

II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

FORORDNINGER

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2015/1998

af 5. november 2015

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) I overensstemmelse med artikel 4, stk. 3, i forordning (EF) nr. 300/2008 bør Kommissionen vedtage detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer, der er omhandlet i artikel 4, stk. 1, og de generelle foranstaltninger til supplerings af de fælles grundlæggende normer, der er omhandlet i forordningens artikel 4, stk. 2.
- (2) Hvis de indeholder følsomme sikkerhedsoplysninger, bør disse foranstaltninger behandles i overensstemmelse med Kommissionens afgørelse (EU, Euratom) 2015/444 ⁽²⁾, jf. artikel 18, litra a), i forordning (EF) nr. 300/2008. Sådanne foranstaltninger bør vedtages særskilt ved en af Kommissionen vedtaget gennemførelsesafgørelse rettet til medlemsstaterne og bør ikke offentliggøres.
- (3) Kommissionens forordning (EU) nr. 185/2010 ⁽³⁾, som fastsætter de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 4, stk. 3, i forordning (EF) nr. 300/2008, er blevet ændret 20 gange, siden den trådte i kraft. For at sikre klarhed og retssikkerhed bør den derfor ophæves og erstattes af en ny retsakt, der konsoliderer den oprindelige retsakt og alle ændringer heraf. Denne nye retsakt bør også, hvor det er hensigtsmæssigt, gøres klarere og ajourføres i lyset af de praktiske erfaringer, der er høstet, og den relevante teknologiske udvikling.
- (4) Disse foranstaltninger bør revideres regelmæssigt for at sikre, at de er i overensstemmelse med udviklingen i trusselssituationen.
- (5) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Komitéen for Civil Luftfartssikkerhed, der er nedsat ved artikel 19, stk. 1, i forordning (EF) nr. 300/2008 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

De detaljerede foranstaltninger for gennemførelsen af de fælles grundlæggende normer for beskyttelse af civil luftfart mod ulovlige handlinger, som bringer den civile luftfarts sikkerhed i fare, der er omhandlet i artikel 4, stk. 1, i forordning (EF) nr. 300/2008, og de generelle foranstaltninger til supplerings af de fælles grundlæggende normer, der er omhandlet i artikel 4, stk. 2, i samme forordning, er fastlagt i bilaget.

⁽¹⁾ EUT L 97 af 9.4.2008, s. 72.

⁽²⁾ Kommissionens afgørelse (EU, Euratom) 2015/444 af 13. marts 2015 om reglerne for sikkerhedsbeskyttelse af EU's klassificerede informationer (EUT L 72 af 17.3.2015, s. 53).

⁽³⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 185/2010 af 4. marts 2010 om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed (EUT L 55 af 5.3.2010, s. 1).

Artikel 2

Forordning (EU) nr. 185/2010 ophæves. Henvisninger til den ophævede forordning gælder som henvisninger til nærværende forordning.

Artikel 3

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

Den anvendes fra den 1. februar 2016.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 5. november 2015.

På Kommissionens vegne
Jean-Claude JUNCKER
Formand

BILAG

1. SIKKERHED I LUFTHAVNE

1.0. GENERELLE BESTEMMELSER

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

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

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

1.0.3. Uden at dette berører undtagelseskriterierne som fastsat i del K i bilaget til Kommissionens forordning (EF) nr. 272/2009 ⁽¹⁾, kan den kompetente myndighed tillade anvendelse af særlige sikkerhedsprocedurer eller undtagelser fra sikkerhedskontrol mht. beskyttelsen og sikkerheden i en lufthavns airside-områder på dage med højst otte planlagte afgående flyvninger, forudsat at der kun skal foretages af- og pålæsning, ombordstigning eller afstigning for ét luftfartøj ad gangen enten inden for det security-beskyttede områdes kritiske zone eller i en lufthavn, som ligger uden for anvendelsesområdet for punkt 1.1.3.

1.0.4. I forbindelse med dette bilag henviser »genstande, der medbringes af andre personer end passagerer« til ejendele bestemt til personlig brug for den person, der medbringer dem.

1.0.5. Henvisninger til tredjelande i dette kapitel og i givet fald i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005 final ⁽²⁾ omfatter andre lande og territorier, for hvilke afsnit VI i tredje del i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde ikke finder anvendelse ifølge samme traktats artikel 355.

1.1. KRAV TIL PLANLÆGNING AF LUFTHAVNE

1.1.1. Grænselinjer

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

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

1.1.2. Security-beskyttede områder

1.1.2.1. Security-beskyttede områder skal mindst omfatte følgende:

- a) en del af en lufthavn, hvortil screenede afrejsende passagerer har adgang, og
- b) en del af en lufthavn, som screenet afgående indskrevet bagage kan passere eller opbevares i, medmindre det drejer sig om sikret bagage, og
- c) en del af en lufthavn, der er beregnet til at parkere luftfartøjer med henblik på ombordstigning eller lastning.

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

⁽¹⁾ Kommissionens forordning (EF) nr. 272/2009 af 2. april 2009 om supplerung af de fælles grundlæggende normer for civil luftfartssikkerhed som fastlagt i bilaget til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 (EUT L 91 af 3.4.2009, s. 7).

⁽²⁾ Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005 final om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed, der indeholder oplysninger som omhandlet i artikel 18, litra a), i forordning (EF) nr. 300/2008, og om ophævelse af afgørelse (2010) 774 af 13. april 2010.

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

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

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

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

1.1.3.2. Kritiske zoner skal mindst omfatte følgende:

- a) alle dele af en lufthavn, hvortil screenede afrejsende passagerer har adgang, og
- b) alle dele af en lufthavn, som screenet afgående indskrevet bagage kan passere eller opbevares i, medmindre det drejer sig om sikret bagage.

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

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

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

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

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

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

1.2. ADGANGSKONTROL

1.2.1. **Adgang til airside**

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

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

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

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

1.2.2. Adgang til security-beskyttede områder

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

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

- a) et gyldigt boardingkort eller tilsvarende eller
- b) et gyldigt flybesætnings-id-kort eller
- c) et gyldigt lufthavns-id-kort eller
- d) et gyldigt id-kort fra den nationale kompetente myndighed eller
- e) et gyldigt id-kort, som er udstedt af den myndighed, der kontrollerer overholdelsen, og som anerkendes af den kompetente nationale myndighed.

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

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

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

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

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

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

- a) et elektronisk system, der begrænser adgangen til en person ad gangen, eller
- b) adgangskontrol udført af autoriserede personer.

Den kompetente myndighed kan i sit nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart fastsætte, at begrænsningen til en person ad gangen i henhold til litra a) ikke finder anvendelse på adgangspunkter, der udelukkende anvendes af retshåndhævende personale.

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

1.2.2.7. Adgang til security-beskyttede områder skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

1.2.3. Krav til EU's flybesætnings-id-kort og lufthavns-id-kort

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

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

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

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

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

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

- a) efter den udstedende enheds anmodning eller
- b) ved ansættelsesforholdets ophør eller
- c) ved ansættelse hos en anden arbejdsgiver eller
- d) hvis der sker en ændring i behovet for at have adgang til områder, for hvilke der er givet tilladelse, eller
- e) når kortet udløber, eller
- f) når kortet inddrages.

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

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

1.2.3.8. EU's flybesætnings-id-kort og lufthavns-id-kort skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

1.2.4. **Supplerende krav til EU's flybesætnings-id-kort**

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

- a) indehaverens navn og billede og
- b) luftfartsselskabets navn og
- c) ordet »crew« (besætning) på engelsk og
- d) udløbsdatoen.

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

1.2.5.1. Et lufthavns-id-kort skal angive:

- a) indehaverens navn og billede og
- b) navnet på indehaverens arbejdsgiver, medmindre kortet er elektronisk programmeret, og
- c) navnet på enten den udstedende myndighed eller lufthavnen og
- d) de områder, som indehaveren har autoriseret adgang til, og
- e) udløbsdatoen, medmindre kortet er elektronisk programmeret.

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

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

1.2.6. **Krav til bilpas**

1.2.6.1. Der udstedes udelukkende bilpas, når der er fastslået et operationelt behov.

1.2.6.2. Et bilpas skal være køretøjsspecifikt og angive:

- a) de områder, som køretøjet har autoriseret adgang til, og
- b) udløbsdatoen.

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

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

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

1.2.6.5. Bilpasset tilbageleveres øjeblikkeligt til den udstedende enhed:

- a) efter den udstedende enheds anmodning eller
- b) når køretøjet ikke længere benyttes til at opnå adgang til airside eller
- c) ved passets udløb, medmindre passet automatisk gøres ugyldigt.

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

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

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

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

1.2.7. **Adgang under ledsagelse**

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

- a) områder, hvor der kan være passagerer, og
- b) områder i umiddelbar nærhed af det luftfartøj, som de er ankommet med eller skal afrejse med, og
- c) områder, der er beregnet til besætningsmedlemmer og
- d) strækninger mellem terminalen eller adgangspunktet og det luftfartøj, som besætningsmedlemmer er ankommet med eller skal afrejse med.

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

1.2.7.3. En ledsager skal:

- a) besidde et gyldigt id-kort som omhandlet i punkt 1.2.2.2, litra c), d) eller e), og
- b) være autoriseret til at være ledsager i security-beskyttede områder og
- c) have den eller de ledsagede personer under opsyn hele tiden og
- d) skabe rimelig sikkerhed for, at den eller de ledsagede personer ikke begår brud på sikkerheden.

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

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

1.2.8. Andre undtagelser

Andre undtagelser skal være underlagt de bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelses-afgørelse C(2015) 8005.

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

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

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

- a) manuel undersøgelse
- b) metaldetektorkarme (WTMD)
- c) bombehunde
- d) spordetektionsudstyr (ETD)
- e) securityscannere, som ikke benytter ioniserende stråling
- f) en kombination af spordetektionsudstyr (ETD) og håndholdt metaldetektorudstyr (HHMD).

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

1.3.1.3. Bombehunde og spordetektionsudstyr må kun anvendes som en supplerende metode til screening af andre personer end passagerer eller som et ikke-systematisk alternativ til en manuel undersøgelse, metaldetektorkarme eller securityscannere.

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

- a) manuel undersøgelse
- b) røntgenudstyr
- c) EDS-udstyr til sporing af eksplosive stoffer
- d) bombehunde
- e) spordetektionsudstyr (ETD).

1.3.1.5. Punkt 4.1.2.4 – 4.1.2.7 og 4.1.2.11 finder anvendelse på screening af genstande, der medbringes af andre personer end passagerer.

- 1.3.1.6. Bombehunde og spordetektionsudstyr må kun anvendes som en supplerende metode til screening af andre personer end passagerer eller som et ikke-systematisk alternativ til en manuel undersøgelse, røntgenudstyr eller EDS-udstyr.
- 1.3.1.7. Når andre personer end passagerer og deres medbragte genstande skal screenes løbende og stikprøvevist, fastlægges screeninghyppigheden af den kompetente myndighed ud fra en risikovurdering.
- 1.3.1.8. Screening af andre personer end passagerer og deres medbragte genstande skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

1.3.2. **Undtagelser og særlige screeningprocedurer**

- 1.3.2.1. Den kompetente myndighed må ud fra en objektiv begrundelse undtage andre personer end passagerer fra screening eller lade dem blive underkastet særlige screeningprocedurer på den betingelse, at de ledsages af en person, som er autoriseret til at være ledsager i overensstemmelse med punkt 1.2.7.3.
- 1.3.2.2. Andre screenede personer end passagerer, som kortvarigt forlader kritiske zoner, kan undtages fra screening ved deres tilbagevenden på den betingelse, at de har været under konstant observation af autoriserede personer i tilstrækkelig grad til at skabe en rimelig sikkerhed for, at de ikke bringer forbudte genstande ind i kritiske zoner.
- 1.3.2.3. Undtagelser og særlige screeningprocedurer skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

1.4. **UNDERSØGELSE AF KØRETØJER**

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

- 1.4.1.1. Alle køretøjer undersøges, inden de får adgang til kritiske zoner. Efter undersøgelsen beskyttes de mod ulovlige handlinger, indtil de får adgang til kritiske zoner.
- 1.4.1.2. Føreren og eventuelle passagerer må ikke opholde sig i køretøjet, mens det undersøges. De pålægges at tage deres personlige ejendele med sig ud af køretøjet med henblik på en screening.
- 1.4.1.3. Der anvendes klart definerede metoder, der sikrer en vilkårlig udvælgelse af de områder, som skal undersøges.
- 1.4.1.4. Køretøjer, der får adgang til kritiske zoner, skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

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

- 1.4.2.1. Føreren og eventuelle passagerer må ikke opholde sig i køretøjet, mens det undersøges. De pålægges at tage deres personlige ejendele med sig ud af køretøjet med henblik på en screening.
- 1.4.2.2. Der anvendes klart definerede metoder, der sikrer en vilkårlig udvælgelse af de køretøjer og de områder, som skal undersøges.
- 1.4.2.3. Køretøjer, der får adgang til andre dele af security-beskyttede områder end de kritiske zoner, skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

1.4.3. **Undersøgelsesmetoder**

- 1.4.3.1. En manuel undersøgelse skal bestå af et grundigt manuelt tjek af de udvalgte områder, herunder indhold, for at skabe rimelig sikkerhed for, at de ikke indeholder forbudte genstande.
- 1.4.3.2. De følgende metoder må kun benyttes som en supplerende undersøgelsesmetode:
 - a) bombehunde og
 - b) spordetektionsudstyr (ETD).

1.4.3.3. Undersøgelsesmetoder skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

1.4.4. **Undtagelser og særlige undersøgelsesprocedurer**

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

1.4.4.2. Undtagelser og særlige undersøgelsesprocedurer skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

1.5. OVERVÅGNING, PATRULJERING OG ANDEN FYSISK KONTROL

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

- a) grænselinjerne mellem landside, airside, security-beskyttede områder, kritiske zoner og, hvor dette er relevant, demarkerede områder og
- b) områder ved og i nærheden af terminalen, hvortil offentligheden har adgang, herunder parkeringsområder og adgangsveje, og
- c) synlig anbringelse og gyldighed af personers id-kort i andre security-beskyttede områder end de områder, hvor der findes passagerer, og
- d) synlig anbringelse og gyldighed af bilpas for køretøjer, der befinder sig på airside, og
- e) indskrevet bagage, fragt og post, forsyninger til flyvningen samt luftfartsselskabers post og materialer, som befinder sig i kritiske områder, og som afventer lastning.

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

- a) lufthavnens størrelse, herunder operationernes antal og art, og
- b) lufthavnens udformning, bl.a. samspillet mellem lufthavnens forskellige områder, og
- c) mulighederne og begrænsningerne i henseende til overvågning og patruljering.

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

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

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

1.6. FORBUDTE GENSTANDE

1.6.1. Andre personer end passagerer må ikke medbringe de genstande, som er opført i tillæg 1-A, i security-beskyttede områder.

1.6.2. Der kan indrømmes en undtagelse fra punkt 1.6.1 på betingelse af, at vedkommende person er bemyndiget til at medbringe forbudte genstande i security-beskyttede områder for at varetage opgaver, der er afgørende for driften af lufthavnsfaciliteter eller luftfartøjer eller for udførelsen af opgaver under flyvningen.

- 1.6.3. For at gøre det muligt at sammenkæde en person, der har tilladelse til at medbringe en eller flere af de genstande, der er opført i tillæg 1-A, med den medbragte genstand:
- a) skal personen have og medbringe en tilladelse. Tilladelsen angives enten på id-kortet, som giver adgang til security-beskyttede områder, eller på en særskilt skriftlig erklæring. På tilladelsen angives den eller de genstande, som må medbringes, enten som en kategori eller en specifik genstand. Hvis tilladelsen er angivet på id-kortet, skal den kunne genkendes på »need to know«-basis, eller
 - b) skal der forefindes et system ved sikkerhedskontrolpunktet, som angiver, hvilke personer der har tilladelse til at medbringe hvilke genstande, enten som en kategori eller en specifik genstand.
- 1.6.4. Sammenkædningen foretages, inden personen får lov at medbringe den eller de pågældende genstande i security-beskyttede områder eller om bord på et luftfartøj, eller ved antastning gennemført af personer, der udfører overvågning eller patruljering i henhold til punkt 1.5.1, litra c).
- 1.6.5. Genstande, der er opført i tillæg 1-A, må opbevares i security-beskyttede områder forudsat, at de opbevares under sikre forhold. Genstande, der er opført under litra c), d) og e) i tillæg 4-C, må opbevares i security-beskyttede områder, forudsat at de ikke er tilgængelige for passagerer.

