KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2021/255

af 18. februar 2021

om ændring af gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

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

ud fra følgende betragtninger:

(1) Covid-19-pandemien påvirker fortsat den internationale og europæiske civile luftfart i et sådant omfang, at udførelsen af besøg på stedet med henblik på udpegelse og genudpegelse af luftfartsselskaber og luftfragtoperatører i tredjelande i henhold til punkt 6.8 i bilaget til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 ([2]) fortsat er alvorligt hindret af objektive grunde, der er uden for disse luftfartsselskabers eller luftfragtoperatørers kontrol.

(2) Det er derfor nødvendigt at forlænge anvendelsen af den hurtige, alternative procedure for EU-validering af luftfartssikkerheden hos operatører i forsyningskæden, der beflyver Unionen, og som er påvirket af covid-19-pandemien, ud over den frist, der er fastsat i punkt 6.8.1.7 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.

(3) Unionen har inden for rammerne af Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) og Verdenstoldorganisationen (WCO) arbejdet på at fremme udviklingen af et internationalt politisk koncept i form af en ordning med forudgående fragtinformation før lastning »Pre-Load Advance Cargo Information« (PLACI), der anvendes til at beskrive et specifikt 7 + 1-datasæt ([3]) som defineret i WCO's SAFE-ramme for standarder (WCO SAFE Framework of Standards (SAFE FoS)). Forsendelsesdata, som speditører, luftfartsselskaber, postvirksomheder, koordinatorer, sikkerhedsgodkendte fragtagenter eller andre enheder fremsender til tilsynsmyndighederne så tidligt som muligt inden lastningen af fragt på et luftfartøj ved sidste afgangssted, gør det muligt at indføre et yderligere sikkerhedslag, der består i, at toldstedet for første indpassage udfører en trussels- og risikoanalyse før afgang.

(4) Af hensyn til sikkerheden for den civile luftfart bør der derfor hurtigst muligt efter modtagelsen af minimumsdatasættet til den summariske indpassageangivelse som omhandlet i artikel 106, stk. 2 og stk. 2a), i Kommissionens delegerede forordning (EU) 2015/2446 ([4]) og inden varerne lastes på et luftfartøj, der afgår fra et tredjeland, foretages en første risikoanalyse af varer, der skal føres ind i Unionens toldområde ad luftvejen. Kravet om en første risikoanalyse bør finde anvendelse fra den 15. marts 2021.

(5) Ved artikel 186 i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447 ([5]) fastsættes den risikoanalyse- og kontrolprocedure, som gennemføres af toldstedet for den første indpassage, og ved artikel 182 i nævnte forordning oprettes importkontrolsystemet (ICS2), der er udformet af Kommissionen og medlemsstaterne efter fælles overenskomst som en EU-harmoniseret grænseflade til indgivelse af oplysninger, anmodninger om ændringer, anmodninger om ugyldiggørelse, behandling og lagring af de oplysninger, der indgår i summariske indpassageangivelser, og til udveksling af relaterede oplysninger med toldmyndighederne.

([1]) EUT L 97 af 9.4.2008, s. 72.

([2]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 af 5. november 2015 om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed (EUT L 299 af 14.11.2015, s. 1).

([3]) Afsenders og modtagers navn og adresse, antal kolli, samlet bruttovægt, beskrivelse af fragten og firma- eller hovedluftfragtbrevet.

([4]) Kommissionens delegerede forordning (EU) 2015/2446 af 28. juli 2015 til supplering af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 med nærmere regler angående visse bestemmelser i EU-toldkodeksen (EUT L 343 af 29.12.2015, s. 1).

([5]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447 af 24. november 2015 om gennemførelsesbestemmelser til visse bestemmelser i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 om EU-toldkodeksen (EUT L 343 af 29.12.2015, s. 558).

(6) Eftersom resultaterne af risikoanalysen af forudgående fragtinformation før lastning fra den 15. marts 2021 kan medføre krav om, at operatørerne i forsyningskæden for varer til Unionen i forbindelse med deres operationer i et tredjeland træffer særlige afhjælpende luftfartssikkerhedsforanstaltninger, er det nødvendigt hurtigst muligt at indarbejde de nødvendige gennemførelsesbestemmelser vedrørende civilluftfartens sikkerhed.

(7) Den nuværende covid-19-pandemi har alvorlige konsekvenser for EU-lufthavnenes forudsætninger for at afslutte installationen af norm 3 for udstyr til sporing af eksplosive stoffer (EDS-udstyr). Kommissionen og medlemsstaterne vil fortsat bestræbe sig på at afslutte gennemførelsen af den nyeste teknologi til screening af indskrevet bagage. Der er udarbejdet en ny køreplan for at give aktørerne yderligere fleksibilitet til at tilpasse sig den nuværende situation efter en prioriteringsmekanisme baseret på lufthavnskategorier og for at synliggøre indførelsen af højere standarder for sporingspræstationer.

(8) Erfaringerne med anvendelsen af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 har vist, at der er behov for at foretage visse ændringer af gennemførelsesbestemmelserne vedrørende visse fælles grundlæggende normer. Gennemførelsesbestemmelserne til visse af disse normer bør tilpasses for at præcisere, harmonisere, forenkle og styrke visse specifikke luftfartssikkerhedsforanstaltninger, skabe større juridisk klarhed, standardisere den fælles fortolkning af lovgivningen og desuden sikre den bedst mulige gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed.

(9) Gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 bør derfor ændres.

