KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2021/255

av den 18 februari 2021

om ändring av genomförandeförordning (EU) 2015/1998 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

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

av följande skäl:

(1) Covid-19-pandemin fortsätter att påverka internationell och europeisk civil luftfart i en sådan grad att genomförandet av besök på plats för godkännande och förnyat godkännande av lufttrafikföretag och fraktoperatörer i tredjeländer, i enlighet med punkt 6.8 i bilagan till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1998 ([2]), fortfarande i hög grad förhindras, till följd av objektiva orsaker som ligger utanför dessa lufttrafikföretags eller fraktoperatörers kontroll.

(2) Det är därför nödvändigt att utvidga tillämpligheten för den alternativa och påskyndade processen för validering av luftfartsskydd i EU för de operatörer i leveranskedjan till unionen som påverkas av covid-19-pandemin, efter den dag som fastställs i punkt 6.8.1.7 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998.

(3) Unionen har, inom ramen för Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) och Världstullorganisationen (WCO), främjat utvecklingen av ett internationellt strategiskt koncept avseende förhandsinformation om frakt före lastning (PLACI, *Pre-Loading Advance Cargo Information*), omfattande 7 + 1 specifika uppgifter ([3]) som definieras i WCO:s regelverk Safe FoS (*Safe Framework of Standards*). Uppgifter som rör försändelser och som lämnas till tillsynsmyndigheter av speditörer, lufttrafikföretag, postoperatörer, integratörer, säkerhetsgodkända speditörer eller andra verksamhetsutövare så snart som möjligt innan försändelserna lastas på ett luftfartyg vid den sista avgångsorten gör det möjligt att införa ytterligare ett säkerhetsskikt som består av att införseltullmyndigheten genomför en hot- och riskanalys före avgång.

(4) Innan varor lastas på ett luftfartyg som avgår från ett tredjeland bör därför, med tanke på skydd av civil luftfart, en första riskanalys genomföras avseende de varor som ska föras in i unionens tullområde med flyg, så snart som möjligt efter mottagandet av den minimidatauppsättning i den summariska införseldeklarationen som avses i artikel 106.2 och 106.2a i kommissionens delegerade förordning (EU) 2015/2446 ([4]). Kravet på att genomföra en första riskanalys bör gälla från och med den 15 mars 2021.

(5) I artikel 186 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/2447 ([5]) fastställs den riskanalys- och kontrollprocess som genomförs av tullkontoret för första införsel, och i artikel 182 i den förordningen inrättas ett importkontrollsystem (ICS2), utformat av kommissionen och medlemsstaterna i samförstånd, som EU:s

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

([2]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1998 av den 5 november 2015 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd (EUT L 299, 14.11.2015, s. 1).

([3]) Avsändarens namn, avsändarens adress, mottagarens namn, mottagarens adress, antal kollin, total bruttovikt, beskrivning av försändelsen samt under- eller huvudflygfraktsedel.

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

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

harmoniserade gränssnitt gentemot näringsidkare för inlämning, begäranden om ändringar, begäranden om ogiltigförklarande, behandling och lagring av uppgifter för summariska införseldeklarationer samt utbyte av relaterad information med tullmyndigheterna.

(6) Eftersom resultaten av den riskanalys som baseras på PLACI (förhandsinformation om frakt före lastning) från och med den 15 mars 2021 kan kräva särskilda riskreducerande åtgärder för luftfartsskydd som ska tillämpas av operatörer som ingår i leveranskedjan till unionen i sin verksamhet i ett tredjeland, är det nödvändigt att skyndsamt integrera genomföranderegelna för skydd av civil luftfart i enlighet med detta.

(7) Förmågan hos unionens flygplatser att slutföra processen för installation av EDS-utrustning (*Explosive Detection System*) enligt standard 3 påverkas allvarligt av den aktuella covid-19-pandemin. Kommissionen och medlemsstaterna är fortsatt fast beslutna att slutföra införandet av den senaste tekniken för säkerhetskontroll av lastrumsbagage. En ny plan har utarbetats för att tillåta ytterligare flexibilitet för anpassning till den aktuella situationen, i enlighet med en prioriteringsmekanism som bygger på flygplatskategorier, och för att synliggöra införandet av högre standarder för spårningsprestanda.

