II

(Icke-lagstiftningsakter)

FÖRORDNINGAR

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 654/2013

av den 10 juli 2013

om ändring av kommissionens förordning (EU) nr 185/2010 vad gäller valideringschecklistor för luftfartsskydd i EU för verksamhetsutövare i tredjeland

(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) Kommissionens förordning (EU) nr 185/2010 av den 4 mars 2010 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd [2] innehåller detaljerade regler för validering av luftfartsskydd i EU.

(2) Checklistor är det instrument som ska användas av valideraren för luftfartsskydd i EU för bedömning av skyddsnivån för flygfrakt eller flygpost med destination EU/EES. Det är nödvändigt att lägga till två ytterligare checklistor för att fullt ut genomföra valideringssystemet för luftfartsskydd i EU.

(3) Förordning (EU) nr 185/2010 bör därför ändras i enlighet med detta.

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

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Bilagan till förordning (EU) nr 185/2010 ska ändras i enlighet med bilagan till den här förordningen.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft samma dag som den offentliggörs i *Europeiska unionens offentliga tidning*.

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

Utfärdad i Bryssel den 10 juli 2013.

På kommissionens vägnar

José Manuel BARROSO

Ordförande

[1] EUT L 97, 9.4.2008, s. 72.
[2] EUT L 55, 5.3.2010, s. 1.

BILAGA

Bilagan till förordning (EU) nr 185/2010 ska ändras i enlighet med följande:

1. Följande tillägg ska infogas efter tillägg 6-C:

"**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 (*), 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 (**) 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.

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	
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	

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	
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 hemvistländer under åtminstone de fem föregående åren (enligt unionens definition).

Referens: Punkt 6.8.3.1

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.	

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	
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.

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.	
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.

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.

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.	

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	

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.

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

(*) 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.

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

2. Följande tillägg ska läggas till efter tillägg 6-C:

"**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 (*).

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).

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	

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.	

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

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 hemvistländer 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.	

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)	
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.	

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.

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.

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	

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.

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.

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

(*) EUT L 324, 22.11.2012, s. 25."

3. Följande tillägg ska läggas till efter tillägg 6-H1:

"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:

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 (*) med avseende på de säkerhetsstandarder som anges i checklistan eller som avses i denna (**).

[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:

(*) 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.

(**) Förordning (EU) nr 185/2010, ändrad genom genomförandeförordningarna (EU) nr 859/2011 och (EU) nr 1082/2012.”