(10) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra den komité, der er omhandlet i artikel 19 i forordning (EF) nr. 300/2008 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 ændres som angivet i bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

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

Nr. 1 og nr. 22 i bilaget finder dog anvendelse fra den 15. marts 2021, nr. 2 i bilaget finder anvendelse fra den 1. marts 2022, og nr. 14 finder anvendelse fra den 1. juli 2021.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 18. februar 2021.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand

BILAG

I bilaget foretages følgende ændringer:

(1) Følgende tilføjes som punkt 6.0.4:

»6.0.4. I dette bilag forstås ved »forudgående fragtinformation før lastning« (Pre-Loading Advance Cargo Information) eller »PLACI« den første risikoanalyse med henblik på luftfartssikkerheden af varer, der skal føres ind i Unionens toldområde * ad luftvejen.

* Eftersom Island ikke er en del af Unionens toldområde betragtes Island med henblik på punkt 6.8.7 i dette bilag som et tredjeland.«

(2) Følgende tilføjes som punkt 6.1.4, 6.1.5 og 6.1.6:

»6.1.4. Der gives kun adgang til de security-beskyttede områder for fragt og post, når det er fastslået, hvilken af følgende kategorier den enhed, der transporterer forsendelsen fra landsiden, tilhører:

a) en sikkerhedsgodkendt fragtagent

b) en kendt befragter

c) en speditør, der er udpeget i overensstemmelse med punkt 6.6.1.1, litra c), der transporterer forsendelser, der tidligere har være genstand for en sikkerhedskontrol

d) ingen af de enheder, der er omhandlet i litra a), b) eller c).

6.1.5. Hvis punkt 6.1.4, litra c), finder anvendelse, stilles en kopi af den underskrevne erklæring i tillæg 6-E til rådighed for den sikkerhedsgodkendte fragtagent, det luftfartsselskab eller den lufthavnsoperatør, der giver adgang til de security-beskyttede områder, medmindre et af følgende forhold gør sig gældende:

a) speditøren er selv en sikkerhedsgodkendt fragtagent

b) transporten udføres på vegne af den modtagende sikkerhedsgodkendte fragtagent eller det modtagende luftfartsselskab i de security-beskyttede områder.

Speditørens fremlæggelse af en kopi af den underskrevne erklæring i tillæg 6-E kan erstattes af en ækvivalent mekanisme med forudgående underretning af adgangspunktet, der foretages enten af den kendte befragter, hvis lokaler er beliggende uden for lufthavnen, eller den sikkerhedsgodkendte fragtagent, på hvis vegne transporten udføres, eller af den modtagende sikkerhedsgodkendte fragtagent eller det modtagende luftfartsselskab i de security-beskyttede områder.

6.1.6. Fragt- eller postforsendelser, som ikke tidligere har været genstand for en sikkerhedskontrol, kan få lov til at passere ind i de security-beskyttede områder, forudsat at de gøres til genstand for en af følgende foranstaltninger:

a) de screenes, før de kommer ind i de security-beskyttede områder i overensstemmelse med punkt 6.2 på ansvar af den modtagende sikkerhedsgodkendte fragtagent eller det modtagende luftfartsselskab

b) de eskorteres til den sikkerhedsgodkendte fragtagents eller luftfartsselskabets lokaler i de security-beskyttede områder på disses ansvar.

Efter levering skal sådanne forsendelser beskyttes mod uautoriseret adgang, indtil de screenes.

Det personale, der eskorterer sådanne forsendelser eller beskytter dem mod uautoriseret adgang, skal være ansat i overensstemmelse med punkt 11.1.1 og uddannet i overensstemmelse med som minimum punkt 11.2.3.9.«

(3) I punkt 6.3.1.2 affattes litra b) således:

»b) den kompetente myndighed eller en EU-luftfartssikkerhedsvalidator, der handler på dennes vegne, undersøger sikkerhedsprogrammet og aflægger efterfølgende et kontrolbesøg på de angivne lokaliteter for at vurdere, om ansøgeren opfylder kravene i forordning (EF) nr. 300/2008 og de gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf.

Bortset fra screeningkravene i punkt 6.2 skal den relevante toldmyndigheds undersøgelse af ansøgerens lokaliteter i henhold til artikel 29 i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447 * betragtes som et kontrolbesøg på stedet, hvis den har fundet sted højst 3 år forud for den dato, hvor ansøgeren ansøger om godkendelse som sikkerhedsgodkendt fragtagent. Ansøgeren stiller AEO-bevillingen og den relevante vurdering fra toldmyndighederne til rådighed med henblik på yderligere inspektion.

* Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447 af 24. november 2015 om gennemførelsesbestemmelser til visse bestemmelser i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 om EU-toldkodeksen (EUT L 343 af 29.12.2015, s. 558).«

(4) I punkt 6.3.1.4 affattes tredje afsnit således:

»Bortset fra screeningkravene i punkt 6.2 skal den relevante toldmyndigheds undersøgelse af den sikkerhedsgodkendte fragtagents lokaliteter i henhold til artikel 29 i gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447 betragtes som et kontrolbesøg på stedet.«

(5) Punkt 6.3.1.5 affattes således:

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

Umiddelbart efter inddragelsen og under alle omstændigheder inden for 24 timer efter inddragelsen sikrer den kompetente myndighed, at den tidligere sikkerhedsgodkendte fragtagents ændrede status fremgår af »Unionens database til sikring af forsyningskæden«.Hvis en sikkerhedsgodkendt fragtagent ikke længere er indehaver af en AEO-bevilling, jf. artikel 38, stk. 2, litra b), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 * og artikel 33 i gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447, eller hvis dennes AEO-bevilling er suspenderet som følge af manglende overholdelse af artikel 39, litra e), i forordning (EU) nr. 952/2013) og artikel 28 i gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447, træffer den kompetente myndighed passende foranstaltninger til at sikre, at den sikkerhedsgodkendte fragtagent overholder kravene i forordning (EF) nr. 300/2008.