TILLÆG 1-A

ANDRE PERSONER END PASSAGERER

LISTE OVER FORBUDTE GENSTANDE

- a) *skydevåben og andre anordninger til affyring af projektiler* — anordninger, der kan eller ser ud til at kunne bruges til at forårsage alvorlig personskade ved affyring af et projektil, herunder:
- alle typer af skydevåben, f.eks. pistoler, revolvere, rifler og haglgeværer
 - legetøjpistoler, kopier og efterligninger af skydevåben, der ligner rigtige våben
 - komponenter til skydevåben bortset fra kikkertsigter
 - trykluft- og CO₂-skydevåben, f.eks. luftpistoler, pellet guns, luftrifler og skydevåben, der affyrer stålkugler
 - signalpistoler og startpistoler
 - buer, armbrøster og pile
 - geværer, som affyrer harpuner og spyd
 - slynger og slangebøsser
- b) *elektrochokapparater* — anordninger, der er konstrueret med det særlige formål at bedøve eller lamme offeret, herunder:
- elektrochokapparater som f.eks. elektrochokpistoler, tasere og elektrochokstave
 - apparater til at lamme og aflive dyr
 - lammende eller bedøvende kemikalier, gasser og spray, f.eks. mace, peberspray, capsicumspray, tåregas, syreholdig spray og dyrefskrækningspray
- c) *eksplosive og brændbare stoffer og anordninger* — eksplosive og brændbare stoffer og anordninger, der kan, eller ser ud til at kunne bruges til at forårsage alvorlig personskade eller til at udøve en trussel mod flysikkerheden, herunder:
- ammunition
 - fænghætter

- detonatorer og lunter/spræng- og tændsnore/brandrør
 - kopier eller efterligninger af eksplosive genstande
 - miner, granater og andre militære eksplosivstofmagasiner
 - fyrværkeri og andre pyrotekniske artikler
 - røgbomber og røgpatroner
 - dynamit, krudt og plastiske eksplosivstoffer.
- d) enhver anden genstand, som kan bruges til at forårsage alvorlig personskade, og som ikke anvendes almindeligvis i security-beskyttede områder, f.eks. kampsportsudstyr, sabler, sværd osv.

2. DEMARKEREDE OMRÅDER I LUFTHAVNE

Ingen bestemmelser i denne forordning.

3. FLYSIKKERHED

3.0. GENERELLE BESTEMMELSER

- 3.0.1. Medmindre andet er angivet, sikrer et luftfartsselskab gennemførelsen af de i dette kapitel fastsatte foranstaltninger for sine luftfartøjer.
- 3.0.2. Tredjelande, som følger sikkerhedsnormer, der er anerkendt som værende ækvivalente med de fælles grundlæggende normer for flysikkerhed, er opført i tillæg 3-B.
- 3.0.3. Et luftfartøj behøver ikke at blive underkastet et flysikkerhedstjek. Det skal underkastes en flysikkerhedskontrol i overensstemmelse med punkt 3.1.
- 3.0.4. Et luftfartsselskab skal efter anmodning have oplyst af lufthavnsoperatøren, om dets luftfartøjer befinder sig i en kritisk zone. I tvivlstilfælde antages det, at luftfartøjet befinder sig i en anden zone end en kritisk zone.
- 3.0.5. Anses et område ikke længere for at være en kritisk zone på grund af en ændret sikkerhedsstatus, underretter lufthavnen de luftfartsselskaber, der berøres heraf.
- 3.0.6. Henvisninger til tredjelande i dette kapitel og i givet fald i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005 omfatter andre lande og territorier, for hvilke afsnit VI i tredje del i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde ikke finder anvendelse ifølge samme traktats artikel 355.

3.1. FLYSIKKERHEDSKONTROL

3.1.1. **Hvornår skal der udføres flysikkerhedskontrol**

- 3.1.1.1. Et luftfartøj skal altid underkastes flysikkerhedskontrol, når der er grund til at antage, at uvedkommende personer kan have haft adgang til det.
- 3.1.1.2. En flysikkerhedskontrol skal bestå af en undersøgelse af specifikke områder af et luftfartøj som fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.
- 3.1.1.3. Et luftfartøj, der passerer ind i en kritisk zone fra et tredjeland, som ikke er opført i tillæg 3-B, underkastes flysikkerhedskontrol på et hvilket som helst tidspunkt efter, at passagererne forlader det område, som skal afsøges, og/eller efter aflæsning af lastrummet.
- 3.1.1.4. Et luftfartøj, der ankommer fra en medlemsstat, hvor det var i transit efter at være ankommet fra et tredjeland, som ikke er opført i tillæg 3-B, betragtes som et luftfartøj, der ankommer fra et tredjeland.

3.1.1.5. Bestemmelsen af, hvornår flysikkerhedskontrol skal udføres, skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

3.1.2. **Hvordan skal flysikkerhedskontrol udføres**

Fremgangsmåden for udførelse af flysikkerhedskontrol skal være underlagt de bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

3.1.3. **Oplysninger om flysikkerhedskontrollen**

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

- a) rutenummer og
- b) den foregående flyvnings afgangslufthavn.

Når der er udført flysikkerhedskontrol, oplyses ligeledes:

- c) dato og tidspunkt for afslutningen af flysikkerhedskontrollen og
- d) navn og underskrift på den person, som er ansvarlig for udførelsen af flysikkerhedskontrollen.

3.2. BESKYTTELSE AF LUFTFARTØJER

3.2.1. **Beskyttelse af luftfartøjer — Generelt**

3.2.1.1. Uanset hvor i en lufthavn et luftfartøj parkeres, skal alle dets udvendige døre beskyttes mod uautoriseret adgang ved at:

- a) sikre, at personer, som prøver at få uautoriseret adgang, omgående antastes, eller
- b) lukke luftfartøjets udvendige døre. Når luftfartøjet befinder sig i en kritisk zone, anses udvendige døre, som ikke er tilgængelige for personer, der befinder sig på jordniveau, for at være lukket, hvis adgangsfaciliteter er fjernet og placeret så langt fra luftfartøjet, at personers adgang hindres i rimelig grad, eller
- c) anvende elektroniske midler, som øjeblikkeligt afslører uautoriseret adgang, eller
- d) anvende et elektronisk lufthavns-id-kort adgangssystem ved alle døre direkte ud mod boardingbroen, der støder op til en åben luftfartøjsdør, og som kun tillader adgang for personer, der er uddannet i overensstemmelse med punkt 11.2.3.7. Disse personer skal sikre, at uautoriseret adgang forhindres, når de benytter døren.

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

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

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

- a) have adgangsfaciliteter ryddet bort eller
- b) forsegles eller
- c) aflåses eller
- d) overvåges.

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

- 3.2.2.2. Hvis adgangsfaciliteter er ryddet bort fra døre, hvortil en person ikke har adgang fra jordniveau, skal disse placeres tilstrækkeligt langt fra luftfartøjet til, at adgangen hindres i rimelig grad.
- 3.2.2.3. Er de udvendige døre låst, må disse døre kun kunne låses op af personer med et operationelt behov.
- 3.2.2.4. Overvåges de udvendige døre, skal overvågningen sikre, at uautoriseret adgang til luftfartøjet øjeblikkeligt afsløres.
- 3.2.2.5. Beskyttelsen af luftfartøjer med lukkede udvendige døre i en anden zone end en kritisk zone skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

TILLÆG 3-A

FLYSIKKERHEDSKONTROL

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for flysikkerhedskontrol i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

TILLÆG 3-B

FLYSIKKERHED

TREDJELANDE OG OVERSØISKE LANDE OG TERRITORIER, FOR HVILKE AFSNIT VI I TREDJE DEL I TRAKTATEN OM DEN EUROPÆISKE UNIONS FUNKTIONSMÅDE IKKE FINDER ANVENDELSE IFØLGE SAMME TRAKTATS ARTIKEL 355, SOM FØLGER SIKKERHEDSNORMER, DER ER ANERKENDT SOM VÆRENDE ÆKVIVALENTE MED DE FÆLLES GRUNDLÆGGENDE NORMER

Med hensyn til flysikkerhed er de sikkerhedsnormer, der følges af nedenstående tredjelande og andre lande og territorier, for hvilke afsnit VI i tredje del i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde ikke finder anvendelse ifølge samme traktats artikel 355, anerkendt som værende ækvivalente med de fælles grundlæggende normer:

Amerikas Forenede Stater

Færøerne, hvad angår Vagar lufthavn

Grønland, hvad angår Kangerlussuaq lufthavn

Guernsey

Jersey

Isle of Man

Kommissionen underretter straks medlemsstaternes ansvarlige myndigheder, hvis den har oplysninger om, at sikkerhedsnormer, der anvendes i tredjelande eller andre lande og territorier, som har betydelig indflydelse på den generelle luftfartssikkerhed i EU, ikke længere svarer til EU's fælles grundlæggende normer.

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

4. PASSAGERER OG HÅNDBAGAGE

4.0. GENERELLE BESTEMMELSER

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

- 4.0.2. Tredjelande, som følger sikkerhedsnormer, der er anerkendt som værende ækvivalente med de fælles grundlæggende normer for passagerer og håndbagage, er opført i tillæg 4-B.
- 4.0.3. Passagerer og deres håndbagage, der ankommer fra en medlemsstat, hvor luftfartøjet var i transit efter at være ankommet fra et tredjeland, som ikke er opført i tillæg 4-B, betragtes som passagerer og håndbagage, der ankommer fra et tredjeland, medmindre det bekræftes, at disse passagerer og deres håndbagage blev screenet i denne medlemsstat.
- 4.0.4. I dette bilag forstås ved:
- a) »væsker, spray og gelé« (LAGs = liquids, aerosols and gels): pasta, lotioner, blandinger af flydende og faste stoffer og indholdet af trykbeholdere, f.eks. tandpasta, hårgelé, drikkevarer, supper, sirup, parfume, barberskum og andre produkter med lignende konsistens.
 - b) »sikret forseglingspose« (security tamper-evident bag — STEB): en pose, der er i overensstemmelse med Organisationen for International Civil Luftfarts anbefalede retningslinjer for sikkerhedskontrol.
 - c) »LEDS-udstyr til sporing af flydende eksplosive stoffer« (LEDS = Liquid Explosive Detection Systems): udstyr, der kan spore materialer, der opfylder bestemmelserne i punkt 12.7 i bilaget til Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.
- 4.0.5. Henvisninger til tredjelande i dette kapitel og i givet fald i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005 omfatter andre lande og territorier, for hvilke afsnit VI i tredje del i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde ikke finder anvendelse ifølge samme traktats artikel 355.

4.1. SCREENING AF PASSAGERER OG HÅNDBAGAGE

4.1.1. Screening af passagerer

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

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

- a) manuel undersøgelse
- b) metaldetektorkarme (WTMD)
- c) bombehund
- d) spordetektionsudstyr (ETD)
- e) securityscannere, som ikke benytter ioniserende stråling
- f) spordetektionsudstyr i kombination med håndholdt metaldetektorudstyr (HHMD).

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

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

4.1.1.4. Når metaldetektorkarme udløser en alarm, skal årsagen til dette opklares.

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

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

- 4.1.1.7. Den kompetente myndighed kan fastsætte kategorier af passagerer, som af objektive grunde underkastes særlige screeningprocedurer eller kan undtages fra screening. Kommissionen underrettes om de fastsatte kategorier.
- 4.1.1.8. Screening af passagerer skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.
- 4.1.1.9. Bombehunde og spordetektionsudstyr må kun benyttes som en supplerende screeningmetode.
- 4.1.1.10. Når der benyttes en securityscanner med operatør som defineret under punkt 12.11.1, andet afsnit, til screening af passagerer, efterleves følgende minimumskrav:
- securityscannere må ikke lagre, opbevare, kopiere, printe eller hente billeder. Ethvert billede, der skabes under screeningen, kan dog holdes fast i den tid, det tager for operatøren at analysere det, hvorefter det slettes, så snart passageren er clearet. Uvedkommende adgang til og anvendelse af billedet er forbudt og skal forhindres
 - den operatør, der analyserer billedet, skal befinde sig i et særskilt lokale, således at vedkommende ikke kan se den passager, der screenes
 - det er forbudt i det særskilte lokale, hvor billedet analyseres, at medbringe enhver form for teknisk anordning, som kan lagre, kopiere, fotografere eller på anden måde registrere billeder
 - billedet må ikke knyttes sammen med oplysninger om den screenede person, og vedkommende skal forblive anonym
 - en passager kan bede om, at hans/hendes billede analyseres af en operatør af et bestemt køn
 - billedet skal være uklart eller udvisket, således at det ikke er muligt at identificere passagerens ansigt.

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

Passagerer har ret til at fravælge screening med securityscanner. I så fald tages alternative screeningmetoder i brug, herunder mindst en manuel undersøgelse i overensstemmelse med tillæg 4-A til Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005. Når en securityscanner udløser en alarm, skal årsagen til dette opklares.

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

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

4.1.2. Screening af håndbagage

- 4.1.2.1. Inden screeningen tages bærbare computere og andre større elektriske artikler ud af håndbagagen, og de screenes særskilt, medmindre håndbagagen skal screenes med EDS-udstyr, der opfylder norm C2 eller højere.
- 4.1.2.2. Den kompetente enhed i alle lufthavne screener ved indgangen til et security-beskyttet område som et minimum LAGs, der er erhvervet i en lufthavn eller om bord på et luftfartøj, og som er forseglet i en STEB, hvori der befinder sig et tilfredsstillende og synligt bevis for, at de pågældende LAGs er købt i en lufthavns airside-område eller om bord på et luftfartøj, samt LAGs, der skal bruges undervejs på rejsen enten til medicinske formål eller som et nødvendigt led i en særlig diæt, herunder baby mad.

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

Når LAGs er taget ud af bagagen, fremviser passageren:

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

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

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

- a) manuel undersøgelse
- b) røntgenudstyr
- c) EDS-udstyr til sporing af eksplosive stoffer
- d) bombehunde i kombination med litra a)
- e) spordetektionsudstyr (ETD).

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

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

4.1.2.5. Hvis der benyttes røntgen- eller EDS-udstyr, skal hvert billede gennemgås af skærmoperatøren eller analyseres med auto clear software (ACS).

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

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

4.1.2.8. Tasker, der viser sig at indeholde en større elektrisk artikel, screenes igen, efter at denne artikel er fjernet fra tasken, og den elektriske artikel screenes særskilt, medmindre håndbagagen blev screenet med EDS-udstyr, der opfylder norm C2 eller højere.

4.1.2.9. Bombehunde og spordetektionsudstyr (ETD) må kun benyttes som en supplerende screening-metode.

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

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

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

4.1.2.12. Screening af håndbagage skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

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

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

- a) hvis de pågældende LAGs er pakket i individuelle beholdere på højst 100 milliliter eller tilsvarende i en gennemsigtig, genlukkelig plasticpose, som højst rummer 1 liter, idet der skal være god plads til indholdet i posen, som skal være fuldstændig lukket,
- b) hvis den pågældende LAG ved købet på den pågældende lufthavns airside-område blev pakket i en STEB
- c) hvis den STEB-pakkede LAG har oprindelse i en anden EU-lufthavn eller et luftfartøj tilhørende et EU-luftfartsselskab og endnu engang forsegles i en STEB, før den bringes ud af lufthavnens security-beskyttede område
- d) hvis den pågældende LAG screenes med LEDS-udstyr i lufthavnens airside-område og forsegles i en STEB.

