad. Den behöriga myndigheten ska se till att instruktörer får regelbunden utbildning eller information om utvecklingen inom de berörda områdena.

11.5.6 Om den behöriga myndigheten inte längre anser att den utbildning som tillhandahålls av en godkänd instruktör ger önskad kompetens ska den antingen dra in godkännandet för kursen eller säkerställa att utbildaren tillfälligt eller permanent stryks från förteckningen över godkända instruktörer, beroende på vad som är lämpligt.

11.6 VALIDERING AV LUFTFARTSSKYDD I EU

11.6.1 Valideringen av luftfartsskydd i EU är ett standardiserat, dokumenterat, opartiskt och objektivt förfarande för att inhämta och utvärdera underlag för fastställande av den validerade verksamhetsutövarens grad av efterlevnad av kraven i förordning (EG) nr 300/2008 och dess genomföranderättsakter.

11.6.2 **Validering av luftfartsskydd i EU**

a) kan vara ett krav för att erhålla eller upprätthålla en rättslig ställning enligt förordning (EG) nr 300/2008 och dess genomföranderättsakter,

▼**M11**

b) får utföras av en behörig myndighet eller en validerare som godkänts som en validerare för luftfartsskydd i EU eller en validerare som har erkänts som likvärdig med en sådan i enlighet med detta kapitel,

c) ska syfta till bedömning av säkerhetsåtgärder som vidtas under ansvar av den validerade verksamhetsutövaren eller delar av dessa för vilka verksamhetsutövaren begär validering; den ska åtminstone bestå av

1. en bedömning av luftfartsskyddsrelaterad dokumentation, inbegripet den validerade verksamhetsutövarens säkerhetsprogram eller motsvarande, och

2. en verifiering av genomförandet av åtgärder för luftfartsskydd, som ska inbegripa en kontroll på plats av den validerade verksamhetsutövarens berörda verksamhet, såvida inte annat anges,

d) ska erkännas av samtliga medlemsstater.

11.6.3 **Villkor för godkännande av validerare för luftfartsskydd i EU**

11.6.3.1 Medlemsstaterna ska godkänna validerare för luftfartsskydd i EU på grundval av deras kapacitet att bedöma om åtgärder vidtas i enlighet med gällande krav, vilken ska omfatta

a) oberoende från den validerade branschen, om inte annat anges,

b) lämplig kompetens hos personalen inom det område för luftfartsskydd som ska valideras samt metoder för att behålla kompetensen på den nivå som avses i 11.6.3.5, och

c) valideringsförfarandenas funktionalitet och lämplighet.

11.6.3.2 För godkännandet ska, där så är relevant, ackrediteringsbevis för relevanta harmoniserade standarder beaktas, dvs. med EN-ISO/IEC 17020, i stället för att på nytt utvärdera kapaciteten att bedöma om åtgärder vidtas i enlighet med gällande krav.

11.6.3.3 En validerare för luftfartsskydd i EU kan vara en fysisk eller en juridisk person.

11.6.3.4 Det nationella ackrediteringsorgan som inrättats i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 [1] får ges befogenhet att godkänna juridiska personers kapacitet att bedöma om åtgärder vidtas i enlighet med gällande krav med avseende på validering av luftfartsskydd i EU, vidta administrativa åtgärder i detta avseende och övervaka verksamhet för validering av luftfartsskydd i EU.

11.6.3.5 Varje person som utför validering av luftfartsskydd i EU ska ha lämplig kompetens och bakgrund och ska

a) ha genomgått en säkerhetsprövning i enlighet med punkt 11.1.3, som ska göras på nytt minst vart femte år,

b) utföra validering av luftfartsskydd i EU på ett opartiskt och objektivt sätt, ska förstå betydelsen av oberoende och ska tillämpa metoder för att undvika situationer med intressekonflikt i förhållande till den validerade verksamhetsutövaren,

[1] EUT L 218, 13.8.2008, s. 30.

▼**M11**

c) ha tillräcklig teoretisk kunskap och praktisk erfarenhet av kvalitetskontroll samt den kompetens och de personliga egenskaper som krävs för att samla in, registrera och utvärdera resultat på grundval av en checklista, särskilt i fråga om

1. principer, förfaranden och teknik för verksamhetskontroll,

2. faktorer som påverkar människans prestationsförmåga och övervakning,

3. validerarens roll och befogenheter, inbegripet intressekonflikter,

d) styrka sin kompetens på grundval av utbildning och/eller arbetslivserfarenhet på minst följande områden:

1. unionens allmänna principer om luftfartsskydd och Icaos standarder för luftfartsskydd,

2. särskilda standarder relaterade till den verksamhet som valideras och hur dessa tillämpas i verksamheten,

3. teknik och metoder för luftfartsskydd som är av relevans för valideringsförfarandet,

e) genomgå repetitionsutbildning tillräckligt ofta för att befintlig kompetens ska kunna upprätthållas och ny kompetens förvärvas med hänsyn till utvecklingen inom luftfartsskyddet.