Den sikkerhedsgodkendte fragtagent underretter den kompetente myndighed om enhver ændring vedrørende sin AEO-bevilling, jf. artikel 38, stk. 2, litra b), i forordning (EU) nr. 952/2013 og artikel 33 i forordning (EU) 2015/2447.

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 af 9. oktober 2013 om EU-toldkodeksen (EUT L 269 af 10.10.2013, s. 1).«

(6) Punkt 6.3.1.8 affattes således:

»6.3.1.8. Den kompetente myndighed stiller alle oplysninger til rådighed for toldmyndighederne vedrørende en sikkerhedsgodkendt fragtagents status, der kan være relevante for retten til at indehave en AEO-bevilling, jf. artikel 38, stk. 2, litra b), i forordning (EU) nr. 952/2013 og artikel 33 i gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447. Dette omfatter også oplysninger om nye godkendelser af sikkerhedsgodkendte fragtagenter, inddragelse af status som sikkerhedsgodkendt fragtagent, fornyet validering og inspektioner, verifikationsplaner og resultaterne af disse vurderinger.

Den kompetente myndighed og de nationale toldmyndigheder fastlægger de nærmere regler for denne udveksling af oplysninger.«

(7) I punkt 6.3.2.6 affattes litra g) således:

»g) den entydige identifikationskode, som den kompetente myndighed har tildelt en sikkerhedsgodkendt fragtagent, der har accepteret den sikkerhedsstatus, som en anden sikkerhedsgodkendt fragtagent har givet forsendelsen, herunder i forbindelse med transfer.«

(8) Følgende afsnit tilføjes til punkt 6.3.2.6:

»Transferfragt eller -post, for hvilken luftfartsselskabet eller den sikkerhedsgodkendte fragtagent, der udfører opgaven på førstnævntes vegne, ikke i ledsagedokumenterne kan bekræfte de oplysninger, der kræves i henhold til dette punkt eller punkt 6.3.2.7, alt efter hvad der er relevant, screenes inden lastning på et luftfartøj med henblik på den efterfølgende flyvning.«

(9) I punkt 6.4.1.2 affattes litra c) således:

»c) Den relevante toldmyndigheds undersøgelse af ansøgerens lokaliteter i henhold til artikel 29 i gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447 betragtes som et kontrolbesøg på stedet, hvis den har fundet sted højst tre år forud for den dato, hvor ansøgeren ansøger om godkendelse som kendt befragter. Ansøgeren skal i så fald udfylde de oplysninger, der kræves i del 1 i »valideringstjeklisten for kendte befragtere«, som findes i tillæg 6-C, og sende den til den kompetente myndighed sammen med forpligtelseserklæringen, der skal være underskrevet af ansøgerens juridiske repræsentant eller af den person, der er ansvarlig for sikkerheden på lokaliteten.

Ansøgeren stiller AEO-bevillingen og den relevante vurdering fra toldmyndighederne til rådighed med henblik på yderligere inspektion.

Den underskrevne erklæring opbevares enten af den berørte kompetente myndighed, eller også opbevares den af EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren og stilles til rådighed for den kompetente myndighed efter anmodning«.

(10) I punkt 6.4.1.4 affattes tredje afsnit således:

»Den relevante toldmyndigheds undersøgelse af den kendte befragters lokaliteter i overensstemmelse med artikel 29 i gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447 betragtes som et kontrolbesøg på stedet.«

(11) Punkt 6.4.1.5 affattes således:

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

Umiddelbart efter inddragelsen og under alle omstændigheder inden for 24 timer efter inddragelsen sikrer den kompetente myndighed, at den kendte befragters ændrede status fremgår af »Unionens database til sikring af forsyningskæden«.

Hvis en kendt befragter ikke længere er indehaver af en AEO-bevilling, jf. artikel 38, stk. 2, litra b), i forordning (EU) nr. 952/2013 og artikel 33 i gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447, eller hvis dennes AEO-bevilling er suspenderet som følge af manglende overholdelse af artikel 39, litra e), i forordning (EU) nr. 952/2013 og artikel 28 i gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447, træffer den kompetente myndighed passende foranstaltninger til at sikre, at den kendte befragter overholder kravene i forordning (EF) nr. 300/2008.

Den kendte befragter underretter den kompetente myndighed om enhver ændring vedrørende sin AEO-bevilling, jf. artikel 38, stk. 2, litra b), i forordning (EU) nr. 952/2013 og artikel 33 i gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447.«

(12) Punkt 6.4.1.7 affattes således:

»6.4.1.7. Den kompetente myndighed stiller alle oplysninger til rådighed for toldmyndighederne vedrørende en kendt befragters status, der kan være relevant for retten til at indehave en AEO-bevilling, jf. artikel 38, stk. 2, litra b), i forordning (EU) nr. 952/2013 og artikel 33 i gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447. Dette omfatter også oplysninger om nye godkendelser af kendte befragtere, inddragelse af status som kendt befragter, fornyet validering og inspektioner, verifikationsplaner og resultaterne af disse vurderinger.

Den kompetente myndighed og de nationale toldmyndigheder fastlægger de nærmere regler for denne udveksling af oplysninger.«

(13) Punkt 6.5.1 affattes således:

»6.5.1. Den sikkerhedsgodkendte fragtagent fører en database med alle nedenstående oplysninger om samtlige registrerede befragtere, som fragtagenten har udpeget inden den 1. juni 2017:

a) oplysninger om virksomheden, herunder en autentisk adresse

b) oplysninger om virksomhedstypen

c) kontaktoplysninger, også for den eller de personer, der er ansvarlige for sikkerheden

d) CVR-nummer

e) undertegnet »Forpligtelseserklæring — registreret befragter«, jf. tillæg 6-D.