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

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

- a) skal tydeligt kunne identificeres som en STEB, der bruges i den pågældende lufthavn og
- b) skal indeholde bevis for, at den pågældende LAG er købt eller genforseglet i den pågældende lufthavn inden for de seneste tre timer og
- c) skal være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

4.1.3.3. Screening af LAGs skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

4.2. BESKYTTELSE AF PASSAGERER OG HÅNDBAGAGE

Beskyttelse af passagerer og håndbagage skal være underlagt de bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

4.3. POTENTIelt UREGERLIGE PASSAGERER

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

4.3.2. Meddelelsen skal indeholde følgende oplysninger:

- a) personens identitet og køn og
- b) begrundelse for transporten og
- c) navn og titel på en eventuel eskorte og
- d) en risikovurdering fra den kompetente myndighed, herunder begrundelsen for eskorte eller ingen eskorte og
- e) om nødvendigt forudgående tildeling af siddepladser og
- f) hvilken type rejsedokumenter der foreligger.

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

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

4.4. FORBUDTE GENSTANDE

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

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

- a) den kompetente myndighed har godkendt, at genstanden må medbringes, og
- b) luftfartsselskabet er blevet underrettet om passageren og den artikel, passageren medbringer, inden passagererne stiger om bord, og
- c) de gældende sikkerhedsbestemmelser er opfyldt.

Disse genstande anbringes under sikre forhold om bord på luftfartøjet.

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

TILLÆG 4-A

KRAV TIL MANUEL UNDERSØGELSE

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for manuel undersøgelse i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

TILLÆG 4-B

PASSAGERER OG HÅNDBAGAGE

TREDJELANDE OG ANDRE LANDE OG TERRITORIER, FOR HVILKE AFSNIT VI I TREDJE DEL I TRAKTATEN OM DEN EUROPÆISKE UNIONS FUNKTIONSMÅDE IKKE FINDER ANVENDELSE IFØLGE SAMME TRAKTATS ARTIKEL 355, SOM FØLGER SIKKERHEDSNORMER, DER ER ANERKENDT SOM VÆRENDE ÆKVIVALENTE MED DE FÆLLES GRUNDLÆGGENDE NORMER

Med hensyn til passagerer og håndbagage er de sikkerhedsnormer, der følges af nedenstående tredjelande og andre lande og territorier, for hvilke afsnit VI i tredje del i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde ikke finder anvendelse ifølge samme traktats artikel 355, anerkendt som værende ækvivalente med de fælles grundlæggende normer.

Amerikas Forenede Stater

Færøerne, hvad angår Vagar lufthavn

Grønland, hvad angår Kangerlussuaq lufthavn

Guernsey

Jersey

Isle of Man

Kommissionen underretter straks medlemsstaternes ansvarlige myndigheder, hvis den har oplysninger om, at sikkerhedsnormer, der anvendes i tredjelande eller andre lande og territorier, som har betydelig indflydelse på den generelle luftfartssikkerhed i EU, ikke længere svarer til EU's fælles grundlæggende normer.

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

TILLÆG 4-C

PASSAGERER OG HÅNDBAGAGE

LISTE OVER FORBUDTE GENSTANDE

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

- a) *skydevåben og andre anordninger til affyring af projektiler* — anordninger, der kan eller ser ud til at kunne bruges til at forårsage alvorlig personskade ved affyring af et projektil, herunder:
- alle typer af skydevåben, f.eks. pistoler, revolvere, rifler og haglgeværer
 - legetøjspistoler, kopier og efterligninger af skydevåben, der ligner rigtige våben
 - komponenter til skydevåben bortset fra kikkertsigter
 - trykluft- og CO₂-skydevåben, f.eks. luftpistoler, pellet guns, luftrifler og skydevåben, der affyrer stålkugler
 - signalpistoler og startpistoler
 - buer, armbrøster og pile
 - geværer, som affyrer harpuner og spyd
 - slynger og slangebøsser
- b) *elektrochokapparater* — anordninger, der er konstrueret med det særlige formål at bedøve eller lamme offeret, herunder:
- elektrochokapparater som f.eks. elektrochokpistoler, tasere og elektrochokstave
 - apparater til at lamme og aflive dyr
 - lammende eller bedøvende kemikalier, gasser og spray, f.eks. mace, peberspray, capsicumspray, tåregas, syreholdig spray og dyrefafkrækningspray
- c) *spidse og skarpe genstande* — spidse og skarpe genstande, der kan bruges til at forårsage alvorlig personskade, herunder:
- genstande, der er udformet til at hugge, f.eks. store og små økser og kødøkser
 - isøkser og issyle
 - barberblade
 - hobbyknive
 - **knive med en bladlængde på mere end 6 cm**
 - sakse med en bladlængde på mere end 6 cm målt fra omdrejningspunktet
 - kampsportsudstyr med skarpe spidser eller kanter
 - sværd og sabler
- d) *værktøj* — værktøj, der kan bruges til enten at forårsage alvorlig personskade eller til at udøve en trussel mod flysikkerheden, herunder:
- køben
 - bor og borehoveder, herunder batteridrevne boremaskiner

- værktøjer med et blad eller skaft på mere end 6 cm, der kan bruges som våben, f.eks. skruetrækkere og mejsler
 - save, herunder batteridrevne save
 - blæselamper
 - bolt- og sømpistoler
- e) *stumpe redskaber* — genstande, der kan forårsage alvorlig personskade, når de bruges til at slå med, herunder:
- baseball- og softballbat
 - køller og stave, f.eks. totenschlægere, knipler og politistave
 - kampsportsudstyr
- f) *eksplosive og brændbare stoffer og anordninger* — eksplosive og brændbare stoffer og anordninger, der kan, eller ser ud til at kunne bruges til at forårsage alvorlig personskade eller til at udøve en trussel mod flysikkerheden, herunder:
- ammunition
 - fænghætter
 - detonatorer og lunter/spræng- og tændsnore/brandrør
 - kopier eller efterligninger af eksplosive genstande
 - miner, granater og andre militære eksplosivstofmagasiner
 - fyrværkeri og andre pyrotekniske artikler
 - røgbomber og røgpatroner
 - dynamit, krudt og plastiske eksplosivstoffer.

5. INDSKREVET BAGAGE

5.0. GENERELLE BESTEMMELSER

- 5.0.1. Medmindre andet er angivet, sikres gennemførelsen af de foranstaltninger, som er fastsat i dette kapitel, af myndigheden, lufthavnsoperatøren, luftfartsselskabet eller den ansvarlige enhed i overensstemmelse med det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart som omhandlet i artikel 10 i forordning (EF) nr. 300/2008.
- 5.0.2. Tredjelande, som følger sikkerhedsnormer, der er anerkendt som værende ækvivalente med de fælles grundlæggende normer for indskrevet bagage, er opført i tillæg 5-A.
- 5.0.3. Indskrevet bagage, der ankommer fra en medlemsstat, hvor luftfartøjet var i transit efter at være ankommet fra et tredjeland, som ikke er opført i tillæg 5-A, betragtes som indskrevet bagage, der ankommer fra et tredjeland, medmindre det bekræftes, at denne indskrevne bagage blev screenet i denne medlemsstat.
- 5.0.4. I dette kapitel forstås ved »sikret bagage« screenet afgående indskrevet bagage, der er fysisk beskyttet med henblik på at sikre, at der ikke anbringes genstande deri.
- 5.0.5. Henvisninger til tredjelande i dette kapitel og i givet fald i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005 omfatter andre lande og territorier, for hvilke afsnit VI i tredje del i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde ikke finder anvendelse ifølge samme traktats artikel 355.

5.1. SCREENING AF INDSKREVET BAGAGE

- 5.1.1. Følgende metoder anvendes, enten enkeltvis eller i kombination, til screening af indskrevet bagage:
- a) manuel undersøgelse eller
 - b) røntgenudstyr eller

- c) EDS-udstyr til sporing af eksplosive stoffer eller
- d) spordetektionsudstyr (ETD) eller
- e) bombebehunde.

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

- 5.1.2. En manuel undersøgelse skal bestå af et grundigt manuelt tjek af bagagen og dennes samlede indhold for at skabe rimelig sikkerhed for, at den ikke indeholder forbudte genstande.
- 5.1.3. Hvis der benyttes røntgen- eller EDS-udstyr, skal enhver genstand, der er så kompakt, at den hæmmer skærmoperatørens evne til at analysere bagagens indhold, screenes ved hjælp af en anden metode.
- 5.1.4. Screening ved hjælp af spordetektionsudstyr (ETD — Explosive Trace Detection equipment) skal bestå af en analyse af prøver, som udtages fra bagagens yderside og inderside og fra dens indhold. Indholdet kan også underkastes en manuel undersøgelse.
- 5.1.5. Den kompetente myndighed kan fastsætte kategorier af indskrevet bagage, som af objektive grunde underkastes særlige screeningprocedurer eller kan undtages fra screening. Kommissionen underrettes om de fastsatte kategorier.
- 5.1.6. Screening af indskrevet bagage skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.
- 5.1.7. Personer, der screener indskrevet bagage med røntgenudstyr eller EDS-udstyr, må normalt ikke tilbringe mere end 20 minutter med løbende at gennemgå billeder. Efter hver af disse perioder må skærmoperatøren ikke gennemgå billeder i mindst 10 minutter. Dette krav gælder alene, hvis strømmen af billeder, som skal gennemgås, er kontinuerlig.

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

5.2. BESKYTTELSE AF INDSKREVET BAGAGE

- 5.2.1. Passagerer må ikke få adgang til screenet indskrevet bagage, medmindre det er deres egen bagage, og de er under opsyn for at sikre, at:
 - a) ingen forbudte genstande, jf. tillæg 5-B, anbringes i den indskrevne bagage eller
 - b) ingen forbudte genstande, jf. tillæg 4-C, fjernes fra den indskrevne bagage og medbringes i de security-beskyttede områder eller om bord på et luftfartøj.
- 5.2.2. Indskrevet bagage, som ikke er beskyttet mod uautoriseret adgang, screenes på ny.
- 5.2.3. Beskyttelse af indskrevet bagage skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

5.3. SAMMENKÆDNING AF BAGAGE

5.3.1. Identifikation af indskrevet bagage

- 5.3.1.1. Luftfartsselskabet sikrer i forbindelse med ombordstigningsprocessen, at en passager fremviser et gyldigt boardingkort eller tilsvarende, hvorpå dennes indskrevne bagage er angivet.
- 5.3.1.2. Luftfartsselskabet sikrer, at der forefindes en procedure, hvormed det er muligt at identificere indskrevet bagage tilhørende personer, som ikke er steget om bord, eller som forlod luftfartøjet før afgang.
- 5.3.1.3. Hvis passageren ikke er om bord på luftfartøjet, betragtes den indskrevne bagage, der er angivet på hans boardingkort eller tilsvarende, som uledsaget.

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

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

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

5.3.2.2. Der er fastsat yderligere detaljerede bestemmelser for omstændigheder, som passageren ikke har haft indflydelse på, i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

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

5.3.3.1. Uledsaget, indskrevet bagage, som ikke er omfattet af punkt 5.3.2, skal screenes ved hjælp af en af de metoder, som er fastsat i punkt 5.1.1, og hvor dette er relevant, anvendes de yderligere krav, der er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

5.3.3.2. Indskrevet bagage, som bliver uledsaget bagage grundet andre omstændigheder end dem, der er anført i punkt 5.3.2.2, skal fjernes fra luftfartøjet og screenes på ny, inden den lastes igen.

5.3.3.3. Der er fastsat yderligere detaljerede bestemmelser for passende sikkerhedskontrol for uledsaget, indskrevet bagage i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

5.4. FORBUDTE GENSTANDE

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

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

- a) den kompetente myndighed har nationale regler, som tillader, at genstanden må medbringes, og
- b) de gældende sikkerhedsbestemmelser er opfyldt.

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

TILLÆG 5-A

INDSKREVET BAGAGE

TREDJELANDE OG ANDRE LANDE OG TERRITORIER, FOR HVILKE AFSNIT VI I TREDJE DEL I TRAKTATEN OM DEN EUROPÆISKE UNIONS FUNKTIONSMÅDE IKKE FINDER ANVENDELSE IFØLGE SAMME TRAKTATS ARTIKEL 355, SOM FØLGER SIKKERHEDSNORMER, DER ER ANERKENDT SOM VÆRENDE ÆKVIVALENTE MED DE FÆLLES GRUNDLÆGGENDE NORMER

Med hensyn til indskrevet bagage er de sikkerhedsnormer, der følges af nedenstående tredjelande og andre lande og territorier, for hvilke afsnit VI i tredje del i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde ikke finder anvendelse ifølge samme traktats artikel 355, anerkendt som værende ækvivalente med de fælles grundlæggende normer:

Amerikas Forenede Stater

Færøerne, hvad angår Vagar lufthavn

Grønland, hvad angår Kangerlussuaq lufthavn

Guernsey

Jersey

Isle of Man

Kommissionen underretter straks medlemsstaternes ansvarlige myndigheder, hvis den har oplysninger om, at sikkerhedsnormer, der anvendes i tredjelande eller andre lande og territorier, som har betydelig indflydelse på den generelle luftfartssikkerhed i EU, ikke længere svarer til EU's fælles grundlæggende normer.

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

TILLÆG 5-B

INDSKREVET BAGAGE

LISTE OVER FORBUDTE GENSTANDE

Passagerer må ikke medbringe følgende genstande i deres indskrevne bagage:

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

- ammunition
- fænghætter
- detonatorer og lunter/spræng- og tændsnore/brandrør
- miner, granater og andre militære eksplosivstofmagasiner
- fyrværkeri og andre pyrotekniske artikler
- røgbomber og røgpatroner
- dynamit, krudt og plastiske eksplosivstoffer.

6. FRAGT OG POST

6.0. GENERELLE BESTEMMELSER

- 6.0.1. Myndigheden, lufthavnsoperatøren, luftfartsselskabet eller den ansvarlige enhed ifølge definitionen i dette kapitel sikrer gennemførelsen af de foranstaltninger, som er fastsat i dette kapitel.
- 6.0.2. Brugsklare eksplosive og brændbare anordninger, som ikke befordres i overensstemmelse med de gældende sikkerhedsregler, betragtes som forbudte genstande i fragtforsendelser og post.
- 6.0.3. Henvisninger til tredjelande i dette kapitel og i givet fald i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005 omfatter andre lande og territorier, for hvilke afsnit VI i tredje del i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde ikke finder anvendelse ifølge samme traktats artikel 355.

6.1. SIKKERHEDSKONTROL — GENERELLE BESTEMMELSER

- 6.1.1. Al fragt og post screenes af en sikkerhedsgodkendt fragtagent, inden det lastes på et luftfartøj, medmindre:
 - a) en sikkerhedsgodkendt fragtagent har gennemført den krævede sikkerhedskontrol af forsendelsen, og forsendelsen har været beskyttet mod uautoriseret adgang, fra denne sikkerhedskontrol blev udført og frem til lastningen, eller
 - b) en kendt befragter har gennemført den krævede sikkerhedskontrol af forsendelsen, og forsendelsen har været beskyttet mod uautoriseret adgang, fra denne sikkerhedskontrol blev udført og frem til lastningen eller
 - c) en registreret befragter har gennemført den krævede sikkerhedskontrol af forsendelsen, og forsendelsen har været beskyttet mod uautoriseret adgang, fra denne sikkerhedskontrol blev udført og frem til lastningen, og forsendelsen ikke lastes på et passagerfly, eller
 - d) forsendelsen er undtaget fra screening, og den er beskyttet mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvorfra den blev identificerbar luftfragt eller identificerbar luftpost, og frem til lastningen.

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

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

6.2. SCREENING

6.2.1. Screening

6.2.1.1. I forbindelse med screening af fragt eller post:

- a) anvendes de midler eller metoder, der giver størst sandsynlighed for at opdage forbudte genstande, idet der tages hensyn til forsendelsens art, og
- b) skal de anvendte midler eller metoder være af en tilstrækkeligt høj standard til, at det med rimelighed sikres, at der ikke er forbudte genstande skjult i forsendelsen.

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

6.2.1.3. Screening af fragt og post skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

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

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

- a) manuel undersøgelse
- b) røntgenudstyr
- c) EDS-udstyr
- d) bombehunde (EDD)
- e) spordetektionsudstyr (ETD)
- f) visuel kontrol
- g) metaldetektorer (MDE).