11.6.3.6 Den behöriga myndigheten ska antingen själv erbjuda utbildning för validerare för luftfartsskydd i EU, eller godkänna en förteckning över lämpliga utbildningar och hålla den uppdaterad.

11.6.3.7 Medlemsstaterna får begränsa godkännandet av en validerare för luftfartsskydd i EU till valideringar som utförs enbart på den medlemsstatens territorium, på uppdrag av den behöriga myndigheten i den medlemsstaten. I sådana fall gäller inte kraven i punkt 11.6.4.2.

11.6.3.8 Godkännandet av en validerare för luftfartsskydd i EU ska gälla högst fem år.

11.6.4 **Erkännande och återkallande av godkännande för validerare för luftfartsskydd i EU**

11.6.4.1 En validerare för luftfartsskydd i EU ska inte anses vara godkänd innan alla uppgifter har förts in i ►**M17** Unionens databas för säkerhet i leveranskedjan ◄. Varje validerare för luftfartsskydd i EU ska, av den behöriga myndigheten eller på dess vägnar, förses med bevis på sin status. Under den tid ►**M17** Unionens databas för säkerhet i leveranskedjan ◄ inte kan innefatta uppgifter avseende validerare för luftfartsskydd i EU ska den behöriga myndigheten tillhandahålla kommissionen de uppgifter om validerarен för luftfartsskydd i EU som krävs och kommissionen ska göra dem tillgängliga för alla medlemsstater.

11.6.4.2 Godkända validerare för luftfartsskydd i EU ska erkännas av alla medlemsstater.

▼**M11**

11.6.4.3 Om en validerare för luftfartsskydd i EU visar att den inte längre uppfyller de villkor som avses i punkterna 11.6.3.1 eller 11.6.3.5 ska den behöriga myndighet/myndigheter som godkänt valideraren återkalla godkännandet och avlägsna denne från ►**M17** Unionens databas för säkerhet i leveranskedjan. ◄

11.6.4.4 Branschorganisationer och verksamhetsutövare under deras ansvar som driver kvalitetssäkringsprogram får godkännas som validerare för luftfartsskydd i EU, förutsatt att motsvarande åtgärder inom ramen för dessa program garanterar opartisk och objektiv validering. Erkännande ska ske i samarbete med de behöriga myndigheterna i minst två medlemsstater.

11.6.4.5 Kommissionen får erkänna verksamheter för validering som genomförs av myndigheter eller validerare för luftfartsskydd som omfattas av ett tredjelands eller en internationell organisations jurisdiktion, och som erkänns av detta tredjeland eller denna internationella organisation, om kommissionen kan bekräfta att de motsvarar valideringen av luftfartsskydd i EU. Tillägg 6Fiii ska innehålla en förteckning över dessa.

11.6.5 **Rapport om valideringen av luftfartsskydd i EU (”valideringsrapporten”)**

11.6.5.1 Valideringsrapporten ska dokumentera valideringen av luftfartsskydd i EU och åtminstone innehålla

a) en ifylld checklista som undertecknats av valideraren för luftfartsskydd i EU och på begäran kommenterats av den validerade verksamhetsutövaren i behövlig mån,

b) en försäkran om åtaganden som undertecknats av den validerade verksamhetsutövaren, och

c) en förklaring om oberoende avseende den validerade verksamhetsutövaren, undertecknad av den person som har utfört valideringen av luftfartsskydd i EU.

11.6.5.2 Valideraren för luftfartsskydd i EU ska fastställa hur kraven efterlevs i enlighet med de mål som anges i checklistan och dokumentera dessa resultat i avsedd del av checklistan.

11.6.5.3 En försäkran om åtagande ska fastställa den validerade verksamhetsutövarens åtagande att fortsätta verksamheten enligt de standarder som validerats och som uppfyller kraven.

11.6.5.4 Den validerade verksamhetsutövaren får i en förklaring godkänna eller icke godkänna bedömningen av hur kraven efterlevs enligt valideringsrapporten. En sådan förklaring ska utgöra en integrerad del av valideringsrapporten.

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

11.6.5.6 Valideringsrapporten ska vara på engelska och i tillämpliga fall tillhandahållas den behöriga myndigheten och den validerade verksamhetsutövaren inom högst en månad efter det att kontrollen har utförts på plats.

▼M11

11.7 ÖMSESIDIGT ERKÄNNANDE AV UTBILDNING

11.7.1 Kompetens som en person förvärvat i en medlemsstat för att uppfylla kraven i förordning (EG) nr 300/2008 och dess genomföranderättsakter ska erkännas i andra medlemsstater.