Hvis den registrerede befragter er indehaver af en AEO-bevilling, jf. artikel 38, stk. 2, litra b), i forordning (EU) nr. 952/2013 og artikel 33 i gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447, opbevares AEO-bevillingens nummer i den database, der er omhandlet i første afsnit.

Databasen stilles til rådighed for den kompetente myndighed med henblik på inspektion.«

(14) Følgende tilføjes som punkt 6.6.1.3, 6.6.1.4 og 6.6.1.5:

»6.6.1.3. Speditøren sikrer, at det personale, der afhenter, transporterer, opbevarer og leverer luftfragt og -post, der er sikkerhedskontrolleret, som minimum gennemgår følgende:

a) en kontrol af den personlige integritet bestående af kontrol af identiteten og af CV'et og/eller de angivne referencer

b) uddannelse i generel sikkerhedsbevidsthed i overensstemmelse med punkt 11.2.7.

6.6.1.4. Ethvert medlem af speditørens personale, som gives uovervåget adgang til fragt og post i forbindelse med varetagelsen af de opgaver, der er nævnt i punkt 6.6.1.3, eller i forbindelse med gennemførelsen af en af de sikkerhedskontroller, der er fastsat i dette kapitel, skal have:

a) gennemgået en baggrundskontrol med tilfredsstillende resultat

b) gennemgået en uddannelse i sikkerhed overensstemmelse med punkt 11.2.3.9.

6.6.1.5. Hvis en speditør benytter en anden virksomhed til at varetage en eller flere af de opgaver, der er nævnt i punkt 6.6.1.3, skal den pågældende opfylde følgende betingelser:

a) underskrive en speditøraftale med speditøren

b) afholde sig fra yderligere underentreprise

c) gennemføre bestemmelserne i punkt 6.6.1.3 og 6.6.1.4, alt efter hvad der er relevant.

Den speditør, der giver opgaverne i underentreprise, har fortsat det fulde ansvar for hele den transport, der udføres på vegne af den sikkerhedsgodkendte fragtagent eller befragter.«

(15) I punkt 6.8.1.7 affattes indledningen således:

»I perioden fra den 1. april 2020 til den 30. juni 2021 kan den kompetente myndighed fravige den procedure, der er fastsat i punkt 6.8.2, og midlertidigt udpege et luftfartsselskab som ACC3 i tilfælde, hvor der af objektive årsager relateret til covid-19-pandemien, som ligger uden for luftfartsselskabets ansvar, ikke har kunnet gennemføres en EU-validering af luftfartssikkerheden. Der gælder følgende betingelser for udpegningen:«.

(16) Punkt 6.8.3.6 og 6.8.3.7 affattes således:

»6.8.3.6. Efter at sikkerhedskontrollen som beskrevet i punkt 6.8.3.1-6.8.3.5 er udført, sikrer det ACC3 eller den sikkerhedsgodkendte fragtagent med EU-validering af luftfartssikkerheden (RA3), der har ansvaret for gennemførelsen af sikkerhedskontrollen, at der i ledsagedokumenterne, som enten kan have form af et

luftfragtbrev, et tilsvarende forsendelsesdokument eller en særskilt erklæring, der fremlægges elektronisk eller skriftligt, som minimum angives følgende oplysninger:

a) ACC3's entydige alfanumeriske identifikationskode

b) forsendelsens sikkerhedsstatus, jf. punkt 6.3.2.6, litra d), som er udstedt af ACC3 eller den sikkerhedsgodkendte fragtagent med EU-validering af luftfartssikkerheden (RA3), alt efter hvad der er relevant

c) forsendelsens entydige identifikationskode, f.eks. nummeret på firma- eller hovedluftfragtbrevet, hvis dette foreligger

d) forsendelsens indhold eller angivelse af konsolidering, hvis det er relevant

e) årsagerne til, at den pågældende sikkerhedsstatus er udstedt, herunder de anvendte screeningmidler eller –metoder eller begrundelsen for at undtage forsendelsen fra screening, under anvendelse af de normer, der er vedtaget i ICAO's ordning for erklæring om forsendelsers sikkerhed.

I forbindelse med konsolideringer beholder ACC3 eller den sikkerhedsgodkendte fragtagent med EU-validering af luftfartssikkerheden (RA3), som har foretaget konsolideringen, oplysningerne i første afsnit, litra a) -e) for hver enkelt forsendelse som minimum indtil det anslåede tidspunkt for forsendelsernes ankomst til den første lufthavn i Unionen eller i 24 timer, hvis denne periode er længere.

6.8.3.7. Luftfartsselskaber, der ankommer fra et tredjeland, der er opført i tillæg 6-F, sikrer, at de relevante bestemmelser i punkt 6.8.3.6 overholdes for så vidt angår fragt og post, der transporteres om bord. Sådanne forsendelsers ledsagedokumenter skal som minimum være i overensstemmelse med ICAO's ordning for erklæring om forsendelsers sikkerhed eller med en alternativ ordning, der giver de krævede oplysninger på en tilsvarende måde.«

(17) Punkt 6.8.3.9 affattes således:

»6.8.3.9. Transit- eller transferforsendelser, der ankommer fra et tredjeland, der ikke er opført i punkt 6.8.3.8, og hvis ledsagende dokumentation ikke opfylder punkt 6.8.3.6, behandles i overensstemmelse med punkt 6.2 inden den efterfølgende flyvning.«

(18) I punkt 6.8.4.11 affattes indledningen således:

»I perioden fra den 1. april 2020 til den 30. juni 2021 kan den kompetente myndighed fravige den procedure, der er fastsat i punkt 6.8.5, og midlertidigt udpege en enhed i et tredjeland som RA3 eller KC3 i tilfælde, hvor der af objektive årsager relateret til covid-19-pandemien, som ligger uden for enhedens ansvar, ikke har kunnet gennemføres en EU-validering af luftfartssikkerheden. Der gælder følgende betingelser for udpegningen:«.