(8) Erfarenheterna av genomförandet av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1998 har visat att det finns ett behov av vissa ändringar av formerna för genomförandet av vissa gemensamma grundläggande standarder. Genomförandeformerna för vissa av dessa standarder behöver anpassas för att förtydliga, harmonisera, förenkla och stärka vissa specifika åtgärder för luftfartsskydd, för att därigenom förbättra den rättsliga klarheten, standardisera den gemensamma tolkningen av lagstiftningen och ytterligare säkerställa bästa möjliga genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna för luftfartsskydd.

(9) Förordning (EU) 2015/1998 bör därför ändras i enlighet med detta.

(10) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från den kommitté som avses i artikel 19 i förordning (EG) nr 300/2008.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998 ska ändras i enlighet med bilagan till denna förordning.

Artikel 2

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

Punkterna 1 och 22 i bilagan ska dock tillämpas från och med den 15 mars 2021, punkt 2 i bilagan ska tillämpas från och med den 1 mars 2022 och punkt 14 ska tillämpas från och med den 1 juli 2021.

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

Utfärdad i Bryssel den 18 februari 2021.

På kommissionens vägnar
Ursula VON DER LEYEN
Ordförande

BILAGA

Bilagan ska ändras på följande sätt:

1. Följande punkt ska läggas till som punkt 6.0.4:

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

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

2. Följande punkter ska införas som punkterna 6.1.4, 6.1.5 och 6.1.6:

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

a) Säkerhetsgodkänd speditör.

b) Känd avsändare.

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

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

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

a) Åkeriet är i sig en säkerhetsgodkänd speditör.

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

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

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

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

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

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

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

3. Punkt 6.3.1.2 b ska ersättas med följande:

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

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

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

4. I punkt 6.3.1.4 ska tredje stycket ersättas med följande:

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

5. Punkt 6.3.1.5 ska ersättas med följande:

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

Omedelbart efter ett återkallande, och i alla händelser inom 24 timmar från återkallandet, ska den behöriga myndigheten säkerställa att den tidigare säkerhetsgodkända speditörens ändrade status anges i unionsdatabasen för säkerhet i leveranskedjan.Om den säkerhetsgodkända speditören inte längre innehar ett sådant AEO-tillstånd som godkänd ekonomisk aktör som avses i artikel 38.2 b i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 * och i artikel 33 i genomförandeförordning (EU) 2015/2447, eller om dess AEO-tillstånd dras in tillfälligt på grund av bristande efterlevnad av artikel 39 e i förordning (EU) nr 952/2013 och artikel 28 i genomförandeförordning (EU) 2015/2447, ska den behöriga myndigheten vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att den säkerhetsgodkända speditören uppfyller kraven i förordning (EG) nr 300/2008.

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

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

6. Punkt 6.3.1.8 ska ersättas med följande:

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

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

7. Punkt 6.3.2.6 g ska ersättas med följande:

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

8. I punkt 6.3.2.6 ska följande stycke läggas till:

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

9. Punkt 6.4.1.2 c ska ersättas med följande:

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

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

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

10. I punkt 6.4.1.4 ska tredje stycket ersättas med följande:

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

11. Punkt 6.4.1.5 ska ersättas med följande:

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

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

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

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

12. Punkt 6.4.1.7 ska ersättas med följande:

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

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

13. Punkt 6.5.1 ska ersättas med följande:

”6.5.1 Den säkerhetsgodkända speditören ska underhålla en databas som innehåller följande information om varje kontoavsändare den har godkänt före den 1 juni 2017:

a) Uppgifter om företaget, inklusive korrekt företagsadress.

b) Företagets typ av verksamhet.