TILLÄGG 11-A

FÖRKLARING OM OBEROENDE – VALIDERARE FÖR LUFTFARTSSKYDD I EU

a) Jag bekräftar att jag opartiskt och objektivt har fastställt den validerade verksamhetsutövarens grad av efterlevnad.

b) Jag bekräftar att jag inte är och under de föregående två åren inte har varit anställd hos den validerade verksamhetsutövaren.

c) Jag bekräftar att jag inte har några ekonomiska eller andra direkta eller indirekta intressen beträffande resultatet av valideringen, den validerade verksamhetsutövaren eller dess filialer eller dotterbolag.

d) Jag bekräftar att jag inte har och under de närmast föregående tolv månaderna inte har haft några affärsförbindelser, t.ex. utbildning och rådgivning utöver valideringsförfarandet, med den validerade verksamhetsutövaren på områden med anknytning till luftfartsskydd.

e) Jag bekräftar att rapporten om validering av luftfartsskydd i EU grundas på en ingående kontroll och utvärdering av relevant säkerhetsdokumentation, inbegripet de validerade verksamhetsutövarnas säkerhetsprogram eller motsvarande, och kontroller på plats.

f) Jag bekräftar att rapporten om validering av luftfartsskydd i EU grundas på en bedömning av alla luftfartsskyddsrelaterade områden som valideraren är skyldig att uttala sig om med utgångspunkt i den relevanta EU-checklistan.

g) Jag bekräftar att jag har använt en metod som möjliggör separata rapporter om validering av luftfartsskydd i EU för respektive verksamhetsutövare som validerats, och som säkerställer objektivitet och opartiskhet i samband med kontroll och utvärdering i de fall där flera verksamhetsutövare valideras samtidigt.

h) Jag bekräftar att jag inte har tagit emot några ekonomiska eller andra förmåner, utöver en rimlig avgift för valideringen och ersättning av kostnader för resor och uppehälle.

Jag ansvarar helt och fullt för rapporten om validering av luftfartsskydd i EU.

Namn på den person som utför valideringen:

Namn på valideraren för luftfartsskydd i EU:

Datum:

Underskrift:

▼C1

12. **SÄKERHETSUTRUSTNING**

12.0 ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

12.0.1 Om inget annat anges ska den myndighet, den operatör eller den verksamhetsutövare som använder utrustning för åtgärder för vilka den har ansvar enligt det nationella säkerhetsprogrammet för civil luftfart och som det hänvisas till i artikel 10 i förordning (EG) nr 300/2008 vidta rimliga åtgärder för att se till att utrustningen uppfyller de normer som fastställs i detta kapitel.

Information som klassats i enlighet med kommissionens beslut (EG) 2001/844/EG, EKSG, Euratom [1] ska av den berörda myndigheten göras tillgänglig för tillverkare som behöver känna till den.

[1] EGT L 317, 3.12.2001, s. 1.

▼C1

12.0.2 Säkerhetsutrustning ska testas rutinmässigt.

▼M18

12.0.3 Utrustningstillverkare ska tillhandahålla anvisningar och utrustningen ska användas i enlighet med dessa.

▼C1

12.1 METALLDETEKTORBÅGAR

12.1.1 **Allmänna principer**

12.1.1.1 Metalldetektorbågar ska kunna upptäcka och med hjälp av larm avslöja åtminstone specificerade metallföremål, både enskilda sådana och i kombination.

12.1.1.2 Detta ska ske oberoende av metallföremålets placering och riktning.

12.1.1.3 Metalldetektorbågen ska vara ordentligt fastsatt i ett stabilt fundament.

12.1.1.4 Metalldetektorbågen ska ha en visuell indikator som visar när den är i drift.

12.1.1.5 Justeringen av metalldetektorbågens larmkänslighet ska vara skyddad och bara kunna utföras av godkända personer.

12.1.1.6 Metalldetektorbågen ska avge både en ljussignal och en ljudsignal när den upptäcker metallföremål som anges i punkt 12.1.1.1. Signalerna ska kunna ses och höras på ett avstånd av två meter.

12.1.1.7 Ljussignalen ska ge en indikation om styrkan på den signal som upptäcks av metalldetektorbågen.

12.1.1.8 Metalldetektorbågen ska placeras så att den inte påverkas av interferenskällor.

▼M10

12.1.2 **Standarder för metalldetektorbågar**

12.1.2.1 Det ska finnas två standarder för metalldetektorbågar. Detaljerade krav avseende dessa standarder fastställs i ett särskilt kommissionsbeslut.

▼M17

12.1.2.2 Alla metalldetektorbågar som enbart används för säkerhetskontroll av andra personer än passagerare ska minst uppfylla standard 1.

▼M10

12.1.2.3 Alla metalldetektorbågar som används för säkerhetskontroll av passagerare ska uppfylla standard 2.

▼C1

12.1.3 **Ytterligare krav för metalldetektorbågar**

Alla metalldetektorbågar för vilka det ingåtts ett installationskontrakt från och med den 5 januari 2007 ska kunna

a) avge en ljud- och/eller ljussignal för en viss procentandel personer som passerar metalldetektorbågen och som inte utlöste larmet enligt punkt 12.1.1.1. Procentandelen ska kunna ställas in,

b) räkna antalet kontrollerade personer, utom dem som passerar genom metalldetektorbågen i motsatt riktning,

c) räkna antalet larm, och

d) beräkna hur hög procentandel av de kontrollerade personerna som utlöser larmet.