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

6.2.1.6. Der må kun anvendes andre passende former for sikkerhedskontrol, når det på grund af forsendelsens art ikke er muligt at anvende nogen af de øvrige midler eller metoder, som er angivet i punkt 6.2.1.5, hvis den kompetente myndighed godkender dette, og Kommissionen er underrettet herom.

6.2.2. Undtagelser fra screening

Der er fastsat bestemmelser for undtagelser fra screening i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

6.3. SIKKERHEDSGODKENDTE FRAGTAGENTER

6.3.1. Godkendelse af sikkerhedsgodkendte fragtagenter

6.3.1.1. Sikkerhedsgodkendte fragtagenter godkendes af den kompetente myndighed.

Godkendelsen som sikkerhedsgodkendt fragtagent skal gælde for en specifik lokalitet.

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

En sikkerhedsgodkendt fragtagent kan give en eller flere af følgende opgaver i underentreprise:

- a) den i punkt 6.3.2 omhandlede sikkerhedskontrol til en anden sikkerhedsgodkendt fragtagent
- b) den i punkt 6.3.2 omhandlede sikkerhedskontrol til en anden enhed, når kontrollen gennemføres i den sikkerhedsgodkendte fragtagents egne lokaler eller i en lufthavn og er omfattet af den sikkerhedsgodkendte fragtagents eller lufthavnens sikkerhedsprogram
- c) den i punkt 6.3.2 omhandlede sikkerhedskontrol til en anden enhed, når kontrollen gennemføres andetsteds end i den sikkerhedsgodkendte fragtagents egne lokaler eller i en lufthavn, og den kompetente myndighed har certificeret eller godkendt enheden og opført den på en liste med henblik på at levere disse tjenester
- d) beskyttelsen og transporten af en forsendelse til en speditør, som opfylder kravene i punkt 6.6.

6.3.1.2. Der gælder følgende procedure for godkendelse af sikkerhedsgodkendte fragtagenter:

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

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

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

Den underskrevne erklæring opbevares af den pågældende kompetente myndighed.

- 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 dertil hørende gennemførelsesretsakter.

Bortset fra kravene i punkt 6.2 skal den relevante toldmyndigheds undersøgelse af ansøgerens lokaliteter i henhold til artikel 14n i Kommissionens forordning (EØF) nr. 2454/93 ⁽¹⁾ betragtes som et kontrolbesøg på stedet, hvis den fandt sted højst 3 år forud for den dato, hvor ansøgeren ansøger om godkendelse som sikkerhedsgodkendt fragtagent. Ansøgeren stiller AEO-certifikatet og toldmyndighedernes relevante vurdering til rådighed med henblik på yderligere inspektion.

⁽¹⁾ Kommissionens forordning (EØF) nr. 2454/93 af 2. juli 1993 om visse gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EØF) nr. 2913/92 om indførelse af en EF-toldkodeks (EFT L 253 af 11.10.1993, s. 1).

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

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

- d) En sikkerhedsgodkendt fragtagent anses ikke for godkendt, førend oplysningerne om denne er opført i »Unionens database til sikring af forsyningskæden«.

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

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

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

Bortset fra kravene i punkt 6.2 skal den relevante toldmyndigheds undersøgelse af den sikkerhedsgodkendte fragtagents lokaliteter i overensstemmelse med artikel 14n i forordning (EØF) nr. 2454/93 betragtes som en kontrol på stedet.

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

Hvis enheden ikke længere besidder et AEO-certifikat som omhandlet i artikel 14a, stk. 1, litra b) eller c), i forordning (EØF) nr. 2454/93, eller hvis dette AEO-certifikat suspenderes som følge af overtrædelse af forordningens artikel 14k, skal den kompetente myndighed iværksætte egnede foranstaltninger for at sikre sig, at den sikkerhedsgodkendte fragtagent opfylder kravene i forordning (EF) nr. 300/2008.

Enheden skal underrette den kompetente myndighed om eventuelle ændringer i forbindelse med dens AEO-certifikat, der er nævnt i artikel 14a, stk. 1, litra b) eller c), i forordning (EØF) nr. 2454/93.

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

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

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

- 6.3.1.8. Den kompetente myndighed stiller alle oplysninger til rådighed for toldmyndighederne vedrørende en sikkerhedsgodkendt fragtagents status, der kan have relevans for indehavelsen et AEO-certifikat, jf. artikel 14a, stk. 1, litra b) eller c), i forordning (EØF) nr. 2454/93. Dette skal også omfatte oplysninger om nye godkendelser af sikkerhedsgodkendte fragtagenter, inddragelse af status som sikkerhedsgodkendt fragtagent, forlængelse og inspektioner, verifikationsplaner og resultater af disse vurderinger.

Den kompetente myndighed og de nationale toldmyndigheder skal fastlægge de nærmere regler for denne udveksling af oplysninger.

6.3.2. Sikkerhedsgodkendte fragtagers gennemførelse af sikkerhedskontrol

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

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

6.3.2.3. Den sikkerhedsgodkendte fragtaget skal sikre, at forsendelser, der ikke tidligere har været underkastet hele den påkrævede sikkerhedskontrol:

a) screenes i overensstemmelse med punkt 6.2 eller

b) modtages til opbevaring på den sikkerhedsgodkendte fragtagers eneansvar, uden at de kan identificeres som luftfragtforsendelser før udvælgelsen, og de udvælges selvstændigt uden mellemkomst af afsenderen eller enhver person eller enhed, bortset fra dem, som den sikkerhedsgodkendte fragtaget har udpeget og uddannet til dette formål.

Litra b) må kun anvendes, hvis afsenderen ikke kan forudse, om forsendelsen skal transporteres ad luftvejen.

6.3.2.4. Efter at sikkerhedskontrollen som beskrevet i punkt 6.3.2.1 til 6.3.2.3 i denne forordning og punkt 6.3 i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005 er udført, skal den sikkerhedsgodkendte fragtaget sikre:

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

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

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

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

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

6.3.2.6. Den i punkt 6.3.2.5 omhandlede dokumentation skal stilles til rådighed for den kompetente myndighed med henblik på inspektion, før forsendelsen lastes om bord på et luftfartøj, og efterfølgende i den samlede flyvetid, dog mindst i 24 timer, og den skal indeholde alle følgende oplysninger:

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

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

c) forsendelsens indhold undtagen for forsendelser, som er anført i punkt 6.2.1, litra d) og e), i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005

d) forsendelsens sikkerhedsstatus, dvs.

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

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

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

- e) årsagen til, at der er udstedt sikkerhedsstatus, med angivelse af:
- »KC«, der betyder, at forsendelsen er modtaget fra en kendt befragter, eller
 - »AC«, der betyder, at forsendelsen er modtaget fra en registreret befragter, eller
 - »RA«, der betyder udvalgt af en sikkerhedsgodkendt fragtagent, eller
 - de anvendte screeningmidler eller –metoder, eller
 - begrundelsen for at undtage forsendelsen fra screening
- f) navnet på den person, der udstedte denne sikkerhedsstatus, eller en tilsvarende identifikation samt dato og tidspunkt for udstedelsen
- g) den entydige identifikationskode, der er tildelt af den kompetente myndighed, til en sikkerhedsgodkendt fragtagent, der har accepteret den sikkerhedsstatus, som en anden sikkerhedsgodkendt fragtagent har givet forsendelsen.

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

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

- a) den sikkerhedsgodkendte fragtagent, som foretager konsolideringen, opbevarer de oplysninger, der kræves ifølge punkt 6.3.2.6, litra a) til g), for hver enkelt forsendelse i flyvningens eller flyvningernes varighed, dog mindst i 24 timer, og
- b) den dokumentation, der følger med konsolideringen, indeholder den alfanumeriske identifikationskode for den sikkerhedsgodkendte fragtagent, som foretog konsolideringen, en entydig identifikationskode for konsolideringen samt dennes sikkerhedsstatus.

Litra a) kræves ikke for konsolideringer, som altid screenes, eller som undtages fra screening i overensstemmelse med punkt 6.2.1, litra d) og e), i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005, hvis den sikkerhedsgodkendte fragtagent giver konsolideringen en entydig identifikationskode samt angiver dens sikkerhedsstatus og en enkelt begrundelse for, at denne sikkerhedsstatus blev udstedt.

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

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

Den sikkerhedskontrol, der skal udføres af en sikkerhedsgodkendt fragtagent, skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

6.4. KENDTE BEFRAGTERE

6.4.1. Godkendelse af kendte befragtere

6.4.1.1. Kendte befragtere godkendes af den kompetente myndighed.

Godkendelsen som kendt befragter skal gælde for en specifik lokalitet.

6.4.1.2. Der gælder følgende procedure for godkendelse af kendte befragtere:

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

Ansøgeren skal have udleveret den »vejledning til kendte befragtere«, der findes i tillæg 6-B, og den »valideringstjekliste for kendte befragtere«, der findes i tillæg 6-C.

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

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

Når valideringstjeklisten er gennemgået, behandles oplysningerne på tjeklisten fortroligt.

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

- c) Den relevante toldmyndigheds undersøgelse af ansøgerens lokaliteter i henhold til artikel 14n i forordning (EØF) nr. 2454/93 anses for et kontrolbesøg på stedet, hvis den fandt sted højst 3 år forud for den dato, hvor ansøgeren ansøger om godkendelse som kendt befragter. Ansøgeren skal i så fald udfylde de oplysninger, der kræves i første del af »valideringstjeklisten for kendte befragtere«, som findes i tillæg 6-C, og sende den til den kompetente myndighed sammen med den forpligtelseserklæring, der skal være underskrevet af ansøgerens juridiske repræsentant eller af den person, der er ansvarlig for sikkerheden på lokaliteten.

Ansøgeren stiller AEO-certifikatet og toldmyndighedernes relevante vurdering til rådighed med henblik på yderligere inspektion.

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

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

Finder den kompetente myndighed de oplysninger, der er afgivet under litra a) og b), henholdsvis a) og c) alt efter tilfældet, utilfredsstillende, meddeles grundene til dette øjeblikkeligt til den enhed, der ansøger om godkendelse som kendt befragter.

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

6.4.1.3. En kendt befragter skal udpege mindst en person på hver lokalitet til at varetage ansvaret for anvendelsen af og tilsynet med gennemførelsen af sikkerhedskontrollen på denne lokalitet. Denne person skal have gennemgået en baggrundskontrol med et tilfredsstillende resultat i overensstemmelse med punkt 11.1.

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

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

Den relevante toldmyndigheds undersøgelse af den kendte befragters lokaliteter i overensstemmelse med artikel 14n i forordning (EØF) nr. 2454/93 skal betragtes som en kontrol på stedet.

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

Hvis enheden ikke længere besidder et AEO-certifikat som omhandlet i artikel 14a, stk. 1, litra b) eller c), i forordning (EØF) nr. 2454/93, eller hvis dette AEO-certifikat suspenderes som følge af overtrædelse af forordningens artikel 14k, skal den kompetente myndighed iværksætte egnede foranstaltninger for at sikre sig, at den kendte befragter opfylder kravene i forordning (EF) nr. 300/2008.

Enheden skal underrette den kompetente myndighed om eventuelle ændringer i forbindelse med dens AEO-certifikat, der er nævnt i artikel 14a, stk. 1, litra b) eller c), i forordning (EØF) nr. 2454/93.

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

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

Kendte befragtere, der godkendes i overensstemmelse med punkt 6.4.1.2, litra d), i dette bilag, skal også være underlagt den yderligere bestemmelse, som er fastsat punkt 6.4 i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

- 6.4.1.7. Den kompetente myndighed stiller alle oplysninger til rådighed for toldmyndighederne vedrørende en kendt befragters status, der kan have relevans for indehavelsen af et AEO-certifikat, jf. artikel 14a, stk. 1, litra b) eller c), i forordning (EØF) nr. 2454/93. Dette omfatter oplysninger om nye godkendelser af kendte befragtere, inddragelse af status som kendte befragtere, forlængelse og inspektioner, verifikationsplaner og resultater af disse vurderinger.

Den kompetente myndighed og de nationale toldmyndigheder skal fastlægge de nærmere regler for denne udveksling af oplysninger.

6.4.2. **Kendte befragteres gennemførelse af sikkerhedskontrol**

- 6.4.2.1. En kendt befragter skal sikre, at:

- a) sikkerhedsniveauet på lokaliteten eller i lokalerne er tilstrækkelig til at beskytte identificerbar luftfragt og identificerbar luftpost mod uautoriseret adgang og
- b) alt personale, som udfører sikkerhedskontrol, er ansat og uddannet i overensstemmelse med kravene i kapitel 11, og alt personale, der har adgang til identificerbar luftfragt eller identificerbar luftpost, for hvilken den krævede sikkerhedskontrol er gennemført, skal være ansat og uddannet i sikkerhedsbevidsthed i overensstemmelse med kravene i kapitel 11 og
- c) identificerbar luftfragt og identificerbar luftpost i forbindelse med produktion, pakning, oplagring, forsendelse og/eller transport i givet fald beskyttes mod uautoriseret adgang eller uautoriserede indgreb.

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

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

6.5. REGISTREREDE BEFRAGTERE

- 6.5.1. Registrerede befragtere udpeges af en sikkerhedsgodkendt fragtagent.

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

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

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

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

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

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

- c) Den sikkerhedsgodkendte fragtagent foretager en validering ved at fastlægge følgende oplysninger om den potentielle registrerede befragter:
- virksomhedsoplysninger, herunder en autentisk adresse, og
 - virksomhedens art og
 - kontaktoplysninger, herunder for den eller de person(er), der er ansvarlig(e) for sikkerheden, og
 - CVR-nummer og
 - AEO-certifikatnummeret, hvis undtagelsen i punkt 6.5.2, litra b), anvendes.
- d) Hvis den sikkerhedsgodkendte fragtagent finder de oplysninger, der forelægges i henhold til litra b) og c), tilfredsstillende, kan den sikkerhedsgodkendte fragtagent udpege enheden som registreret befragter.

- 6.5.3. Den sikkerhedsgodkendte fragtagent skal føre en database over de oplysninger, der henvises til i punkt 6.5.2, litra c). Denne database skal stilles til rådighed for den kompetente myndighed med henblik på inspektion.
- 6.5.4. Hvis der ikke er nogen aktivitet i form af fragt- eller postforsendelser ad luftvejen på den registrerede befragters konto i en periode på to år, bortfalder befragterens status som registreret befragter.
- 6.5.5. Hvis den kompetente myndighed eller den sikkerhedsgodkendte fragtagent ikke længere er af den opfattelse, at den registrerede befragter opfylder instrukserne i tillæg 6-D, trækker den sikkerhedsgodkendte fragtagent øjeblikkeligt vedkommendes status som registreret befragter tilbage.
- 6.5.6. Hvis den sikkerhedskontrol, der er specificeret i »Luftfartssikkerhedsinstrukser for registrerede befragtere«, uanset årsagen, ikke er udført for en forsendelse, eller hvis den registrerede befragter ikke står for forsendelsen for dennes egen regning, angiver den registrerede befragter tydeligt dette over for sin sikkerhedsgodkendte fragtagent, således at punkt 6.3.2.3 kan anvendes.

6.6. BESKYTTELSE AF FRAGT OG POST

6.6.1. Beskyttelse af fragt og post under transport

- 6.6.1.1. Med henblik på at sikre, at forsendelser, for hvilke den krævede sikkerhedskontrol er udført, beskyttes mod uautoriseret adgang under transporten:
- a) skal forsendelserne pakkes eller forsegles af den sikkerhedsgodkendte fragtagent, den kendte befragter eller den registrerede befragter på en sådan måde, at ethvert indgreb tydeligt ses; er dette ikke muligt, skal der træffes alternative beskyttelsesforanstaltninger for at sikre forsendelsens integritet, og
 - b) skal lastrummet i det køretøj, som forsendelserne skal transporteres i, være aflåst eller forsejlet; lastbiler med presenninger sikres med TIR-snor for at sikre, at eventuelle indgreb er tydelige; ladet på ladvogne holdes under observation, og

- c) skal speditørerklæringen, der findes i tillæg 6-E, accepteres af den speditør, som har indgået transportaftalen med den sikkerhedsgodkendte fragtagent, den kendte befragter eller den registrerede befragter, medmindre speditøren selv er godkendt som en sikkerhedsgodkendt fragtagent.