(19) I punkt 6.8.4.12 affattes litra d) således:

»d) udpegelsen gælder for en periode på højst seks måneder og kan forlænges inden for den fravigelsesperiode, der er fastsat i punkt 6.8.4.11.«

(20) Punkt 6.8.5.5, 6.8.5.6 og 6.8.5.7 udgår.

(21) I punkt 6.8.6.1 affattes underpunkt 1 således:

»1. Hvis Kommissionen eller en kompetent myndighed konstaterer eller modtager skriftlige oplysninger om alvorlige mangler vedrørende aktiviteter, der udøves af et ACC3, en RA3 eller en KC3, og som skønnes at have en væsentlig indvirkning på det overordnede luftfartssikkerhedsniveau i Unionen, skal den:

a) straks underrette det pågældende luftfartsselskab eller den pågældende enhed og fremsætte anmodning om bemærkninger og egnede foranstaltninger til afhjælpning af den alvorlige mangel

b) straks informere de øvrige medlemsstater og Kommissionen.

Den alvorlige mangel, der er nævnt i første afsnit, kan konstateres i forbindelse med en af følgende aktiviteter:

1) i forbindelse med overvågningen af overholdelsen af krav

2) i forbindelse med gennemgangen af dokumentationen, herunder i en EU-luftfartssikkerhedsvalideringsrapport vedrørende andre operatører, der indgår i forsyningskæden for det pågældende ACC3 eller den pågældende RA3 eller KC3

3) ved modtagelsen af faktuelle skriftlige oplysninger fra andre myndigheder og/eller operatører vedrørende de aktiviteter, der udøves af det pågældende ACC3 eller den pågældende RA3 eller KC3, i form af utvetydig dokumentation for brud på sikkerheden.«

(22) Følgende tilføjes som punkt 6.8.7:

»6.8.7. **Forudgående fragtinformation før lastning (Pre-Loading Advance Cargo Information) (PLACI)**

6.8.7.1. I henhold til artikel 186 i gennemførelsesforordning (EU) 2015/2446 gennemføres PLACI før afgangen fra et tredjeland, og så snart toldstedet for den første indpassage har modtaget minimumsdatasættet til den summariske indpassageangivelse som omhandlet i artikel 106, stk. 2 og stk. 2a, i Kommissionens delegerede forordning (EU) 2015/2446 *.

6.8.7.2. Hvis toldstedet for den første indpassage i forbindelse med gennemførelsen af PLACI har rimelig grund til at formode, at en forsendelse, der føres ind i Unionens toldområde ad luftvejen, udgør en alvorlig trussel mod den civile luftfart, skal den pågældende forsendelse behandles som fragt eller post med høj risiko (HRCM) i overensstemmelse med punkt 6.7.

6.8.7.3. De luftfartsselskaber, operatører, enheder eller personer i et tredjeland, der ikke er opført på listen i tillæg 6-F, og Island skal ved modtagelsen af en meddelelse fra toldstedet for den første indpassage, hvori det kræves, at en forsendelse behandles som fragt eller post med høj risiko (HRCM), foretage sig følgende i overensstemmelse med punkt 6.8.7.2:

a) for så vidt angår den specifikke forsendelse gennemføre de sikkerhedskontroller, der er nævnt i punkt 6.7.3 og 6.7.4 i bilaget til gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005, hvis der er tale om et ACC3 eller en RA3, der er godkendt til at foretage sådanne sikkerhedskontroller

b) sikre, at det ACC3 eller den RA3, der er godkendt til at foretage sådanne sikkerhedskontroller, overholder bestemmelserne i litra a). Toldstedet for den første indpassage skal have oplysninger herom, hvis forsendelsen skal udbydes eller er blevet udbudt til en anden operatør, enhed eller myndighed med henblik på gennemførelse af sikkerhedskontrollen. Sådanne andre operatører, enheder eller myndigheder skal sikre, at de sikkerhedskontroller, der er nævnt i litra a), gennemføres, og over for det luftfartsselskab, den operatør, enhed eller person, som forsendelsen er modtaget fra, bekræfte både gennemførelsen og resultaterne af sådanne sikkerhedskontroller

c) over for toldstedet for den første indpassage bekræfte både gennemførelsen og resultaterne af de sikkerhedskontroller, der er nævnt i litra a).

Første afsnit, litra a) og b), finder ikke anvendelse, hvis de sikkerhedskontroller, der er anmodet om, er blevet foretaget på et tidligere tidspunkt. Hvis der imidlertid først foreligger specifikke trusselsoplysninger, efter at den foregående sikkerhedskontrol er foretaget, kan luftfartsselskabet, operatøren, enheden eller personen anmodes om at gentage sikkerhedskontrollen ved hjælp af særlige midler og metoder og fremlægge en bekræftelse som omhandlet i første afsnit, litra c). Luftfartsselskabet, operatøren, enheden eller personen kan gøres bekendt med eventuelle elementer og oplysninger, der er nødvendige for at opfylde sikkerhedsmålet effektivt.