▼C1

12.2 HANDBURNA METALLDETEKTORER

12.2.1 Handburna metalldetektorer ska kunna upptäcka både järnhaltiga och icke-järnhaltiga metaller. Detektion och identifiering av den upptäckta metallens position ska anges genom alarm.

12.2.2 Justeringen av metalldetektorns larmkänslighet ska vara skyddad och bara kunna utföras av godkända personer.

12.2.3 Metalldetektorn ska ge en ljudsignal när den upptäcker metallföremål. Signalen ska kunna uppfattas på ett avstånd av en meter.

12.2.4 Metalldetektorns prestanda ska inte påverkas av interferenskällor.

12.2.5 Metalldetektorn ska ha en visuell indikator som visar när den är i drift.

12.3 RÖNTGENUTRUSTNING

Röntgenutrustning ska överensstämma med de detaljerade krav som fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

12.4 UTRUSTNING OCH SYSTEM FÖR ATT UPPTÄCKA SPRÄNGÄMNEN (EDS – EXPLOSIVE DETECTION SYSTEMS)

12.4.1 **Allmänna principer**

12.4.1.1 Allmänna principer EDS ska kunna upptäcka och med hjälp av alarm avslöja en angiven mängd, eller mer, sprängämnen i bagage eller andra försändelser.

12.4.1.2 Detta ska ske oberoende av sprängämnets form, placering och läge.

12.4.1.3 EDS ska slå larm i följande fall:

— När det upptäcker sprängämnen.

— När det upptäcker närvaron av ett föremål som förhindrar att sprängämnen upptäcks.

— När innehållet i bagaget eller försändelsen är för kompakt för att analyseras.

▼M7

12.4.2 **Standarder för EDS**

12.4.2.1 Tre standarder ska användas för EDS. Detaljerade krav avseende dessa standarder fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

12.4.2.2 All EDS-utrustning ska uppfylla standard 1.

12.4.2.3 Standard 1 ska upphöra att gälla den 1 september 2012.

12.4.2.4 Den behöriga myndigheten får tillåta att EDS enligt standard 1 som installerats under perioden 1 januari 2003–1 september 2006 används som längst fram till den 1 januari 2014.

12.4.2.5 Standard 2 ska gälla för all EDS-utrustning som installerats från och med den 1 januari 2007, om inte ett kontrakt om installation av EDS som uppfyller standard 1 har ingåtts före den 19 oktober 2006.

12.4.2.6 All EDS-utrustning ska senast den 1 september 2012 uppfylla standard 2, om inte punkt 12.4.2.4 tillämpas.

12.4.2.7 Standard 2 ska upphöra att gälla den 1 september 2020.

12.4.2.8 Den behöriga myndigheten får tillåta att EDS enligt standard 2 som installerats under perioden 1 januari 2011–1 september 2014 används som längst fram till den 1 september 2022.

▼M7

12.4.2.9 Den berörda myndigheten ska informera kommissionen när den beviljar tillstånd att tillåta EDS enligt standard 2 att fortsätta användas från och med den 1 september 2020.

12.4.2.10 Standard 3 ska gälla för all EDS-utrustning som installeras från och med den 1 september 2014.

12.4.2.11 All EDS-utrustning ska senast den 1 september 2020 uppfylla standard 3, om inte punkt 12.4.2.8 tillämpas.

▼C1

12.4.3 **Krav på bildkvalitet för EDS**

Bildkvalitet för EDS ska överensstämma med de detaljerade krav som fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

12.5 TIP – ALLMÄNNA PRINCIPER

12.5.1 **Allmänna principer**

12.5.1.1 TIP ska kunna projicera in en fingerad bild av ett förbjudet föremål i en verklig röntgenbild av en väska eller försändelse so genomgår säkerhetskontroll.

Den fingerade bilden ska kunna projiceras var som helst i röntgenbilden av väskan eller försändelsen som genomgår säkerhetskontroll, och placeringen ska inte vara fast utan variera slumpmässigt.

Det ska vara möjligt att ställa in hur stor procentandel av röntgenbilderna som ska få en fingerad bild inprojicerad.

12.5.1.2 TIP får inte inverka negativt på röntgenutrustningens prestanda och normala funktion.

Ingen indikering får ges till operatören om att en fingerad bild är på väg att projiceras eller har projicerats förrän det meddelande som avses i punkt 12.5.2.2 visas.