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

d) Momsregistreringsnummer eller företagets organisationsnummer.

e) Undertecknad *Försäkran om åtagande – kontoavsändare* enligt tillägg 6-D.

Om kontoavsändaren innehar ett AEO-tillstånd som avses i artikel 38.2 b i förordning (EU) nr 952/2013 och i artikel 33 i genomförandeförordning (EU) 2015/2447, ska AEO-tillståndets nummer bevaras i den databas som avses i första stycket.

Databasen ska finnas tillgänglig för inspektion av den behöriga myndigheten.”

14. Följande punkter ska läggas till som punkterna 6.6.1.3, 6.6.1.4 och 6.6.1.5:

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

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

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

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

a) ha genomgått en säkerhetsprövning med godkänt resultat,

b) genomgå en säkerhetsutbildning i enlighet med punkt 11.2.3.9.

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

a) Underteckna ett åkeriavtal med åkeriet.

b) Avstå från att själv anlita en underleverantör.

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

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

15. I punkt 6.8.1.7 ska inledningsfrasen ersättas med följande:

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

16. Punkterna 6.8.3.6 och 6.8.3.7 ska ersättas med följande:

”6.8.3.6 När de säkerhetsåtgärder som avses i punkterna 6.8.3.1–6.8.3.5 har genomförts ska den ACC3 eller den säkerhetsgodkända speditör som validerats för luftfartsskydd i EU (RA3) och som ansvarar för säkerhetsåtgärderna säkerställa att den åtföljande dokumentationen, i form av en flygfraktsedel, motsvarande

postdokumentation eller i en separat försäkran, tillhandahållen elektroniskt eller på papper, innehåller åtminstone följande information:

a) Den unika alfanumeriska identitetskoden för ACC3.

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

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

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

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

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

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

17. Punkt 6.8.3.9 ska ersättas med följande:

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

18. I punkt 6.8.4.11 ska inledningsfrasen ersättas med följande:

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

19. Punkt 6.8.4.12 d ska ersättas med följande:

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

20. Punkterna 6.8.5.5, 6.8.5.6 och 6.8.5.7 ska utgå.

21. Punkt 6.8.6.1.1 ska ersättas med följande:

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

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

b) utan dröjsmål informera de övriga medlemsstaterna och kommissionen.

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

1) Under övervakningen av efterlevnaden.

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

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

22. Följande punkt ska läggas till som punkt 6.8.7:

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

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

6.8.7.2 Om tullkontoret för första införsel vid genomförandet av PLACI (förhandsinformation om frakt före lastning) har rimliga skäl att misstänka att en försändelse som införs i unionens tullområde med flyg skulle kunna innebära ett allvarligt hot mot den civila luftfarten ska försändelsen behandlas som högriskfrakt eller högriskpost (HRCM, *High Risk Cargo or Mail*) i enlighet med punkt 6.7.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

23. I punkt 11.6.3.6 ska följande mening läggas till:

"Den behöriga myndigheten ska förse de validerare som den godkänner med relevanta delar av den icke-offentliga lagstiftningen och nationella program som avser de insatser och områden som ska valideras."

24. Punkt 11.6.3.8 ska ersättas med följande:

”11.6.3.8 Den behöriga myndighet som fungerar som validerare får endast utföra valideringar av lufttrafikföretag, operatörer och verksamhetsutövare som står under dess ansvar, eller under en annan medlemsstats behöriga myndighets ansvar om den myndigheten uttryckligen har begärt att den första myndigheten ska göra detta, eller utsett den att göra detta.”

25. Följande punkt ska läggas till som punkt 11.6.3.11:

”11.6.3.11 Godkännandet av en validerare för luftfartsskydd i EU ska gälla för en period av högst fem år.”