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

Som alternativ til litra c) kan speditøren dokumentere over for den sikkerhedsgodkendte fragtagent, den kendte befragter eller den registrerede befragter, som speditøren udfører transport for, at han er blevet certificeret eller godkendt af en kompetent myndighed.

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

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

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

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

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

- a) de beskyttes fysisk således, at der ikke er muligt at anbringe forbudte genstande heri, eller
- b) de ikke efterlades uden opsyn, og adgangen begrænses til personer, som deltager i beskyttelse og lastning af fragt og post på et luftfartøj.

6.7. HØJRISIKOFRAGT OG -POST (HRCM)

Der er fastsat bestemmelser vedrørende højriskofragt og -post i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

6.8. SIKKERHEDSPROCEDURER FOR FRAGT OG POST, DER BRINGES IND I UNIONEN FRA TREDJELANDE

6.8.1. Udpegning af luftfartsselskaber

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

- a) af den kompetente myndighed i den medlemsstat, som udstedte luftfartsselskabets AOC
- b) af den kompetente myndighed i den medlemsstat, der er opført i bilaget til Kommissionens forordning (EF) nr. 748/2009⁽¹⁾, for luftfartsselskaber, som ikke har et AOC udstedt af en medlemsstat
- c) af den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor luftfartsselskabet har sin hovedbase i Unionen, eller en anden kompetent myndighed i Unionen efter aftale med den pågældende myndighed, hvis der tale om luftfartsselskaber, som ikke har et AOC udstedt af en medlemsstat, og som ikke er opført i bilaget til forordning (EF) nr. 748/2009.

⁽¹⁾ Kommissionens forordning (EF) nr. 748/2009 af 5. august 2009 om en liste over luftfartøjsoperatører, som den 1. januar 2006 udførte eller derefter har udført en af luftfartsaktiviteterne i bilag I til direktiv 2003/87/EF, med angivelse af den til hver luftfartøjsoperatør hørende administrerende medlemsstat (EUT L 219 af 22.8.2009, s. 1).

- 6.8.1.2. En udpegning af et luftfartsselskab som et ACC3 for så vidt angår dets fragt- og postflyvninger fra en lufthavn, hvor ACC3-udpegning er påkrævet (i det følgende benævnt »relevante fragtflyvninger«), foretages på grundlag af:
- udnævnelsen af en person med overordnet ansvar på luftfartsselskabets vegne i henseende til gennemførelsen af sikkerhedsbestemmelser for fragt eller post i forbindelse med den relevante fragtflyvning og
 - en EU-luftfartssikkerhedsvalideringsrapport, som bekræfter gennemførelsen af sikkerhedsforanstaltninger.
- 6.8.1.3. Den kompetente myndighed tildeler det udpegede ACC3 en entydig alfanumerisk identifikationskode i standardformatet til identifikation af luftfartsselskabet og den tredjelandslufthavn, hvor luftfartsselskabet er udpeget til at transportere fragt eller post til Unionen.
- 6.8.1.4. Udpegningen er gyldig fra den dato, hvor den kompetente myndighed har indført ACC3's oplysninger i Unionens database til sikring af forsyningskæden, i en periode på højst fem år.
- 6.8.1.5. Et ACC3, der er opført i Unionens database til sikring af forsyningskæden, anerkendes i alle medlemsstater for alle flyvninger fra tredjelandslufthavnen til Unionen.

6.8.2. EU-validering af luftfartssikkerhed for ACC3

- 6.8.2.1. EU-validering af luftfartssikkerhed med hensyn til et luftfartsselskabs relevante fragtflyvninger skal bestå af:
- en undersøgelse af luftfartsselskabets sikkerhedsprogram for at sikre, at det er relevant og fyldestgørende dækker alle punkter i tillæg 6-G og
 - kontrol af gennemførelsen af luftfartssikkerhedsforanstaltninger i forbindelse med de relevante fragtflyvninger ved hjælp af tjeklisten i tillæg 6-C3.
- 6.8.2.2. Den kontrol af gennemførelsen, som foretages ved EU-validering af luftfartssikkerheden, skal ske på stedet i et omfang svarende til ét af følgende:
- I den lufthavn, hvorfra luftfartsselskabet foretager relevante fragtflyvninger, før en ACC3-udpegning kan tildeles den pågældende lufthavn.

Hvis der ved en efterfølgende EU-validering af luftfartssikkerheden konstateres manglende gennemførelse af et eller flere af de mål, der er anført i tjeklisten i tillæg 6-C3, udpeger den kompetente myndighed ikke luftfartsselskabet som ACC3 for de relevante fragtflyvninger uden bevis for, at luftfartsselskabet har gennemført foranstaltninger for at udbedre den konstaterede mangel.
 - I et repræsentativt antal lufthavne, hvorfra et luftfartsselskab foretager relevante fragtflyvninger, før ACC3-udpegning er tildelt alle lufthavne, hvorfra dette luftfartsselskab foretager relevante fragtflyvninger, gælder følgende betingelser:
 - et luftfartsselskab, der foretager en række relevante fragtflyvninger, anmoder om denne mulighed og
 - den kompetente myndighed har verificeret, at luftfartsselskabet benytter et internt kvalitetsstyringsprogram på sikkerhedsområdet, og dette skal være ækvivalent med EU-valideringen af luftfartssikkerheden og
 - det repræsentative antal skal omfatte mindst 3, dog mindst 5 %, af lufthavnene og alle lufthavne, der befinder sig i højrisikoområder og
 - den kompetente myndighed har accepteret en køreplan, der sikrer EU-validering af luftfartssikkerheden for hvert år udpegningen også gælder for andre lufthavne, for hvilke ACC3-udpegning vil blive tildelt, eller indtil alle lufthavne er valideret. Hvert år foretages mindst et antal valideringer svarende til det, der kræves i litra c). Køreplanen skal redegøre for valget af yderligere lufthavne og
 - alle ACC3-udpegninger skal udløbe den samme dag og

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

- EU-validering af luftfartssikkerheden for alle lufthavne, hvor ACC3-udpegning er påkrævet, i overensstemmelse med punkt 6.8.2.2.1, inden for en frist, der fastsættes af den kompetente myndighed, eller
- en fordobling af antallet af EU-valideringer af luftfartssikkerheden, jf. litra d), for hvert af ACC3-udpegningernes resterende år.

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

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

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

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

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

- a) en sikkerhedsgodkendt fragtagent med EU-validering af luftfartssikkerheden har gennemført den krævede sikkerhedskontrol af forsendelsen, og forsendelsen har været beskyttet mod uautoriseret adgang fra denne sikkerhedskontrol blev udført og frem til lastningen, eller
- b) en kendt befragter med EU-validering af luftfartssikkerheden har gennemført den krævede sikkerhedskontrol af forsendelsen, og forsendelsen har været beskyttet mod uautoriseret adgang fra denne sikkerhedskontrol blev udført og frem til lastningen, eller
- c) den krævede sikkerhedskontrol af forsendelsen er gennemført af en registreret befragter på ansvar af det pågældende ACC3 eller en sikkerhedsgodkendt fragtagent med EU-validering af luftfartssikkerheden, og forsendelsen har været beskyttet mod uautoriseret adgang, fra denne sikkerhedskontrol blev udført og frem til lastningen, og forsendelsen ikke lastes på et passagerfly, eller
- d) forsendelsen er undtaget fra screening i overensstemmelse med punkt 6.1.1, litra d), og den har været beskyttet mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvor den blev identificerbar luftfragt eller identificerbar luftpost, og frem til lastningen.

6.8.3.2. Fragt og post, der medbringes til Unionen, screenes ved hjælp af de midler og metoder, der er anført i punkt 6.2.1, til en standard, der er tilstrækkeligt høj til, at det med rimelighed kan sikres, at forsendelsen ikke indeholder forbudte genstande.

6.8.3.3. ACC3 sikrer i forbindelse med:

- a) overførsel og transit af fragt eller post, at screening i overensstemmelse med punkt 6.8.3.2, eller sikkerhedskontrol er udført af ACC3 selv eller af en enhed med EU-validering af luftfartssikkerheden på oprindelsesstedet eller andre steder i forsyningskæden, og at sådanne forsendelser er blevet beskyttet mod uautoriseret adgang, fra denne sikkerhedskontrol blev udført og frem til lastningen og

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

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

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

6.8.4. Validering af sikkerhedsgodkendte fragtagenter og kendte befragtere

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

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

b) tredjelandets enheder underkaster de relevante fragthåndteringsaktiviteter en EU-validering af luftfartssikkerheden i intervaller, som ikke overstiger fem år, og giver ACC3 en kopi af valideringsrapporten. Valideringsrapporten skal i forbindelse med tredjelandes sikkerhedsgodkendte fragtagenter omfatte forpligtelseserklæringen som angivet i tillæg 6-H2 og tjeklisten som angivet i tillæg 6-C2 og i forbindelse med tredjelandes kendte befragtere omfatte forpligtelseserklæringen som angivet i tillæg 6-H3 og tjeklisten som angivet i tillæg 6-C4. Valideringsrapporten skal også omfatte en erklæring fra EU-luftfartssikkerhedsva- lidatoren som angivet i tillæg 11-A.

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

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

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

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

- a) oplysninger om virksomheden, herunder en autentisk adresse og
- b) hvilken form for virksomhed der drives, dog ikke følsomme forretningsoplysninger og
- c) kontaktoplysninger, også for den eller de person(er), der er ansvarlig(e) for sikkerheden og
- d) virksomhedens registreringsnummer, hvis et sådant findes og
- e) valideringsrapporten (i påkommende tilfælde).

Databasen skal stilles til rådighed for inspektion af ACC3.

Andre EU-luftfartssikkerhedsva- liderede enheder må føre en sådan database.

6.8.4.4. En enhed, der medbringer luftfragt eller -post og driver et net med forskellige lokaliteter i tredjelande, kan få udstedt en fælles udpegning som sikkerhedsgodkendt fragtagent med EU-validering af luftfartssikkerheden, der omfatter alle nettets lokaliteter, forudsat at:

- a) de relevante luftfartssikkerhedsoperationer inden for nettet, herunder transport mellem lokaliteterne, er omfattet af et samlet sikkerhedsprogram eller standardiserede sikkerhedsprogrammer og
- b) ved gennemførelsen af sikkerhedsprogrammer(ne) skal der benyttes et fælles internt kvalitetsstyringsprogram på sikkerhedsområdet, som er ækvivalent med EU-valideringen af luftfartssikkerheden og
- c) før nettet udpeges som sikkerhedsgodkendt fragtagent med EU-validering af luftfartssikkerheden, underkastes følgende af enhedens lokaliteter en EU-validering af luftfartssikkerheden:
 - i) lokaliteten eller lokaliteterne, hvorfra fragten eller posten direkte leveres til et ACC3, og
 - ii) mindst to, dog mindst 20 %, af nettets lokaliteter, hvorfra fragt eller post overdrages til lokaliteten eller lokaliteterne, der nævnt i nr. i), og
 - iii) alle lokaliteter beliggende i tredjelande, som er opført i tillæg 6-I i Kommissionens gennemførelses-afgørelse C(2015) 8005.

For at opretholde udpegningen som sikkerhedsgodkendt fragtagent med EU-validering af luftfartssikkerheden for alle nettets endnu ikke validerede lokaliteter frem til den 30. juni 2018 senest skal yderligere mindst to, dog mindst 20 %, af de lokaliteter, hvorfra fragt eller post overdrages til lokaliteter, der er nævnt i punkt 6.8.4.4, litra c), nr. i), underkastes en EU-validering af luftfartssikkerheden for hvert år efter udpegningsåret, indtil alle lokaliteter er valideret.

En EU-luftfartssikkerhedsvalidator skal fastsætte køreplanen med en liste over rækkefølgen for hvert år af tilfældigt udvalgte lokaliteter, som skal valideres. Køreplanen skal fastsættes uafhængigt af den enhed, som driver nettet, og enheden må ikke ændre køreplanen. Denne køreplan skal udgøre en integrerende del af valideringsrapporten, som ligger til grund for udpegningen af nettet som sikkerhedsgodkendt tredjelands-fragtagent med EU-validering.

Efter at en lokalitet i nettet har gennemgået en EU-validering af luftfartssikkerheden, skal den anses for en sikkerhedsgodkendt fragtagent med EU-validering af luftfartssikkerheden i overensstemmelse med punkt 6.8.4.2, litra a).

6.8.4.5. Konkluderes det efter en EU-validering af luftfartssikkerheden hos en lokalitet i det net, der er omhandlet i punkt 6.8.4.4, litra c), nr. ii), at lokaliteten ikke opfylder målene i tjeklisten i tillæg 6-C2, skal fragt og post fra denne lokalitet screenes i en lokalitet, der er valideret i henhold til 6.8.4.2, litra a), indtil en EU-validering af luftfartssikkerheden bekræfter overensstemmelsen med tjeklistens mål.

6.8.4.6. Punkt 6.8.4.4 til 6.8.4.6 udløber den 30. juni 2018.

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

6.8.5.1. Manglende efterlevelse af kravene

1. Hvis Kommissionen eller en kompetent myndighed konstaterer alvorlige mangler vedrørende en flyvning foretaget af et ACC3, som skønnes at have en væsentlig indvirkning på den generelle luftfartssikkerhed i Unionen, skal den:
 - a) straks underrette det pågældende ACC3 samt anmode om bemærkninger og egnede foranstaltninger til at udbedre den alvorlige mangel og
 - b) straks underrette Kommissionen og de øvrige medlemsstater.
2. Hvis en kompetent myndighed ikke har modtaget en meddelelse om, at manglen er udbedret, kan Kommissionen efter høring af den komité for civil luftfartssikkerhed, der er nedsat ved artikel 19, stk. 1, i forordning (EF) nr. 300/2008, konkludere, at luftfartsselskabet ikke længere kan anerkendes som et ACC3 enten for bestemte ruter eller for alle ruter fra tredjelande til Unionen. I sådanne tilfælde slettes oplysningerne om det pågældende ACC3 i Unionens database til sikring af forsyningskæden.

3. Et luftfartsselskab, hvis anerkendelse som ACC3 er trukket tilbage i henhold til punkt 6.8.5.1.2, får ikke sin anerkendelse fornyet og kan heller ikke optages i Unionens database til sikring af forsyningskæden, før en EU-validering af luftfartssikkerheden har slået fast, at den alvorlige mangel er udbedret, og den relevante kompetente myndighed har underrettet komitéen for civil luftfartssikkerhed herom.

6.8.5.2. Ophør

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

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

TILLÆG 6-A

FORPLIGTELSESERKLÆRING — SIKKERHEDSGODKENDT FRAGTAGENT

I overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008⁽¹⁾ om fastsættelse af fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart og dertil hørende gennemførelsesretsakter

erklærer undertegnede, at:

- oplysningerne i virksomhedens sikkerhedsprogram efter min bedste overbevisning er korrekte og præcise
- praksis og procedurer, som er fastlagt i dette sikkerhedsprogram, vil blive gennemført og opretholdt på alle lokaliteter, der er omfattet af dette program
- sikkerhedsprogrammet vil blive justeret og tilpasset, så det opfylder alle fremtidige, relevante ændringer af EU-lovgivningen, medmindre [virksomhedens navn] over for [den kompetente myndigheds navn] tilkendegiver et ønske om ikke længere at optræde som en sikkerhedsgodkendt fragtagent
- [virksomhedens navn] skriftligt vil informere [den kompetente myndigheds navn] om:
 - a) mindre ændringer af dens sikkerhedsprogram, f.eks. ændringer vedrørende virksomhedens navn, personen med ansvar for sikkerhed eller kontaktoplysninger eller den person, som har brug for adgang til Unionens database til sikring af forsyningskæden, hurtigst muligt, og senest inden for 10 arbejdsdage, og
 - b) større planlagte ændringer, f.eks. nye screeningprocedurer, større anlægsarbejder, som kunne påvirke virksomhedens opfyldelse af den relevante EU-lovgivning, eller ændring af lokalitet/adresse, mindst 15 arbejdsdage inden arbejdet påbegyndes, eller den planlagte ændring skal finde sted
- for at sikre opfyldelsen af den relevante EU-lovgivning vil [virksomhedens navn] fuldt ud samarbejde i forbindelse med alle inspektioner, når dette er nødvendigt, og give adgang til alle dokumenter efter inspektørers anmodning
- [virksomhedens navn] vil oplyse [den kompetente myndigheds navn] om eventuelle alvorlige brud på sikkerheden og om eventuelle mistænkelige omstændigheder, som kunne være relevante for luftfragtens/luftpostens sikkerhed, bl.a. eventuelle forsøg på at skjule forbudte genstande i forsendelser
- [virksomhedens navn] vil sikre, at hele det relevante personale uddannes i overensstemmelse med kapitel 11 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 og er opmærksomme på deres sikkerhedsopgaver inden for virksomhedens sikkerhedsprogram, og

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002 (EUT L 97 af 9.4.2008, s. 72).