12.5.1.3 Styrfunktionerna för TIP ska vara skyddade och tillgängliga enbart för behöriga personer.

▼M17

12.5.1.4 Det ska finnas en TIP-administratör med ansvar för konfigureringshanteringen av TIP-systemet.

12.5.1.5 Den behöriga myndigheten ska regelbundet övervaka att TIP-systemen tillämpas på ett korrekt sätt och säkerställa att systemen är korrekt konfigurerade, inklusive realistisk och relevant projicering av föremål, att kraven uppfylls och att bildbiblioteken är uppdaterade.

▼C1

12.5.2 **TIP-systemets olika delar**

12.5.2.1 TIP ska minst omfatta följande:

a) Ett bibliotek med virtuella bilder av förbjudna föremål.

b) En anordning för visning och borttagning av meddelanden på skärmen.

c) En anordning för registrering och presentation av resultaten från de enskilda operatörernas reaktioner på virtuella bilder.

12.5.2.2 TIP ska visa ett meddelande för operatören

a) när operatören har reagerat på en fingerad bild,

▼C1

b) när operatören inte har reagerat på en fingerad bild,

c) när operatören har reagerat trots att ingen fingerad bild visades, och

d) när TIP misslyckades med att projicera den fingerade bilden på korrekt sätt och operatören därför kunde se att den var fingerad.

Meddelandet ska visas så att det inte skymmer bilden av väskan eller försändelsen.

Meddelandet ska vara kvar på skärmen tills operatören har tagit bort det. För fallen a och b ska meddelandet visas tillsammans med den fingerade bilden.

12.5.2.3 För att kunna använda utrustning med aktiverad TIP ska operatören logga in med ett unikt användar-ID.

12.5.2.4 TIP ska kunna lagra resultaten av enskilda operatörers reaktioner på fingerade bilder under minst tolv månader och i ett dataformat som medger framtagning av rapporter.

12.5.2.5 Sammansättningen av TIP ska också omfattas av kompletterande detaljerade krav som fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

▼M18

12.6 ETD-UTRUSTNING FÖR ATT UPPTÄCKA SPÅR AV SPRÄNGÄMNEN

12.6.1 ETD-utrustning ska kunna samla in och analysera spår av partiklar på, eller ångor från, kontaminerade ytor eller innehåll i bagage eller försändelser, och larma vid spår av sprängämnen. För att kunna användas vid säkerhetskontroll ska denna uppfylla följande villkor:

a) Förbrukningsvaror ska inte användas utöver tillverkarens rekommendationer eller om förbrukningsvarans prestanda förefaller ha försämrats under användning.

b) ETD-utrustning ska endast användas i en miljö som utrustningen har godkänts för.

Det ska finnas standarder för ETD-utrustning för provtagning av partiklar och ånga. Detaljerade krav avseende dessa standarder fastställs i ett separat sekretessbelagt kommissionsbeslut.

12.6.2 Standarden för ETD-utrustning som använder partikelprovtagning ska gälla för ETD-utrustning som tas i bruk från och med den 1 september 2014.

12.6.3 Den behöriga myndigheten får tillåta att ETD-utrustning som använder partikelprovtagning och som inte certifierats i enlighet med tillägg 12-L och som togs i bruk före den 1 juli 2014 får användas till den 1 juli 2020.

▼C1

12.7 UTRUSTNING FÖR SÄKERHETSKONTROLL AV VÄTSKOR, AEROSOLER OCH GELÉER

12.7.1 **Allmänna principer**

▼M14

12.7.1.1 LEDS-utrusting ska klara av att upptäcka och indikera, med hjälp av ett larm, en angiven mängd, eller mer, av material som kan utgöra ett hot i vätskor, aerosoler och geléer.

▼C1

12.7.1.2 Detta ska ske oberoende av form eller material på behållaren för vätskor, aerosoler och geléer.

12.7.1.3 Utrustningen ska användas så att det säkerställa att behållaren placeras i ett läge som gör att utrustningens detekteringsförmåga utnyttjas till fullo.

12.7.1.4 Utrusningen ska slå larm i följande fall:

a) När den upptäcker material som skulle kunna utgöra en risk.

b) När den upptäcker ett föremål som förhindrar att material som kan utgöra en risk detekteras.

c) När den inte kan avgöra om det rör sig om ofarliga vätskor, aerosoler och geléer.

d) När innehållet i väskan är för kompakt för att analyseras.

▼M14

12.7.2 **Standarder för LEDS-utrustning för att upptäcka flytande sprängämnen (LEDS = *Liquid Explosive Detection Systems*)**

12.7.2.1 Tre standarder ska användas för LEDS-utrustning. Detaljerade krav avseende dessa standarder fastställs i ett särskilt kommissionsbeslut.

12.7.2.2 All LEDS-utrustning ska uppfylla standard 1.

LEDS-utrustning som överensstämmer med standard 1 får som längst användas fram till och med den 30 januari 2016.

12.7.2.3 Standard 2 ska gälla för all LEDS-utrustning som installeras från och med dagen för den här förordningens ikraftträdande.

All LEDS-utrustning ska från och med den 31 januari 2016 uppfylla standard 2.