26. Punkt 11.6.4.1 ska ersättas med följande:

”11.6.4.1 En validerare för luftfartsskydd i EU

a) ska inte anses vara godkänd förrän alla uppgifter har förts in i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan,

b) ska, av den behöriga myndigheten eller på dess vägnar, förses med bevis på sin status,

c) får inte utföra valideringar av luftfartsskydd i EU om den har status som validerare för luftfartsskydd enligt ett likvärdigt system i ett tredjeland eller inom en internationell organisation, såvida inte punkt 11.6.4.5 är tillämplig.

Validerare för luftfartsskydd i EU som förtecknas i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan på den behöriga myndighetens vägnar får endast utföra valideringar av lufttrafikföretag, operatörer eller verksamhetsutövare som står under denna behöriga myndighets ansvar.”

27. Punkt 11.6.5.6 ska ersättas med följande:

”11.6.5.6 Valideringsrapporten ska i normalfallet vara på engelska och tillhandahållas den behöriga myndigheten och den validerade verksamhetsutövaren inom högst en månad från det att kontrollen på plats har utförts.

Den behöriga myndigheten ska bedöma valideringsrapporten senast sex veckor efter mottagandet.

Om rapporten gäller ett lufttrafikföretag, en operatör eller en verksamhetsutövare som genomgår validering med avseende på ett befintligt godkännande som löper ut efter de perioder som avses i styckena ovan får den behöriga myndigheten fastställa en längre period för att slutföra bedömningen.

I sådana fall, och om det inte krävs mer information och ytterligare styrkande handlingar för att bedömningen ska kunna slutföras, ska den behöriga myndigheten säkerställa att processen slutförs innan statusen upphör att gälla.

Valideraren ska inom tre månader från dagen för mottagandet av rapporten få skriftlig återkoppling om rapportens kvalitet och, i tillämpliga fall, eventuella rekommendationer och anmärkningar som den behöriga myndigheten anser vara nödvändiga. I tillämpliga fall ska en kopia av denna återkoppling översändas till den behöriga myndighet som har godkänt valideraren.

För godkännande av andra lufttrafikföretag, operatörer eller verksamhetsutövare i enlighet med denna förordning, i de fall där en behörig myndighet har upprättat en valideringsrapport på sitt nationella språk eller har krävt detta av den validerare som utfört valideringen, får en annan behörig myndighet begära en kopia på engelska av den fullständiga valideringsrapporten, vilken inom femton dagar ska tillhandahållas av den första behöriga myndigheten.”

28. Punkt 12.0.2.1 ska ersättas med följande:

”12.0.2.1 Med förbehåll för bestämmelserna i punkt 12.0.5 får följande säkerhetsutrustning installeras efter den 1 oktober 2020 endast om det har beviljats att den förses med märkningen ’EU-stämpel’ eller märkningsstatusen ’EU-stämpel – ansökan under behandling’ som avses i punkt 12.0.2.5:

a) Metalldetektorbågar.

b) EDS-utrustning för att upptäcka sprängämnen (*Explosive Detection System*).

c) ETD-utrustning för att upptäcka spår av sprängämnen (*Explosive Trace Detection*).

d) Utrustning som används inom system för att upptäcka flytande sprängämnen (LEDS-utrustning) (*Liquid Explosive Detection Systems*).

e) Metalldetektorer.

f) Säkerhetsskannrar.

g) Skannerutrustning för skor.

h) Utrustning för att detektera sprängämnesångor (EVD – *Explosive Vapour Detection*).”

29. Punkt 12.0.2.3 ska ersättas med följande:

”12.0.2.3 Märkningen ’EU-stämpel’ får beviljas för säkerhetsutrustning som testats i testcenter som under den behöriga myndighetens ansvar tillämpar åtgärder för kvalitetskontroll i enlighet med Europeiska civila luftfartskonferensens (*European Civil Aviation Conference*) gemensamma utvärderingsprocess (*Common Evaluation Process*).”

30. Punkt 12.0.5.3 ska ersättas med följande:

”12.0.5.3 Säkerhetsutrustning som godkänns på nationell nivå på grundval av punkt 12.0.5.1 eller 12.0.5.2 ska inte automatiskt erhålla märkningen ’EU-stämpel’.”