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

- a) virksomheden ophører med sit virke
- b) den ikke længere arbejder med luftfragt/luftpost, eller
- c) den ikke længere kan opfylde den relevante EU-lovgivnings krav.

Jeg påtager mig det fulde ansvar for denne erklæring.

Navn:

Stilling i virksomheden:

Dato:

Underskrift:

TILLÆG 6-B

VEJLEDNING TIL KENDTE BEFRAGTERE

Denne vejledning vil bistå Dem med at vurdere Deres eksisterende sikkerheds- ordninger i forhold til de krævede kriterier for kendte befragtere som beskrevet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 ⁽¹⁾ og dertil hørende gennemførelsesretsakter. De bør dermed kunne sikre, at De opfylder kravene, før der tilrettelægges et officielt valideringsbesøg i Deres lokaler.

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

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

Hvis De er en indehaver af et AEO-certifikat som omhandlet i artikel 14a, stk. 1, litra b) eller c), i Kommissionens forordning (EØF) nr. 2454/93 ⁽²⁾ (de såkaldte AEOF- og AEOS- certifikater), og hvis toldmyndighederne har undersøgt og godtaget den lokalitet, for hvilken der ansøges om status som kendt befragter, på en dato, der ligger højst 3 år forud for datoen for ansøgning om status som kendt befragter, skal De udfylde Del 1 vedrørende organisation og ansvarsfordeling og lade denne underskrive af Deres virksomheds juridiske repræsentant og udfylde forpligtelseserklæringen »valideringstjeklisten for kendte befragtere«, som findes i tillæg 6-C.

Indledning

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

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

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002 (EUT L 97 af 9.4.2008, s. 72).

⁽²⁾ Kommissionens forordning (EØF) nr. 2454/93 af 2. juli 1993 om visse gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EØF) nr. 2913/92 om indførelse af en EF-toldkodeks (EFT L 253 af 11.10.1993, s. 1).

Organisation og ansvarsfordeling

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

Personaleansættelsesprocedure

De vil skulle forelægge oplysninger om Deres ansættelsesprocedurer for alle personalekategorier (fastansatte, midlertidigt ansatte eller vikarer og chauffører), som har adgang til identificerbar luftfragt/luftpost. Ansættelsesproceduren skal omfatte **en kontrol forud for ansættelsen eller en baggrundskontrol** i overensstemmelse med punkt 11.1 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998. Som led i valideringsbesøget i Deres lokaler vil personen med ansvar for personaleansættelse blive interviewet. Vedkommende vil skulle forelægge dokumentation (f.eks. udfyldte skemaer) for at underbygge virksomhedens procedurer. Ansættelsesproceduren skal anvendes for personale, som ansættes efter den 29. april 2010.

Procedure for sikkerhedsuddannelse af personalet

De vil skulle påvise, at **alt personale** (fastansatte, midlertidigt ansatte eller vikarer og chauffører), **som har adgang til identificerbar luftfragt/luftpost, er hensigtsmæssigt uddannet i sikkerhedsbevidsthed**. Denne uddannelse skal finde sted i overensstemmelse med punkt 11.2.7 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998. Der bør føres et register over alle uddannede personers uddannelse. **De vil desuden skulle påvise, at alt relevant personale, der deltager i sikkerhedskontrollen, har gennemgået uddannelse eller efteruddannelse i overensstemmelse med kapitel 11 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.**

Fysisk sikkerhed

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

Produktion (hvis det er relevant)

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

Pakning (hvis det er relevant)

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

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

De vil skulle beskrive den afsluttende ydre emballering og påvise, at den er solid. De vil også skulle redegøre for, hvordan den ydre emballage forsegles ved hjælp af f.eks. nummereret forsegling, sikkerhedstape, særlige stempler eller papkasser lukket med tape. De vil også skulle vise, at disse opbevares under sikrede forhold, når de ikke anvendes, og at der føres kontrol med udleveringen af disse.

Oplagring (hvis det er relevant)

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

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

Forsendelse (hvis det er relevant)

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

Transport

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

Hvis De selv forestår transporten, vil De skulle påvise, at Deres chauffører har gennemgået den fornødne uddannelse. **Hvis Deres virksomhed benytter en kontrahent, vil De skulle sørge for, at a) De har forseglede eller pakket luftfragten/luftposten på en sådan måde, at ethvert indgreb tydeligt ses, og b) speditøren har underskrevet speditørerklæringen, der findes i tillæg 6-E i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.**

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

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

Befragterens ansvarsområder

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

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

- a) det overordnede sikkerhedsansvar overdrages til en anden person end den, som er angivet
- b) der foretages andre ændringer af lokaler eller procedurer, som kunne forventes at få mærkbar indflydelse på sikkerheden
- c) Deres virksomhed ophører med sit virke, ikke længere beskæftiger sig med luftfragt/luftpost eller ikke længere kan opfylde kravene i den relevante EU-lovgivning.

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

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

NOTER

Eksplosive og brandbare anordninger

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

Forsendelser fra andre kilder

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

- a) de er adskilt fra forsendelser, som befragteren selv står for, og
- b) oprindelsen er tydeligt markeret på forsendelsen eller på medfølgende dokumentation.

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

TILLÆG 6-C

VALIDERINGSTJEKLISTEN FOR KENDTE BEFRAGTERE

Forklarende bemærkninger:

Ved udfyldelsen af dette skema bedes De bemærke, at:

- Punkter markeret med »(*)« er obligatoriske data, og de SKAL udfyldes.
- Hvis der svares **NEJ** på et af de spørgsmål, der er angivet med **fed skrift**, **SKAL** valideringen bedømmes som **IKKE-BESTÅET**. Dette gælder ikke, hvis spørgsmålene ikke er relevante.
- Den samlede bedømmelse kan kun bedømmes som **BESTÅET**, efter at befragteren har underskrevet forpligtelseserklæringen på den sidste side.
- Den originale forpligtelseserklæring skal opbevares af eller stilles til rådighed for den kompetente myndighed, indtil gyldigheden udløber. En genpart af erklæringen bør også gives til befragteren.

DEL 1

Organisation og ansvarsfordeling

1.1. Valideringsdato (*)	
dd/mm/åååå	
1.2. Dato, hvor den foregående validering fandt sted, og i givet fald den entydige identifikationskode	
dd/mm/åååå	
UNI	
1.3. Navn på den organisation, der skal valideres (*)	
Navn CVR-nummer, registreringsnummer i industri- og handelskammeret eller virksomhedsnummer (alt efter tilfældet)	
1.4. Oplysninger om AEOF- eller AEOS-certifikat, hvor det er relevant	
AEO-certifikatnummer	
Dato, hvor toldmyndighederne sidst undersøgte denne lokalitet	

1.5. Adresse på den lokalitet, der skal valideres (*)	
Nummer/Enhed/Bygning	
Gade	
By	
Postnr.	
Land	
1.6. Organisationens hovedadresse (hvis denne er forskellig fra den lokalitet, som skal valideres, men stadig befinder sig i samme land)	
Nummer/Enhed/Bygning	
Gade	
By	
Postnr.	
Land	
1.7. Virksomhedens art — fragttyper	
1.8. Er ansøgeren ansvarlig for:	
a) Produktion b) Pakning c) Oplagring d) Forsendelse e) Andet, anfør nærmere	
1.9. Det omtrentlige antal beskæftigede på stedet	
1.10. Navn og stillingsbetegnelse for den person, som er sikkerhedsansvarlig for luftfragt/luftpost (*)	
Navn	
Stilling	
1.11. Telefonnummer, hvor vedkommende kan kontaktes	
Tlf.	
1.12. E-mail-adresse (*)	
E-mail	

DEL 2

Identificerbar luftfragt/luftpost

Formål: At fastslå, på hvilket tidspunkt (eller sted) fragt/post bliver identificerbar som luftfragt/luftpost.

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

Beskriv:

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

DEL 3

Ansættelse og uddannelse af personale

Formål: Det sikres, at alt personale (fastansatte, midlertidigt ansatte, vikarer og chauffører), som har adgang til identificerbar luftfragt/luftpost, har gennemgået dels en passende kontrol forud for ansættelsen og/eller en baggrundskontrol og dels uddannelse på et niveau, der er i overensstemmelse med punkt 11.2.7 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998. Desuden sikres det, at alt relevant personale, der deltager i sikkerhedskontrollen med hensyn til forsyninger og leverancer, har gennemgået uddannelse i overensstemmelse med kapitel 11 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.

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

3.1. **Er der indført en ansættelsesprocedure for alt personale med adgang til identificerbar luftfragt/luftpost, som omfatter kontrol forud for ansættelsen i overensstemmelse med punkt 11.1.4 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998?** Dette gælder for personale, som er ansat efter den 29. april 2010.

JA eller NEJ

Hvis JA, hvilken type

3.2. **Omfatter denne ansættelsesprocedure også en baggrundskontrol, herunder en kontrol af strafferegistre, i overensstemmelse med punkt 11.1.3 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998?**

Dette gælder for personale, som er ansat efter den 29. april 2010.

JA eller NEJ

Hvis JA, hvilken type

3.3. **Omfatter udnævnelsesprocessen for den person, der gøres ansvarlig for anvendelsen af og tilsynet med gennemførelsen af sikkerhedskontrollen på lokaliteten et krav om, at der foretages en baggrundskontrol, herunder kontrol af strafferegistre i overensstemmelse med punkt 11.1.3 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998?**

JA eller NEJ

Hvis JA, beskriv nærmere

3.4. Uddannes personale, som har adgang til identificerbar luftfragt/luftpost, i sikkerhedsbevidsthed i overensstemmelse med punkt 11.2.7 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998, før det gives adgang til identificerbar luftfragt/luftpost? Uddannes personale, der deltager i sikkerhedskontrollen med hensyn til forsyninger og leverancer, i overensstemmelse med kapitel 11 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere	
3.5. Gennemgår personalet (jf. ovenfor) efteruddannelse i overensstemmelse med den hyppighed, der er fastsat for denne uddannelse?	
JA eller NEJ	
3.6. Bedømmelse: Er foranstaltningerne tilstrækkelige til at sikre, at alt personale med adgang til identificerbar luftfragt/luftpost, og medarbejdere, der gennemfører sikkerhedskontrol, har gennemgået et ansættelses- og uddannelsesforløb, der er i overensstemmelse med kapitel 11 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angives årsagerne	

DEL 4

Fysisk sikkerhed

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

4.1. Beskyttes lokaliteten af hegn eller barrierer?	
JA eller NEJ	
4.2. Foretages der adgangskontrol ved alle adgangsveje til lokaliteten?	
JA eller NEJ	
4.3. Hvis JA, er disse adgangsveje ...?	
bemandede	
manuelle	
automatiske	
elektroniske	
andet, anfør nærmere	

4.4. Er bygningen en solid konstruktion?	
JA eller NEJ	
4.5. Er der installeret et funktionsdueligt alarmsystem i bygningen?	
JA eller NEJ	
4.6. Er der installeret et internt TV-overvågningssystem i bygningen?	
JA eller NEJ	
4.7. Hvis JA, registreres billederne på TV-overvågningssystemet?	
JA eller NEJ	
4.8. Er alle døre, vinduer og andre adgangsveje til identificerbar luftfragt/luftpost sikret eller underkastet adgangskontrol?	
JA eller NEJ	
4.9. Hvis NEJ, angives årsagerne	
4.10. Bedømmelse: Er organisationens forholdsregler tilstrækkelige til at forhindre uautoriseret adgang til dele af lokaliteten og lokalerne, hvor der arbejdes med identificerbar luftfragt/luftpost, eller hvor den oplagres?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angives årsagerne	

DEL 5

Produktion

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

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

5.1. Føres der kontrol med adgangen til produktionsområdet?	
JA eller NEJ	
5.2. Hvis JA, på hvilken måde?	
5.3. Føres der tilsyn med produktionsprocessen?	
JA eller NEJ	

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

DEL 6

Pakning

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

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

6.1. Føres der tilsyn med pakkeprocessen?	
JA eller NEJ	
6.2. Hvis JA, på hvilken måde?	
6.3. Beskriv venligst den afsluttende ydre emballering:	
a) Er den afsluttende ydre emballering solid?	
JA eller NEJ	
Beskriv:	
b) Er den afsluttende ydre emballage forsejlet?	
JA eller NEJ	
Beskriv:	
6.4. a) Anvendes nummereret forsejling, sikkerhedstape, særlige stempler eller papkasser lukket med tape for at forsejle luftfragt/luftpost?	
JA eller NEJ	

Hvis JA:	
6.4. b) Opbevares forseglingen, sikkerhedstapen eller de særlige stempler under sikrede forhold, når de ikke anvendes?	
JA eller NEJ	
Beskriv:	
6.4. c) Føres der kontrol med udleveringen af nummereret forsegling, sikkerhedstape og/eller særlige stempler?	
JA eller NEJ	
Beskriv:	
6.5. Er svaret på 6.4. a) JA, hvordan føres denne kontrol?	
6.6. Bedømmelse: Er pakkeprocedurerne tilstrækkelige til at beskytte identificerbar luftfragt/luftpost mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angives årsagerne	

DEL 7

Oplagring

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

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

7.1. Oplagres den færdige og pakkede luftfragt/luftpost sikkert, og kontrolleres det, om der er sket ulovlige indgreb?	
JA eller NEJ	
7.2. Bedømmelse: Er oplagringsprocedurerne tilstrækkelige til at beskytte identificerbar luftfragt/luftpost mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angives årsagerne	

DEL 8

Forsendelse

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

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

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

DEL 8A

Forsendelser fra andre kilder

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

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

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

DEL 9

Transport**Formål: Identifierbar luftfragt/luftpost beskyttes mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb.**

9.1. Hvordan udbringes luftfragt/luftpost til den sikkerhedsgodkendte fragtagent?	
a) Af, eller på vegne af, den sikkerhedsgodkendte fragtagent?	
JA eller NEJ	
b) Befragterens egen transport?	
JA eller NEJ	
c) Befragterens kontrahent?	
JA eller NEJ	
9.2. Hvis befragteren benytter en kontrahent:	
<ul style="list-style-type: none"> — er luftfragten/luftposten forseglet eller pakket på en sådan måde, at ethvert indgreb tydeligt ses, og — har speditøren underskrevet speditørerklæringen? 	
JA eller NEJ	
<u>Besvar kun følgende spørgsmål, hvis 9.1 b) eller 9.1 c), finder anvendelse</u>	
9.3. Kan transportkøretøjets lastrum sikres?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, specificér venligst hvordan ...	
9.4. a) I det tilfælde, at transportkøretøjets lastrum kan sikres, anvender De da nummererede forseglinger/Anvendes der nummererede forseglinger, når transportkøretøjets lastrum kan sikres?	
JA eller NEJ	
b) Når De anvender nummererede forseglinger, fører De da kontrol med adgangen til forseglingerne, og registreres numrene i forbindelse med udleveringen/Kontrolleres adgangen til forseglingerne og registreres numrene i forbindelse med udleveringen, når der anvendes nummererede forseglinger?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, specificér venligst hvordan ...	
9.5. Forsegles luftfragt/luftpost, når transportkøretøjets lastrum ikke kan sikres?	
JA eller NEJ	

9.6. Hvis JA, beskrives det, hvordan dette sikres.	
9.7. Hvis NEJ, hvordan holdes det da sikret?	
9.8. Bedømmelse: Er forholdsreglerne tilstrækkelige til at beskytte luftfragt/luftpost mod uautoriseret adgang i forbindelse med transporten?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angives årsagerne	

FORPLIGTELSESERKLÆRING

Undertegnede erklærer følgende:

- Jeg accepterer, at den kompetente myndigheds inspektører foretager uanmeldte inspektioner for at overvåge, at disse normer overholdes. Hvis inspektøren afdækker alvorlige sikkerhedsmangler, kan dette medføre, at min status som kendt befragter trækkes tilbage.
- Jeg vil forelægge [den kompetente myndigheds navn] de relevante oplysninger hurtigst muligt, dog inden for 10 arbejdsdage, hvis:
 - det overordnede sikkerhedsansvar overdrages til en anden person end den, som er angivet i punkt 1.10
 - der foretages andre ændringer af lokaler eller procedurer, som kunne forventes at få mærkbar indflydelse på sikkerheden og
 - virksomheden ophører med sit virke, ikke længere beskæftiger sig med luftfragt/luftpost eller ikke længere kan opfylde kravene i den relevante EU-lovgivning.
- Jeg vil opretholde sikkerhedsnormerne frem til næstfølgende valideringsbesøg i lokalerne og/eller inspektion.
- Jeg påtager mig det fulde ansvar for denne erklæring.