▼C1

12.7.3 **Godkännande av utrustning för säkerhetskontroll av vätskor, aerosoler och geléer**

Om utrustning har godkänts av en medlemsstats behöriga myndighet eller på den behöriga myndighetens vägnar och den därmed anses uppfylla de standarder som anges i punkt 12.7 i ett separat kommissionsbeslut ska övriga medlemsstater erkänna att den uppfyller dessa standarder. Medlemsstaterna ska till kommissionen meddela namnet på, och på begäran, andra relevanta uppgifter om de organ som utsetts till att godkänna utrustning. Kommissionen ska underrätta medlemsstaterna om vilka organ som utsetts.

▼C1

12.8 METODER FÖR SÄKERHETSKONTROLL SOM UTNYTTJAR NY TEKNIK

12.8.1 Medlemsstaterna får tillåta metoder för säkerhetskontroll med ny teknik som inte omnämns i denna förordning under förutsättning att

a) det sker i syfte att utvärdera en ny metod för säkerhetskontroll,

b) nivån på luftfartsskyddet inte påverkas i negativ riktning. och

c) de som påverkas, passagerarna inbegripet, ska på lämpligt sätt informeras om att en utvärdering pågår.

▼M17

12.8.2 Den berörda medlemsstaten ska före det planerade införandet skriftligen informera kommissionen och övriga medlemsstater om den metod för säkerhetskontroll som den har för avsikt att ge tillstånd för och samtidigt lämna en redogörelse för hur den garanterar att den nya metoden uppfyller kravet i punkt 12.8.1 b. Detta meddelande ska också innehålla information om var den nya metoden planeras att användas och om provperiodens längd.

▼C1

12.8.3 Om kommissionen ger medlemsstaten ett positivt svar, eller om inget svar erhålls inom tre månader efter det att kommissionen mottog den skriftliga informationen, får medlemsstaten tillåta användning av metoden för säkerhetskontroll med ny teknik.

Om kommissionen anser att den föreslagna metoden för säkerhetskontroll inte ger tillräckliga garantier för att nivån på luftfartsskyddet i gemenskapen upprätthålls, ska den senast tre månader efter det att den mottog det meddelande som avses i punkt 12.8.2 informera medlemsstaten om skälen till detta. I detta fall får den nya metoden för säkerhetskontroll inte användas förrän kommissionen fått tillfredsställande garantier.

12.8.4 Provperioden för varje enskild metod för säkerhetskontroll med ny teknik får högst vara 18 månader. Kommissionen får förlänga denna period med högst 12 månader, under förutsättning att medlemsstaten på ett tillfredsställande sätt motiverar sin begäran om förlängning.

12.8.5 Minst var sjätte månad under provperioden ska medlemsstatens behöriga myndighet skicka in en lägesrapport till kommissionen. Kommissionen ska informera övriga medlemsstater om rapporten. Om inga lägesrapporter inkommer kan kommissionen uppmana medlemsstaten att lägga ned provet.

12.8.6 Om kommissionen utgående från lägesrapporten inte anser att den metod för säkerhetskontroll som utvärderas ger tillräckliga garantier för att den allmänna luftfartsskyddsnivån upprätthålls i gemenskapen, ska kommissionen meddela medlemsstaten att utvärderingen ska stoppas fram till dess att sådana garantier kan ges.

12.8.7 En provperiod får vara högst 30 månader.

▼M3

12.9 SPRÄNGÄMNESHUND

12.9.1 **Allmänna principer**

12.9.1.1 En sprängämneshund (EDD) ska kunna spåra och markera en angiven mängd eller en högre än angiven mängd sprängämne.

12.9.1.2 Spårningen ska kunna ske oberoende av sprängämnenas form, placering och läge.

12.9.1.3 När en sprängämneshund upptäcker sprängämnen enligt tillägg 12-D till ett separat kommissionsbeslut ska den slå larm genom passiv markering.

12.9.1.4 En sprängämneshund och dess förare (EDD-team) kan användas för säkerhetskontroll förutsatt att de både har godkänts var för sig och tillsammans som ett team.

12.9.1.5 En sprängämneshund och dess förare ska genomgå grundutbildning och repetitionsutbildning så att kompetens förvärvas och underhålls och, när så krävs, ny kompetens förvärvas.

12.9.1.6 För att få godkännande ska ett EDD-team, bestående av en sprängämneshund och dess förare, ha genomgått och klarat en utbildning.

12.9.1.7 Ett EDD-team ska godkännas av behörig myndighet eller på dennas vägnar i enlighet med tillägg 12-E och 12-F till ett separat kommissionsbeslut.

12.9.1.8 Efter godkännande av behörig myndighet kan ett EDD-team användas för säkerhetskontroll med hjälp av frisökmetod eller REST-metod (Remote Explosive Scent Tracing).