6.8.7.4. De luftfartsselskaber, operatører, enheder eller personer i et tredjeland, der er opført på listen i tillæg 6-F, eller i Island, og som modtager en meddelelse fra toldstedet for den første indpassage, hvori det kræves, at en forsendelse behandles som fragt eller post med høj risiko (HRCM) i overensstemmelse med punkt 6.8.7.2, skal:

a) for så vidt angår den specifikke forsendelse som minimum foretage de sikkerhedskontroller, der er fastsat ved ICAO's bilag 17 for fragt eller post med høj risiko **

b) sikre, at kravene i litra a) opfyldes af den operatør, enhed eller myndighed, der er godkendt af den relevante kompetente myndighed i tredjelandet til at foretage sådanne sikkerhedskontroller. Toldstedet for den første indpassage skal have oplysninger herom, hvis forsendelsen skal udbydes eller er blevet udbudt til en anden operatør, enhed eller myndighed med henblik på gennemførelse af sikkerhedskontrollen. Sådanne andre operatører, enheder eller myndigheder skal sikre, at de sikkerhedskontroller, der er nævnt i litra a), gennemføres, og over for det luftfartsselskab, den operatør, enhed eller person, som forsendelsen er modtaget fra, bekræfte både gennemførelsen og resultaterne af sådanne sikkerhedskontroller

c) over for toldstedet for den første indpassage bekræfte både gennemførelsen og resultaterne af de sikkerhedskontroller, der er nævnt i litra a).

Første afsnit, litra a) og b), finder ikke anvendelse, hvis de sikkerhedskontroller, der er anmodet om, er blevet foretaget på et tidligere tidspunkt. Hvis der imidlertid først foreligger specifikke trusselsoplysninger, efter at den foregående sikkerhedskontrol er foretaget, kan luftfartsselskabet, operatøren, enheden eller personen anmodes om at gentage sikkerhedskontrollen ved hjælp af særlige midler og metoder og fremlægge en bekræftelse som omhandlet i første afsnit, litra c). Luftfartsselskabet, operatøren, enheden eller personen kan gøres bekendt med eventuelle elementer og oplysninger, der er nødvendige for at opfylde sikkerhedsmålet effektivt.

6.8.7.5. Hvis toldstedet for den første indpassage i forbindelse med gennemførelsen af PLACI har rimelig grund til at formode, at en forsendelse, der føres ind i Unionens toldområde ad luftvejen, udgør en alvorlig sikkerhedstrussel, hvilket afstedkommer, at nævnte toldsted udsteder en meddelelse om, at forsendelsen ikke må lastes, må den pågældende forsendelse hverken lastes på et luftfartøj eller losses, alt efter hvad der er relevant.

6.8.7.6. Det luftfartsselskab, den operatør, enhed eller person i et tredjeland, der modtager en meddelelse fra toldstedet for den første indpassage, om at forsendelsen ikke må lastes på et luftfartøj, jf. punkt 6.8.7.5, skal:

a) sikre, at den forsendelse, den er i besiddelse af, ikke lastes på et luftfartøj, eller at den straks losses, hvis forsendelsen allerede befinder sig om bord på luftfartøjet

b) over for toldstedet for den første indpassage i Unionens toldområde fremlægge bekræftelse af, at meddelelsen er efterlevet

c) samarbejde med de relevante myndigheder i den medlemsstat, hvor toldstedet for første den indpassage er beliggende

d) underrette den kompetente myndighed med ansvar for civilluftfartens sikkerhed i den stat, hvor det luftfartsselskab, den operatør, enhed eller person, der modtager meddelelsen, er beliggende eller befinder sig, og i det tredjeland, hvor forsendelsen i øjeblikket befinder sig, hvis der ikke er tale om den samme stat.

6.8.7.7. Hvis forsendelsen allerede befinder sig hos et andet luftfartsselskab eller en anden operatør eller enhed i forsyningskæden, skal det luftfartsselskab, den operatør, enhed eller person, der modtager den i punkt 6.8.7.5 omhandlede meddelelse om ikke at laste forsendelsen, straks anmode det andet luftfartsselskab, den anden operatør, enhed eller person, om at:

a) sikre overholdelsen af bestemmelserne i punkt 6.8.7.6, litra a), c) og d)

b) bekræfte anvendelsen af punkt 6.8.7.6, litra b), over for det luftfartsselskab, den operatør, enhed eller person, der modtog den i punkt 6.8.7.5 omhandlede meddelelse.

6.8.7.8. Hvis luftfartøjet allerede er luftbåret med en forsendelse om bord, som toldstedet for den første indpassage i henhold til punkt 6.8.7.5 har meddelt ikke må lastes, skal det luftfartsselskab, den operatør, enhed eller person, der modtager meddelelsen, straks underrette:

a) de relevante myndigheder i den medlemsstat, der er omhandlet i punkt 6.8.7.6, litra c), for at informere og samarbejde med de relevante myndigheder i den medlemsstat, hvor den første overflyvning i Unionen finder sted

b) den kompetente myndighed med ansvar for civilluftfartens sikkerhed i det tredjeland, hvor det luftfartsselskab, den operatør, enhed eller person, der modtager meddelelsen, er beliggende eller befinder sig, og i det tredjeland, hvorfra flyvningen afgik, hvis der ikke er tale om den samme stat.