Underskrift	
Stilling i virksomheden	

Bedømmelse (og meddelelse)

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

TILLÆG 6-C2**VALIDERINGSTJEKLISTE FOR SIKKERHEDSGODKENDTE FRAGTAGENTER FRA TREDJELANDE MED EU-VALIDERING AF LUFTFARTSSIKKERHEDEN**

Enheder fra tredjelande har mulighed for at blive en del af et ACC3's (*Air Cargo or Mail Carrier operating into the Union from a Third Country Airport*) sikre forsyningskæde ved at ansøge om at blive udpeget som sikkerhedsgodkendt fragtagent fra et tredjeland med EU-validering af luftfartssikkerheden (RA3). En RA3 er en fragthåndteringsenhed i et tredjeland, som er valideret og godkendt som sådan på basis af en EU-validering af luftfartssikkerheden.

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

Forudsætningerne for at kunne transportere luftfragt eller luftpost til EU ⁽¹⁾ eller til Island, Norge og Schweiz fastsættes i gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.

Tjeklisten er det instrument, som EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren kan bruge til at vurdere sikkerhedsniveauet for luftfragt eller luftpost ⁽²⁾, som transporteres til EU/EØS af eller under tilsyn af den enhed, der ansøger om udpegning som RA3. Tjeklisten skal udelukkende anvendes i de tilfælde, der fremgår af punkt 6.8.4.1, litra b), i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998. I de tilfælde, der fremgår af punkt 6.8.4.1, litra a), i bilaget, anvender EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren ACC3-tjeklisten.

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

- a) den udfyldte tjekliste (tillæg 6-C2 til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998) underskrevet af EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren og i givet fald med den validerede enheds bemærkninger
- b) forpligtelseserklæringen (tillæg 6-H2 til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998), der er underskrevet af den validerede enhed,
- c) en erklæring om uafhængighed (tillæg 11-A til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998) for den validerede enhed, der er underskrevet af EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren.

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

Del 5 — Screening og del 6 — Fragt eller post med høj risiko (HRCM) skal sammenholdes med kravene i kapitel 6.7 og 6.8 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998. For de dele, der ikke kan sammenholdes med kravene i gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998, udgøres de grundlæggende normer af standarder og anbefalet praksis (SARP) i bilag 17 til konventionen angående international civil luftfart og det vejledende materiale, der er indeholdt i ICAO's luftfartssikkerhedshåndbog (DOC 8973-Restricted).

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

Forklarende bemærkninger:

- 1) Alle dele af tjeklisten skal udfyldes. Er oplysninger ikke tilgængelige, skal der redegøres for dette.
- 2) Efter hver del konkluderer EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren, om og i hvilken udstrækning målene for denne del er opfyldt.

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

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

DEL 1

Identifikation af den validerede enhed og validatoren

1.1. Valideringsdatoer	
Brug følgende datoformat, f.eks. 01.10.2012 til 02.10.2012.	
dd/mm/åååå	
1.2. Dato, hvor den foregående validering i givet fald fandt sted	
dd/mm/åååå	
Evt. tidligere RA3-registreringsnummer	
AEO-certifikat/C-TPAT-status/evt. anden certificering	
1.3. Oplysninger om luftfartssikkerhedsvalidator	
Navn	
Virksomhed/organisation/myndighed	
UAI	
E-mail-adresse	
Telefonnummer (inkl. landekode)	
1.4. Enhedens navn	
Navn	
Virksomhedsnummer (f.eks. registreringsnummer i et industri- og handelsregister)	
Nummer/Enhed/Bygning	
Gade	
By	
Postnr.	
Stat (hvis relevant)	

Land	
Postboksadresse (hvis relevant)	
1.5. Organisationens hovedadresse (hvis den er forskellig fra adressen på den lokalitet, der skal valideres)	
Nummer/Enhed/Bygning	
Gade	
By	
Postnr.	
Stat (hvis relevant)	
Land	
Postboksadresse (hvis relevant)	
1.6. Virksomhedstype — der kan være tale om flere typer virksomhed	
<ul style="list-style-type: none"> a) kun luftfragt b) lufttransport og andre transportformer c) speditør med fragtområder d) speditør uden fragtområder e) ekspeditionsselskab f) andet 	
1.7. Ansøgeren ...?	
a) modtager fragt fra en anden sikkerhedsgodkendt fragtagent fra et tredjeland	
b) modtager fragt fra kendte befragtere fra et tredjeland	
c) modtager fragt fra registrerede befragtere fra et tredjeland	
d) modtager afgiftsfri fragt	
e) screener fragt	
f) opbevarer fragt	
g) andet, angiv nærmere	

1.8. Det omtrentlige antal beskæftigede på lokaliteten	
Antal	
1.9. Navn og stillingsbetegnelse for den person, som er sikkerhedsansvarlig for tredjelandes luftfragt/luftpost	
Navn	
Stilling	
E-mail-adresse	
Telefonnummer (inkl. landekode)	

DEL 2

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

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

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

- a) en fysisk screening, som skal være af en tilstrækkelig standard til med rimelighed at sikre, at forbudte genstande ikke er skjult i forsendelsen,
- b) en anden sikkerhedskontrol, som er et led i sikringen af forsyningskæden, hvorved det med rimelighed sikres, at ingen forbudte genstande er skjult i forsendelsen, og som er blevet anvendt af en anden RA3, en kendt befragter fra et tredjeland (KC3) eller en registreret befragter fra et tredjeland (AC3), som er udpeget af den pågældende RA3.

Der henvises til punkt 6.8.3.

2.1. Har enheden oprettet et sikkerhedsprogram?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, gå direkte til punkt 2.5.	
2.2. Enhedens sikkerhedsprogram	
Dato — brug følgende format dd/mm/åååå	
Version	
Forelægges og/eller godkendes sikkerhedsprogrammet for/ af den kompetente myndighed i enhedens hjemland? Hvis JA, beskriv processen.	

2.3. Dækker sikkerhedsprogrammet i tilstrækkelig grad punkterne i tjeklisten (del 3 til 9)?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, beskriv nærmere hvorfor ikke.	
2.4. Er sikkerhedsprogrammet fuldgældigt, robust og fuldstændigt?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagerne.	
2.5. Har enheden fastlagt en proces med henblik på at sikre, at luftfragt eller luftpost underkastes en passende sikkerhedskontrol, inden den overdrages til et ACC3 eller en anden RA3?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv processen.	
2.6. Har enheden indført et styringssystem (f.eks. instrumenter, instrukser) med henblik på at sikre, at den påkrævede sikkerhedskontrol gennemføres?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv styringssystemet, og oplys, om det er godkendt, kontrolleret eller stillet til rådighed af den kompetente myndighed eller en anden enhed.	
Hvis NEJ, forklar, hvordan enheden sikrer, at sikkerhedskontrollen gennemføres på den foreskrevne måde.	
2.7. Konklusion og generelle bemærkninger om processens pålidelighed, fuldgældigt og robusthed.	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 3

Ansættelse og uddannelse af personale

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

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

- a) har været underkastet en indledende og periodisk kontrol forud for ansættelsen og/eller baggrundskontrol, som mindst er i overensstemmelse med de lokale myndigheders krav til den validerede RA3, og
- b) har udført grundlæggende og periodisk sikkerhedstræning, således at det er opmærksomt på sine sikkerhedsopgaver i overensstemmelse med de lokale myndigheders krav til den validerede RA3.

Bemærk:

- Ved en baggrundskontrol forstås en kontrol af en persons identitet og hidtidige erfaringer og (i det omfang lovgivningen tillader det) en eventuel kriminel baggrund som led i vurderingen af en enkeltpersons egnethed til at gennemføre en sikkerhedskontrol og/eller få uledsaget adgang til et security-beskyttet område (definition i ICAO's bilag 17).
- En kontrol forud for ansættelsen skal fastslå en persons identitet på grundlag af dokumentation, den skal omfatte beskæftigelse, uddannelse og eventuelle afbrydelser i mindst de foregående fem år og pålægge personen at underskrive en erklæring med udførlige oplysninger om en eventuel kriminel fortid i alle bopælslande i mindst de foregående fem år (Unionens definition).

Der henvises til punkt 6.8.3.1.

3.1. Findes der en procedure, som sikrer, at alt personale med direkte og uledsaget adgang til sikret luftfragt/luftpost underkastes kontrol forud for ansættelsen, hvorved baggrund og kompetence vurderes?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, angiv, hvor mange år forud for ansættelsen der undersøges i forbindelse med kontrollen forud for ansættelsen, og hvilken enhed der udfører undersøgelsen.	
3.2. Omfatter denne procedure?	
<input type="checkbox"/> Baggrundskontrol <input type="checkbox"/> Kontrol forud for ansættelsen <input type="checkbox"/> Kontrol af strafferegistre <input type="checkbox"/> Interviews <input type="checkbox"/> Andet (oplys nærmere)	
Redegør for punkterne, og angiv, hvilken enhed der udfører dette punkt, og, hvor det er relevant, den foregående periode, som tages i betragtning.	
3.3. Findes der en procedure, som sikrer, at personen med ansvar for anvendelsen af og tilsynet med gennemførelsen af sikkerhedskontrollen på lokaliteten underkastes en kontrol forud for ansættelsen, hvorved baggrund og kompetence vurderes?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, angiv, hvor mange år forud for ansættelsen der undersøges i forbindelse med kontrollen forud for ansættelsen, og hvilken enhed der udfører undersøgelsen.	
3.4. Omfatter denne procedure?	
<input type="checkbox"/> Baggrundskontrol <input type="checkbox"/> Kontrol forud for ansættelsen <input type="checkbox"/> Kontrol af strafferegistre <input type="checkbox"/> Interviews <input type="checkbox"/> Andet (oplys nærmere)	
Redegør for punkterne, og angiv, hvilken enhed der udfører dette punkt, og, hvor det er relevant, den foregående periode, som tages i betragtning.	

3.5. Gennemgår personale, som har direkte og uledsaget adgang til sikret luftfragt/luftpost, en sikkerhedsuddannelse, inden det gives adgang til sikret luftfragt/luftpost?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv uddannelsens indhold og varighed.	
3.6. Gennemgår personale, som modtager, screener og/eller beskytter luftfragt/luftpost, en specifik jobrelateret uddannelse?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, redegør for uddannelseskursernes indhold og varighed.	
3.7. Gennemgår personale, som omtales i punkt 3.5 og 3.6, periodisk træning?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, redegør for den periodiske trænings indhold og hyppighed.	
3.8. Konklusion: Sikres det med foranstaltningerne vedrørende ansættelse og uddannelse af personale, at alt personale med adgang til sikret luftfragt/luftpost på behørig vis er blevet ansat og uddannet på et niveau, som er tilstrækkeligt til, at det er bevidst om sit sikkerhedsansvar?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angives årsagerne	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 4

Modtagelsesprocedurer

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

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

- a) oplysninger om virksomheden, herunder en autentisk forretningsadresse
- b) hvilken form for virksomhed der drives, dog ikke følsomme forretningsoplysninger
- c) kontaktoplysninger, også for den eller de person(er), der er ansvarlig(e) for sikkerheden
- d) virksomhedens registreringsnummer, hvis et sådant findes
- e) valideringsrapporten (i påkommende tilfælde).

Der henvises til punkt 6.8.3.1 og 6.8.4.3.

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

4.1. Fastsår enheden ved modtagelse af en forsendelse, hvorvidt den kommer fra en anden RA3, en KC3, en AC3 eller en ukendt befragter?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, hvordan?	
4.2. Opretter og vedligeholder enheden en database, som indeholder oplysninger om samtlige RA3'er, KC3'er og AC3'er, fra hvilke den direkte modtager luftfragt eller luftpost, som skal leveres til et ACC3 med henblik på transport til Unionen?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, angiv, hvilke oplysninger der er opført i databasen.	
Hvis NEJ, hvordan ved enheden så, at fragten kommer fra en anden RA3, en KC3 eller en AC3?	
4.3. Udpeger enheden befragtere som AC3?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv proceduren og de garantier, som enheden kræver af befragteren	
4.4. Fastsår enheden ved modtagelse af en forsendelse, om den har en lufthavn i EU/EØS som destination?	
JA eller NEJ — redegør nærmere.	
4.5. Hvis JA — underkaster enheden al luftfragt eller luftpost samme sikkerhedskontrol, når den har en lufthavn i EU/EØS som destination?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv proceduren.	
4.6. Fastsår enheden ved modtagelse af en forsendelse, om den skal anses som fragt og post med høj risiko (HRCM) (jf. definitionen i del 6), også for forsendelser, der leveres via andre transportformer end lufttransport?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, hvordan? Beskriv proceduren.	
4.7. Fastsår den validerede enhed ved modtagelse af en sikret forsendelse, om den har været beskyttet mod uvedkommendes adgang og/eller ulovlige indgreb?	
JA eller NEJ	

Hvis JA, beskriv nærmere (forseglinger, låse, inspektion osv.).	
4.8. Skal den person, der foretager leveringen, forevise et officielt identifikationsdokument med foto?	
JA eller NEJ	
4.9. Er der indført en procedure til identificering af forsendelser, der kræver screening?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, hvordan?	
4.10. Konklusion: Er modtagelsesprocedurerne tilstrækkelige til at fastslå, at luftfragt/luftpost med en lufthavn i EU/EØS som destination kommer fra en sikker forsyningskæde eller skal screenes?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angives årsagerne	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 5

Screening

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

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

Der henvises til punkt 6.8.3.

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

5.2. Hvilke screeningmetoder anvendes til luftfragt og luftpost?	
Angiv hvilke, herunder nærmere oplysninger om det udstyr, som anvendes til at screene luftfragt og luftpost (f. eks. fabrikant, type, programversion, standard, serienummer osv.) for samtlige anvendte metoder.	
5.3. Er udstyret eller metoden (f.eks. bombehunde) opført i den nyeste liste over udstyr og metoder, som opfylder EU's, Den Europæiske Konference for Civil Luftfarts (ECAC's) eller Transportation Security Administrations (TSA's) krav?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, giv yderligere oplysninger.	
Hvis NEJ, angiv nærmere oplysninger om godkendelse af udstyret og godkendelsesdato samt eventuelle tegn på, at det opfylder EU's normer for udstyr.	
5.4. Anvendes udstyret i overensstemmelse med fabrikanternes CONOPS, og afprøves og vedligeholdes det regelmæssigt?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv processen.	
5.5. Tages der hensyn til forsendelsens art i forbindelse med screening?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv, hvordan det sikres, at den valgte screeningmetode anvendes med henblik på at opnå en tilstrækkelig standard til med rimelighed at sikre, at forbudte genstande ikke er skjult i forsendelsen.	
5.6. Findes der en procedure for, hvad der skal gøres, når screeningudstyret slår alarm? (På noget udstyr (f.eks. røntgenudstyr) udløses alarmer af operatøren selv)	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv proceduren for, hvad der skal gøres ved alarmer for med rimelighed at sikre, at der ikke forekommer forbudte genstande.	
Hvis NEJ, beskriv, hvad der gøres med forsendelsen.	
5.7. Findes der forsendelser, som er undtaget fra sikkerhedsscreening?	
JA eller NEJ	
5.8. Findes der undtagelser, som ikke er i overensstemmelse med Unionens liste?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere.	