12.9.2 **Standarder för EDD**

12.9.2.1 Prestandakraven för en sprängämneshund fastställs i tillägg 12-D till ett separat kommissionsbeslut.

12.9.2.2 Ett EDD-team som används för säkerhetskontroll av personer, kabinbagage, föremål som medförs av andra personer än passagerare, fordon, luftfartyg, förnödenheter för användning ombord och varuleveranser till flygplatsen samt behörighetsområden på en flygplats ska uppfylla **standard 1**.

12.9.2.3 Ett EDD-team som används för säkerhetskontroll av kabinbagageflygföretagens post och materiel, frakt och post ska uppfylla **standard 2**.

12.9.2.4 Ett EDD-team med godkännande för spårning av sprängämnen och som använder REST-metoden (Remote Explosive Scent Tracing) får endast användas för säkerhetskontroll av frakt, men inte för säkerhetskontroll av andra områden som omfattas av **standard 2**.

12.9.2.5 En sprängämneshund som används för säkerhetskontroll genom spårning av sprängämnen ska vara försedd med unik identifieringsmärkning.

12.9.2.6 När en sprängämneshund utför sprängämnesspårning ska den alltid åtföljas av den hundförare som godkänts för att arbeta med den sprängämneshunden.

12.9.2.7 En sprängämneshund som är godkänd för frisökmetod får endast ha en hundförare. En hundförare kan godkännas som förare för högst två sprängämneshundar.

12.9.2.8 En sprängämneshund som är godkänd för REST-metod får ha högst två hundförare.

12.9.3 **Utbildningskrav**

Allmänna utbildningskrav

12.9.3.1 Utbildningen av ett EDD-team ska omfatta teori, arbetsspecifik utbildning och praktik på arbetsplatsen.

▼M3

12.9.3.2 Kursinnehållet ska specificeras eller godkännas av den behöriga myndigheten.

12.9.3.3 Utbildningen ska hållas av behörig myndighet eller ske på denna myndighets vägnar med instruktörer som har behörighet i enlighet med punkt 11.5 i bilagan till förordning (EG) nr 185/2010.

12.9.3.4 Hundar som tränas för sprängämnesspårning ska uteslutande tränas och användas för denna uppgift.

12.9.3.5 Under utbildningen ska träningshjälpmedel som representerar sprängämnen användas.

12.9.3.6 Alla personer som hanterar träningshjälpmedel ska ges utbildning i hur kontaminering undviks.

Grundutbildning för EDD-team

12.9.3.7 Ett EDD-team ska genomgå grundutbildning baserad på kriterierna i punkt 12.9.3 i ett separat kommissionsbeslut.

12.9.3.8 Den grundutbildningen för ett EDD-team ska omfatta praktisk utbildning i den avsedda arbetsmiljön.

Repetitionsutbildning för EDD-team

12.9.3.9 En sprängämneshund och dess förare ska genomgå repetitionsutbildning, både enskilt och tillsammans som ett team.

12.9.3.10 Repetitionsutbildningen ska underhålla förvärvad kompetens enligt grundutbildningskraven samt sådan kompetens som förvärvats i enlighet med utvecklingen inom luftfartsskyddet.

12.9.3.11 Repetitionsutbildningen för ett EDD-team ska genomföras minst var sjätte vecka. Repetitionsutbildningen ska omfatta minst fyra timmar per sexveckorsperiod.

12.9.3.12 Punkt 11 ska inte tillämpas när en sprängämneshund minst en gång i veckan genomgår igenkänningsträning för alla de ämnen som förteckнas i tillägg 12-D till ett separat kommissionsbeslut.

Utbildningsdokumentation för EDD-team

12.9.3.13 All grundutbildning och repetitionsutbildning ska dokumenteras både för sprängämneshunden och dess förare och ska finnas tillgänglig under hela anställningsavtalets löptid; den ska på begäran ställas till den behöriga myndighetens förfogande.

Praktisk utbildning för EDD-team

12.9.3.14 En sprängämneshund som används för säkerhetskontroll ska genomgå praktisk utbildning i syfte att säkerställa att den uppfyller prestandakraven enligt tillägg 12-D till ett separat kommissionsbeslut.

12.9.3.15 Den praktiska utbildningen ska ske kontinuerligt och slumpmässigt under hela den period som hunden är i tjänst, och ska mäta sprängämneshundens prestanda med hjälp av godkända träningshjälpmedel.

12.9.4 **Förfaranden för godkännande**

12.9.4.1 Godkännandeförfarandet ska garantera att följande kompetenser kontrolleras och mäts:

a) Sprängämneshundens förmåga att uppfylla de krav avseende spårningsprestanda som fastställs i tillägg 12-D till ett separat kommissionsbeslut.

▼M3

b) Sprängämneshundens förmåga att ge passiv respons vid förekomst av sprängämnen.

c) Sprängämneshundens och dess förares förmåga att arbeta effektivt som ett team.

d) Förarens förmåga att korrekt leda sprängämneshunden samt på lämpligt sätt tolka och reagera på sprängämneshundens reaktion vid förekomst av sprängämnen.