31. Följande punkt ska läggas till som punkt 12.3.1:

”12.3.1 All utrustning som installeras senast från och med den 1 januari 2023 och som ska användas för säkerhetskontroll av frakt- och postförsändelser, samt av lufttrafikföretagens post och materiel som omfattas av säkerhetsåtgärder i enlighet med kapitel 6, ska vara av typen multivy (*multi-view*).

Den behöriga myndigheten får av objektiva skäl tillåta användning av röntgenutrustning med enkelvy (*single view*) som installeras före den 1 januari 2023 fram till följande datum:

a) Röntgenutrustning med enkelvy (*single view*) installerad före den 1 januari 2016: längst till och med den 31 december 2025.

b) Röntgenutrustning med enkelvy (*single view*) installerad den 1 januari 2016 eller senare: till och med den dag som infaller tio år efter den dag då utrustningen installerades eller längst till och med den 31 december 2027, beroende på vilket som inträffar först.

Den behöriga myndigheten ska underrätta kommissionen om den tillämpar bestämmelserna i andra stycket.”

32. Punkt 12.4.2 ska ersättas med följande:

”12.4.2 **Standarder för EDS**

12.4.2.1 All EDS-utrustning. ska uppfylla följande krav:

a) Utrustning installerad före den 1 september 2014 måste minst uppfylla standard 2.

b) Utrustning installerad från och med den 1 september 2014 till och med den 31 augusti 2022 måste minst uppfylla standard 3.

c) Utrustning installerad från och med den 1 september 2022 till och med den 31 augusti 2026 måste minst uppfylla standard 3.1.

d) Utrustning installerad den 1 september 2026 eller senare måste minst uppfylla standard 3.2.

12.4.2.2 Standard 2 ska upphöra att gälla den 1 september 2021.

12.4.2.3 För att möjliggöra en förlängning av användningen av EDS-utrustning enligt standard 2 ska det finnas fyra flygplatskategorier:

a) Kategori I: flygplats med mer än 25 miljoner passagerare 2019.

b) Kategori II: flygplats med regelbunden lufttrafik till minst ett av de tredjeländer som förtecknas i tillägg 5-A till denna förordning, med undantag för Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland.

c) Kategori III: flygplats som inte redan ingår i kategori I eller II och som har den största trafikvolymen 2019 i respektive medlemsstat.

d) Kategori IV: övriga flygplatser.

12.4.2.4 Den behöriga myndigheten får tillåta användning av EDS-utrustning enligt standard 2 från och med den 1 september 2021 och fram till det datum som framgår av följande tabell:

	EDS-utrustning enligt standard 2 installerad före den 1 januari 2011	EDS-utrustning enligt standard 2 installerad mellan den 1 januari 2011 och den 1 september 2014
Flygplatser i kategori I	1 mars 2022	1 mars 2023
Flygplatser i kategori II eller III	1 september 2022	1 september 2023
Flygplatser i kategori IV	1 mars 2023	1 mars 2024

12.4.2.5 Den behöriga myndigheten ska underrätta kommissionen när den tillåter att användningen av EDS-utrustning enligt standard 2 fortsätter från och med den 1 september 2021.

12.4.2.6 All EDS-utrustning som är avsedd för säkerhetskontroll av kabinbagage ska minst uppfylla standard C1.

12.4.2.7 All EDS-utrustning som är avsedd för säkerhetskontroll av kabinbagage som innehåller bärbara datorer och andra större elektroniska föremål ska minst uppfylla standard C2.

12.4.2.8 All EDS-utrustning som är avsedd för säkerhetskontroll av kabinbagage som innehåller bärbara datorer och andra större elektroniska föremål och vätskor, aerosoler och geléer ska minst uppfylla standard C3.

12.4.2.9 All EDS-utrustning som uppfyller standard C3 ska anses vara likvärdig med LEDS-utrustning som uppfyller standard 2 i fråga om säkerhetskontroll av vätskor, aerosoler och geléer.”