6.8.7.9. Efter modtagelsen af meddelelsen fra det toldsted for den første indpassage, der har udstedt en meddelelse som omhandlet i punkt 6.8.7.5, skal den kompetente myndighed i samme medlemsstat, gennemføre eller sikre gennemførelsen heraf, alt efter hvad der er relevant, eller samarbejde om eventuelle efterfølgende foranstaltninger, herunder koordinering med myndighederne i afgangstredjelandet, og, hvis det er relevant, i transit- og/eller transferlandet eller -landene, de relevante sikkerhedsberedskabsprotokoller i overensstemmelse med medlemsstatens nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart og de internationale standarder og anbefalet praksis for krisestyring og reaktion på ulovlige handlinger

6.8.7.10. Det luftfartsselskab, den operatør, enhed eller en person i et tredjeland, der modtager en meddelelse fra toldmyndigheden i et tredjeland, der gennemfører ordningen med forudgående fragtinformation før lastning efter principperne i Verdenstoldorganisationens ramme for standarder (SAFE), sikrer gennemførelsen af kravene i punkt 6.8.7.3 og 6.8.7.4 og i punkt 6.8.7.6, 6.8.7.7 og 6.8.7.8.

Dette punkt gælder kun for forsendelser af fragt eller post, der opfylder et af nedenstående kriterier:

a) de transporteres med henblik på transit eller transfer i en EU-lufthavn, før de når deres endelige bestemmelsessted i en lufthavn i det tredjeland, hvor den toldmyndighed, der har sendt meddelelsen, er beliggende

b) de transporteres med henblik på transit eller transfer i en EU-lufthavn før en ny transit eller transfer i en lufthavn i det tredjeland, hvor den toldmyndighed, der har sendt meddelelsen, er beliggende.

Med henblik på kravene i punkt 6.8.7.6, litra c) og punkt 6.8.7.8, litra a), skal det luftfartsselskab, den operatør, enhed eller person i et tredjeland, der modtager meddelelsen, straks underrette de relevante myndigheder i den medlemsstat, hvor forsendelsen første gang lander i Unionen.

Hvis luftfartøjet allerede er luftbåret, skal oplysningerne sendes til de relevante myndigheder i den medlemsstat, hvor den første overflyvning i Unionen finder sted, som skal sikre gennemførelsen af foranstaltningerne i punkt 6.8.7.9 i samarbejde med de relevante myndigheder i den medlemsstat, hvor forsendelsen første gang lander i Unionen.

De relevante myndigheder i både den medlemsstat, hvor den første overflyvning i Unionen finder sted, og i den medlemsstat, hvor forsendelsen første gang lander i Unionen, underretter de respektive toldmyndigheder.

---

* Kommissionens delegerede forordning (EU) 2015/2446 af 28. juli 2015 til supplering af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 med nærmere regler angående visse bestemmelser i EU-toldkodeksen (EUT L 343 af 29.12.2015, s. 1).

** Luftfartsselskaber, operatører og enheder i Island anvender punkt 6.7.3 og 6.7.4 i bilaget til gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.«

(23) Følgende punktum tilføjes til punkt 11.6.3.6:

»Den kompetente myndighed stiller de relevante dele af den ikkeoffentlige lovgivning og de nationale programmer, der vedrører de aktiviteter og områder, der skal valideres, til rådighed for de validatorer, som den godkender.«

(24) Punkt 11.6.3.8 affattes således:

»11.6.3.8. Den kompetente myndighed, der fungerer som validator, må kun foretage valideringer af luftfartsselskaber, operatører og enheder, som den har ansvaret for, eller som den kompetente myndighed i en anden medlemsstat har ansvaret for, hvis sidstnævnte kompetente myndighed udtrykkeligt har anmodet eller udpeget førstnævnte kompetente myndighed til foretage sådanne valideringer.«

(25) Følende tilføjes som punkt 11.6.3.11:

»11.6.3.11. Godkendelsen af en EU-luftfartssikkerhedsvalidator er gyldig i højst fem år.«

(26) Punkt 11.6.4.1 affattes således:

»11.6.4.1. En EU-luftfartssikkerhedsvalidator:

a) anses ikke for at være godkendt, før oplysningerne om den er opført i »Unionens database til sikring af forsyningskæden«

b) skal af den kompetente myndighed eller en anden, der handler på dennes vegne, modtage bevis for sin status

c) må ikke udføre EU-luftfartssikkerhedsvalideringer, hvis den har status som luftfartssikkerhedsvalidator i henhold til en tilsvarende ordning vedtaget af et tredjeland eller en international organisation, medmindre punkt 11.6.4.5 finder anvendelse.

EU-luftfartssikkerhedsvalidatorer, der på vegne af den kompetente myndighed er blevet opført i »Unionens database til sikring af forsyningskæden«, må kun foretage valideringer af luftfartsselskaber, operatører eller enheder, der hører under samme kompetente myndigheds ansvar.«

(27) Punkt 11.6.5.6 affattes således:

»11.6.5.6. Valideringsrapporten skal normalt være affattet på engelsk og leveres til den kompetente myndighed og til den validerede enhed inden for højst en måned efter kontrolbesøget på stedet.

Den kompetente myndighed vurderer valideringsrapporten inden for højst seks uger efter modtagelsen.

Hvis rapporten vedrører et luftfartsselskab, en operatør eller en enhed, der er under validering med henblik på en eksisterende udpegelse, der udløber efter de frister, der er fastsat i ovenstående afsnit, kan den kompetente myndighed fastsætte en længere frist til at fuldføre vurderingen.

I sådanne tilfælde skal den kompetente myndighed sørge for, at proceduren afsluttes før gyldighedsperioden for den pågældendes status udløber, medmindre der er behov for yderligere oplysninger og dokumentation, for at vurderingen kan afsluttes.

Inden for tre måneder efter modtagelsen af rapporten forelægges validatoren skriftlig feedback om rapportens kvalitet, og hvis det er relevant, eventuelle henstillinger og bemærkninger, som den kompetente myndighed måtte finde nødvendige. Hvis det er relevant, sendes en kopi af denne feedback til den kompetente myndighed, der har godkendt validatoren.