12.9.4.2 Godkännandeförfarandet ska simulera vart och ett av de arbetsområden inom vilka EDD-teamet kommer att arbeta.

12.9.4.3 EDD-teamet ska ha klarat och fullbordat utbildningen inom vart och ett av de områden som ansökan om godkännande avser.

12.9.4.4 Godkännandeförfarandena ska genomföras i enlighet med tillägg 12-E och 12-F till ett separat kommissionsbeslut.

12.9.4.5 Ett godkännande ska vara giltigt under högst 12 månader.

12.9.5 **Kvalitetskontroll**

12.9.5.1 EDD-teamet ska omfattas av de åtgärder för kvalitetskontroll som fastställs i tillägg 12-G till ett separat kommissionsbeslut.

12.9.6 **Metod för säkerhetskontroll**

Ytterligare, detaljerade krav fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

▼M17

12.10 METALLDETEKTORER

Detaljerade bestämmelser om användning av metalldetektorer fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

▼M8

12.11 SÄKERHETSSKANNRAR

12.11.1 **Allmänna principer**

En säkerhetsskanner är ett system för säkerhetskontroll av personer och som kan upptäcka metalliska och icke metalliska föremål som är skilda från den mänskliga huden och som bärs på kroppen eller i kläderna.

En säkerhetsskanner med en person som granskar bilder kan bestå av ett detektionssystem som skapar en bild av en persons kropp som granskaren kan analysera för att fastställa att den säkerhetskontrollerade personen inte bär några metalliska och icke metalliska föremål som är skilda från den mänskliga huden på kroppen. När personen som granskar bilden identifierar ett sådant föremål ska dess placering meddelas säkerhetskontrollanten för ytterligare undersökning. I detta fall ska personen betraktas som en integrerad del av detektionssystemet.

En säkerhetsskanner med automatisk detektion av förbjudna föremål kan bestå av ett detektionssystem som automatiskt känner av metalliska och icke metalliska föremål, skilda från den mänskliga huden, som den säkerhetskontrollerade personen bär på kroppen. När systemet identifierar ett sådant föremål ska dess placering anges på en streckgubbe som visas för säkerhetskontrollanten.

För säkerhetskontroll av passagerare ska säkerhetsskannern uppfylla följande krav:

a) Säkerhetsskannrar ska upptäcka och med hjälp av larm avslöja åtminstone specificerade metalliska och icke metalliska föremål, inbegripet explosiva ämnen, både enskilda sådana och i kombination.

b) Detta ska ske oberoende av föremålets placering och läge.

▼M8

c) Systemet ska ha en visuell indikator som visar när det är i drift.

d) Säkerhetsskannrar ska placeras så att prestandan inte påverkas av störningskällor.

e) Säkerhetsskannrar ska testas för korrekt funktion varje dag.

f) Säkerhetsskannern ska användas i enlighet med tillverkarens anvisningar.

Säkerhetsskannrar för säkerhetskontroll av passagerare ska införas och användas i enlighet med rådets rekommendation 1999/519/EG av den 12 juli 1999 om begränsning av allmänhetens exponering för elektromagnetiska fält (0 Hz–300 GHz) ([1]) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/40/EG av den 29 april 2004 om minimikrav för arbetstagares hälsa och säkerhet vid exponering för risker som har samband med fysikaliska agens (elektromagnetiska fält) i arbetet (18:e särdirektivet enligt artikel 16.1 i direktiv 89/391/EEG ([2]).

12.11.2 **Standarder för säkerhetsskannrar**

Prestandakraven för säkerhetsskannrar fastställs i tillägg 12-K, som ska klassificeras som ”CONFIDENTIEL UE” och hanteras i enlighet med beslut 2001/844/EG, EKSG, Euratom.

Säkerhetsskannrar ska från och med denna förordnings ikraftträdande uppfylla den standard som definieras i tillägg 12-K.

12.11.2.1 Alla säkerhetsskannrar ska uppfylla standard 1.

Standard 1 ska upphöra att gälla den 1 januari 2022.

12.11.2.2 Standard 2 ska gälla för säkerhetsskannrar som installerats från och med 1 januari 2019.

▼C1

TILLÄGG 12-A

Detaljerade bestämmelser om prestandakrav för metalldetektorbågar fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

TILLÄGG 12-B

Detaljerade bestämmelser om prestandakrav för utrustning och system för att upptäcka sprängämnen fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

TILLÄGG 12-C

Detaljerade bestämmelser om prestandakrav för utrustning för säkerhetskontroll av vätskor, aerosoler och geléer fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

▼M8

TILLÄGG 12-K

Detaljerade bestämmelser om prestandakraven för säkerhetsskannrar fastställs i ett separat kommissionsbeslut.

([1]) EUT L 199, 30.7.1999.
([2]) EUT L 159, 30.4.2004, s. 1.