Med henblik på udpegelse af andre luftfartsselskaber, operatører eller enheder i henhold til denne forordning kan en kompetent myndighed anmode om og skal inden for en frist på 15 dage fra den kompetente myndighed, der har udarbejdet en valideringsrapport på sit nationale sprog, eller som har bedt den validator, der har foretaget valideringen, om at udarbejde en sådan rapport, modtage en kopi af den fuldstændige valideringsrapport på engelsk.«

(28) Punkt 12.0.2.1 affattes således:

»12.0.2.1. Med forbehold af bestemmelserne i punkt 12.0.5 må følgende sikkerhedsudstyr kun installeres efter den 1. oktober 2020, hvis det har fået tildelt mærkningen »EU-stempel« eller »EU-stempel (godkendelse forestående)«, der angiver status som omhandlet i punkt 12.0.2.5:

a) metaldetektorkarme (WTMD)

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

c) spordetektionsudstyr (ETD) — Explosive Trace Detection (ETD) equipment

d) LEDS-udstyr til sporing af flydende eksplosive stoffer

e) metaldetektorer (MDE)

f) securityscannere

g) udstyr til skanning af sko

h) udstyr til detektering af dampe fra eksplosive stoffer (EVD).«

(29) Punkt 12.0.2.3 affattes således:

»12.0.2.3. Mærkningen »EU-stempel« tildeles sikkerhedsudstyr, der er testet i testcentre, der gennemfører kvalitetskontrolsforanstaltninger i overensstemmelse med Den Europæiske Konference for Civil Luftfarts fælles evalueringsproces på den kompetente myndigheds ansvar.«

(30) Punkt 12.0.5.3 affattes således:

»12.0.5.3. Sikkerhedsudstyr, der er godkendt på nationalt plan i henhold til punkt 12.0.5.1 eller 12.0.5.2, tildeles ikke automatisk mærkningen »EU-stempel.««

(31) Følgende tilføjes som punkt 12.3.1:

»12.3.1. Alt udstyr, der installeres senest fra den 1. januar 2023, og som skal anvendes til screening af fragt og post samt luftfartsselskabers post og materialer, der skal sikkerhedskontrolleres i overensstemmelse med kapitel 6, skal være multi-view.

Den kompetente myndighed kan af objektive grunde tillade anvendelsen af single-view røntgenudstyr, der er installeret før den 1. januar 2023, indtil følgende datoer:

a) single-view røntgenudstyr, der er installeret før den 1. januar 2016, indtil senest den 31. december 2025

b) single-view røntgenudstyr, der er installeret fra den 1. januar 2016, i højst ti år fra installationsdatoen, dog allersenest indtil den 31. december 2027.

Den kompetente myndighed underretter Kommissionen herom, hvis den anvender bestemmelserne i andet afsnit.«

(32) Punkt 12.4.2 affattes således:

»12.4.2. **Normer for EDS**

12.4.2.1. Alt EDS-udstyr skal opfylde følgende krav:

a) udstyr, der er installeret inden den 1. september 2014, skal mindst opfylde norm 2

b) udstyr, der er installeret i perioden fra den 1. september 2014 til den 31. august 2022, skal mindst opfylde norm 3

c) udstyr, der er installeret i perioden fra den 1. september 2022 til den 31. august 2026, skal mindst opfylde norm 3.1

d) udstyr, der er installeret fra den 1. september 2026, skal mindst opfylde norm 3.2.

12.4.2.2. Norm 2 udløber den 1. september 2021.

12.4.2.3. Med henblik på at tillade en forlængelse af anvendelsen af EDS-udstyr, der opfylder norm 2, opdeles lufthavne i fire kategorier:

a) kategori I — lufthavne med mere end 25 mio. passagerer i 2019

b) kategori II — lufthavne med ruteflyvning til mindst et af de tredjelande, der er opført i tillæg 5-A til denne forordning, bortset fra Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland

c) kategori III — lufthavne med den største trafikmængde i 2019 i hver medlemsstat, hvor de ikke allerede er opført under kategori I eller II

d) kategori IV — andre lufthavne.

12.4.2.4. Den kompetente myndighed kan tillade anvendelsen af EDS-udstyr, der opfylder norm 2, efter den 1. september 2021 i overensstemmelse med følgende tabel, og indtil:

	EDS-udstyr, der opfylder norm 2, og som er installeret før den 1. januar 2011	EDS-udstyr, der opfylder norm 2, og som er installeret i perioden fra den 1. januar 2011 til den 1. september 2014
Lufthavne i kategori I	den 1. marts 2022	den 1. marts 2023
Lufthavne i kategori II eller kategori III	den 1. september 2022	den 1. september 2023
Lufthavne i kategori IV	den 1. marts 2023	den 1. marts 2024

12.4.2.5. Den kompetente myndighed underretter Kommissionen herom, hvis den giver tilladelse til, at der efter den 1. september 2021 fortsat anvendes EDS-udstyr, der opfylder norm 2.

12.4.2.6. Alt EDS-udstyr, der er udformet til at screene håndbagage, skal mindst opfylde norm C1.

12.4.2.7. Alt EDS-udstyr, der er udformet til at screene håndbagage, der indeholder bærbare computere og andre større elektriske artikler, skal mindst opfylde norm C2.

12.4.2.8. Alt EDS-udstyr, der er udformet til at screene håndbagage, der indeholder bærbare computere og andre større elektriske artikler samt LAGs, skal mindst opfylde norm C3.

12.4.2.9. Alt EDS-udstyr, der opfylder norm C3, anses for at være ækvivalent med LEDS-udstyr, der opfylder norm 2, med henblik på screening af LAGS.«