5.9. Føres der kontrol med adgangen til screeningområdet for at sikre, at kun autoriseret og uddannet personale får adgang?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere	
5.10. Er der indført en fast kvalitetskontrol og/eller prøveordning?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere	
5.11. Konklusion: Screenes luftfragt/luftpost ved hjælp af et af de midler eller en af de metoder, der er anført i punkt 6.2.1 i gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998, til en tilstrækkeligt høj standard, således at det med rimelig sikkerhed kan konstateres, at den ikke indeholder forbudte genstande?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagen.	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 6

Fragt og post med høj risiko (HRCM)

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

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

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

Der henvises til punkt 6.7.

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

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

6.2. Har enheden indført procedurer med henblik på identifikation af HRCM?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere	
6.3. Underkastes HRCM HRCM-screeningprocedurer i henhold til EU-lovgivningen?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv, hvilke procedurer der anvendes.	
6.4. Udsteder enheden efter screeningen en erklæring om sikkerhedsstatus for SHR i de dokumenter, der ledsager forsendelsen?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv, hvordan og i hvilket dokument sikkerhedsstatus er udstedt.	
6.5. Konklusion: Er den proces, som enheden har indført, relevant og tilstrækkelig til at sikre, at alle HRCM er blevet korrekt håndteret før lastning?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagen.	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 7

Beskyttelse af sikret luftfragt og luftpost

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

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

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

Der henvises til punkt 6.8.3.1.

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

<p>Hvis JA, angiv arten af disse enheder, og oplys nærmere:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Privat screeningvirksomhed — Statsligt reguleret selskab — Statslig screeningfacilitet — Andet 	
<p>7.2. Er der indført sikkerhedskontrol og beskyttelse for at forhindre ulovlige indgreb i forbindelse med screeningprocessen?</p>	
<p>JA eller NEJ</p>	
<p>Hvis JA, beskriv nærmere Angiv, hvilke(n) form(er) for beskyttelse der er indført:</p> <ul style="list-style-type: none"> — fysisk (hegn, barriere, solidt opført bygning osv.) — menneskelig (afpatruljering osv.) — teknologisk (CCTV, alarmsystem osv.) <p>og gør rede for, hvordan de(n) er organiseret.</p>	
<p>7.3. Er den sikre luftfragt/luftpost kun tilgængelig for autoriserede personer?</p>	
<p>JA eller NEJ</p>	
<p>Hvis JA, beskriv nærmere Angiv, hvordan alle adgangsveje (herunder døre og vinduer) til identificerbar og sikret luftfragt/luftpost kontrolleres.</p>	
<p>7.4. Findes der procedurer, der sikrer, at luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination, for hvilken der er gennemført sikkerhedskontrol, beskyttes mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvor den er sikret, og indtil den lastes eller overdrages til et ACC3 eller en anden RA3?</p>	
<p>JA eller NEJ</p>	
<p>Hvis JA, beskriv, hvordan den er beskyttet (fysisk, menneskeligt, teknologisk osv.). Angiv endvidere, om bygningen er solidt opført, og hvilke materialer der er anvendt, hvis disse oplysninger er tilgængelige.</p>	
<p>Hvis NEJ, angives årsagerne</p>	
<p>7.5. Konklusion: Er beskyttelsen af forsendelser tilstrækkelig robust til at forhindre ulovlige handlinger?</p>	
<p>JA eller NEJ</p>	
<p>Hvis NEJ, angiv årsagen.</p>	

Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 8

Dokumentation

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

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

Bemærk: Følgende status for sikkerhed kan anføres:

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

8.1. Specificerer enheden fragts sikkerhedsstatus, og hvordan denne status er opnået, i de ledsagende dokumenter (f.eks. et luftfragt-brev)?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, redegør nærmere.	
8.2. Konklusion: Er dokumentationsprocessen tilstrækkelig til at sikre, at fragten eller posten er forsynet med en passende ledsagende dokumentation, hvori den korrekte sikkerhedsstatus specificeres?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagen.	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 9

Transport

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

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

Der henvises til punkt 6.8.3.

9.1. Hvordan udbringes luftfragt/luftpost til et ACC3/en anden RA3?	
a) Transport udført af den validerede enhed?	
JA eller NEJ	
b) Transport udført af en anden RA3/et andet ACC3?	
JA eller NEJ	
c) Den validerede enheds leverandør?	
JA eller NEJ	
9.2. Er luftfragten/luftposten pakket med forsegling?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, hvordan?	
9.3. Forsegles eller låses køretøjet inden transporten?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, hvordan?	
9.4. Når der anvendes nummererede forseglinger, føres der da kontrol med adgangen til forseglingerne, og registreres numrene?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, angiv hvordan.	
9.5. Underskriver den pågældende speditør speditørerklæringen (hvis relevant)?	
JA eller NEJ	
9.6. Har den person, der transporterer fragten, gennemgået en specifik uddannelse i sikkerhedskontrol og sikkerhedsbevidsthed, inden personen blev bemyndiget til at transportere sikret luftfragt/luftpost?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv, hvilken form for sikkerhedskontrol (forud for ansættelsen, baggrundskontrol osv.) og hvilken form for uddannelse (uddannelse i sikkerhedsbevidsthed osv.).	
9.7. Konklusion: Er forholdsreglerne tilstrækkelige til at beskytte luftfragt/luftpost mod uautoriseret adgang i forbindelse med transporten?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angives årsagerne	

Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 10

Efterlevelse

Mål: Efter at have evalueret del 1-9 i denne tjekliste skal EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren konkludere, om kontrolbesøget på stedet bekræfter, at sikkerhedskontrollen gennemføres i overensstemmelse med målene i denne tjekliste for luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination.

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

- efterlever målene i denne tjekliste. Validatoren giver den validerede enhed den originale valideringsrapport og afgiver en erklæring om, at enheden er udpeget som sikkerhedsgodkendt fragtagent fra et tredjeland med EU-validering af luftfartssikkerheden
- ikke efterlever målene i denne tjekliste. I dette tilfælde er enheden ikke berettiget til at levere sikret luftfragt eller luftpost med EU/EØS som destination til et ACC3 eller en anden RA3. Enheden modtager en kopi af den udfyldte tjekliste med angivelse af manglerne.

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

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

10.1. Overordnet konklusion:	
Bedømmelse (og meddelelse) (fremhæv det, der gælder) Hvis der står »BESTÅET«, opfattes enheden som værende udpeget som sikkerhedsgodkendt fragtagent fra et tredjeland med EU-validering af luftfartssikkerheden (RA3).	Bestået/Ikke-bestået
Hvis den samlede bedømmelse er ikke-bestået, angives nedenfor de områder, hvor enheden ikke opfylder de krævede sikkerhedsnormer eller har specifikke svage punkter. Det angives endvidere, hvilke tilpasninger der må foretages for at opfylde den krævede norm og dermed bestå.	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	
Bemærkninger fra enheden	

Navn på validator:

Dato:

Underskrift:

BILAG

Liste over besøgte og interviewede personer og enheder

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

Enhedens navn	Kontaktpersonens navn	Dato for besøg/interview

TILLÆG 6-C3

VALIDERINGSTJEKLISTE FOR ACC3

En udpegning som ACC3 (*Air Cargo or Mail Carrier operating into the Union from a Third Country Airport*) er en forudsætning for, at luftfragt og luftpost kan transporteres til Den Europæiske Union ⁽¹⁾ (EU) eller Island, Norge og Schweiz, og dette er fastsat ved gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.

ACC3-udpegning er i princippet påkrævet for alle flyvninger, hvor der transporteres fragt eller post med henblik på transfer, transit eller aflæsning i lufthavne i EU/EØS ⁽²⁾. De kompetente myndigheder i Den Europæiske Unions medlemsstater, Island, Norge og Schweiz er hver ansvarlig for at udpege specifikke luftfartsselskaber som ACC3. Udpegningen bygger på luftfartsselskabers sikkerhedsprogram og et kontrolbesøg på stedet af gennemførelsen i overensstemmelse med de mål, der er opstillet i denne valideringstjekliste.

Tjeklisten er det instrument, som EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren kan bruge til at vurdere sikkerhedsniveauet for luftfragt eller luftpost, som transporteres til EU/EØS af eller under tilsyn af et ACC3 eller et luftfartsselskab, der ansøger om ACC3-udpegning.

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

- den udfyldte tjekliste underskrevet af EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren og i givet fald med den validerede enheds bemærkninger

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

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

- forpligtelseserklæringen (tillæg 6-H1 til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998), der er underskrevet af den validerede enhed, og
- en erklæring om uafhængighed (tillæg 11-A til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998) for den validerede enhed, der er underskrevet af EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren.

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

Del 3 — Luftfartsselskabets sikkerhedsprogram, del 6 — Database, del 7 — Screening og del 8 — Fragt eller post med høj risiko (HRCM) skal sammenholdes med kravene i kapitel 6.7 og 6.8 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998. For de øvrige dele udgøres de grundlæggende normer af standarder og anbefalet praksis (SARP) i bilag 17 til konventionen angående international civil luftfart og det vejledende materiale, der er indeholdt i ICAO's luftfartssikkerhedshåndbog (DOC 8973-restricted).

Forklarende bemærkninger:

- Alle dele af tjeklisten skal udfyldes. Er oplysninger ikke tilgængelige, skal der redegøres for dette.
- Efter hver del konkluderer EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren, om og i hvilken udstrækning målene for denne del er opfyldt.

DEL 1

Identifikation af den validerede enhed og validatoren

1.1. Valideringsdatoer	
Brug følgende datoformat, f.eks. 01.10.2012 til 02.10.2012.	
dd/mm/åååå	
1.2. Dato, hvor den foregående validering fandt sted, og i givet fald ACC3's entydige alfanumeriske identifikationskode (UAI).	
dd/mm/åååå	
UAI	
1.3. Oplysninger om luftfartssikkerhedsvalidator	
Navn	
Virksomhed/organisation/myndighed	
UAI	
E-mail-adresse	
Telefonnummer (inkl. landekode)	
1.4. Navn på luftfartsselskab, der skal valideres	
Navn	
AOC (Air Operators Certificate) udstedt i (den pågældende stat)	

IATA-kode (Den Internationale Luftfartssammenslutning) eller ICAO-kode (Organisationen for International Civil Luftfart), hvis luftfartsselskabet ikke har en IATA-kode. Angiv, hvilken kode det drejer sig om	
Stat, der er ansvarlig for at udpege luftfartsselskabet som ACC3	
1.5. Nærmere oplysninger om tredjelandes lufthavne, som skal valideres, eller fragt- og postfaciliteter, der er forbundet hermed	
Navn	
IATA-kode (eller ICAO-kode) for lufthavnen	
Land	
1.6. Arten af luftfartsselskabets virksomhed — der kan være tale om flere typer virksomhed	
<ul style="list-style-type: none"> a) Passagerer og fragt/post b) Kun fragt og post c) Kun fragt d) Kun post e) Koordinator (Integrator) f) Charter 	
1.7. Navn og stillingsbetegnelse for den person, som er sikkerhedsansvarlig for tredjelandes luftfragt/luftpost	
Navn	
Stilling	
E-mail-adresse	
Telefonnummer (inkl. landekode)	
1.8. Adresse på luftfartsselskabets hovedkontor i den lufthavn, hvor der aflægges et besøg	
Nr./Enhed/Bygning/Lufthavn	
Gade	
By	
Postnr.	
Stat (hvis relevant)	
Land	

1.9. Adresse på luftfartsselskabets hovedkontor, f.eks. hovedsædet	
Nr./Enhed/Bygning/Lufthavn	
Gade	
By	
Postnr.	
Stat (hvis relevant)	
Land	

DEL 2

ACC3's organisation og ansvarsområder i lufthavnen

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

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

- en fysisk screening, som skal være af en tilstrækkelig standard til med rimelighed at sikre, at forbudte genstande ikke er skjult i forsendelsen, eller
- en anden sikkerhedskontrol, som er et led i sikringen af forsyningskæden, hvorved det med rimelighed sikres, at ingen forbudte genstande er skjult i forsendelsen, og som anvendes af en sikkerhedsgodkendt fragtagent hhv. en kendt befragter med EU-validering af luftfartssikkerheden eller en registreret befragter på ansvar af en sikkerhedsgodkendt fragtagent med EU-validering af luftfartssikkerheden.

Der henvises til punkt 6.8.3.

2.1. Har luftfartsselskabet fastlagt en proces med henblik på at sikre, at luftfragt eller luftpost underkastes en passende sikkerhedskontrol, inden den lastes på et luftfartøj med EU/EØS som destination?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv processen.	
2.2. Gennemføres sikkerhedskontrollen af luftfartsselskabet eller på dennes vegne af en enhed, som er omfattet af luftfartsselskabets sikkerhedsprogram?	
Hvis JA, giv yderligere oplysninger.	
Hvis NEJ, hvilke enheder, der ikke er omfattet af luftfartsselskabets sikkerhedsprogram, gennemfører sikkerhedskontrol af luftfragt eller -post, der bringes ind i EU/EØS af dette luftfartsselskab?	

Angiv arten af disse enheder og oplys nærmere — Privat ekspeditionsselskab — Statsligt reguleret selskab — Statslig screeningfacilitet — Andet	
2.3. Med hvilke instrumenter og instrukser sikrer luftfartsselskabet, at sikkerhedskontrol gennemføres på den foreskrevne måde?	
2.4. Kan luftfartsselskabet anmode om en passende sikkerhedskontrol i tilfælde af, at screeningen er foretaget af enheder, der ikke er omfattet af luftfartsselskabets sikkerhedsprogram, f.eks. statslige enheder?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, oplys nærmere	
2.5. Er et program for luftfragt og luftpost for sikkerhedsgodkendte fragtagenter eller kendte befragtere i overensstemmelse med ICAO's normer iværksat i den stat, hvori valideringsbesøget af lufthavnen finder sted?	
Hvis JA, beskriv programmets elementer og hvordan det er blevet iværksat	
2.6. Konklusion og generelle bemærkninger om processens pålidelighed, fulgyldigt og robusthed.	
Luftfartsselskabets bemærkninger	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 3

Luftfartsselskabets sikkerhedsprogram

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

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

Der henvises til punkt 6.8.2.1 og tillæg 6-G

Bemærk: Følgende punkter, som er opført i tillæg 6-G til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998, skal dækkes på passende vis:

- a) en beskrivelse af foranstaltningerne for luftfragt og -post
- b) oplysninger om modtageprocedurerne
- c) krav og kriterier for sikkerhedsgodkendte fragtagenter
- d) krav og kriterier for kendte befragtere
- e) krav og kriterier for registrerede befragtere
- f) normer for screening
- g) oplysninger om, hvor der foretages screening

- h) oplysninger om screeningudstyr
- i) oplysninger om det pågældende luftfartsselskab eller tjenesteydelsesleverandøren
- j) en liste over undtagelser fra security-screening
- k) håndtering af fragt og post med høj risiko.

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

DEL 4

Ansættelse og uddannelse af personale

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

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

- har været underkastet en indledende og periodisk kontrol forud for ansættelsen og/eller baggrundskontrol, som mindst er i overensstemmelse med de lokale myndigheders krav i den validerede lufthavn, og
- har udført grundlæggende og periodisk sikkerhedstræning, således at de er opmærksomme på deres sikkerhedsopgaver i overensstemmelse med de lokale myndigheders krav i den validerede lufthavn.

Der henvises til punkt 6.8.3.1.

Bemærk:

- Ved en baggrundskontrol forstås en kontrol af en persons identitet og hidtidige erfaringer og (i det omfang lovgivningen tillader det) en eventuel kriminel baggrund som led i vurderingen af en enkeltpersons egnethed til at gennemføre en sikkerhedskontrol og/eller få uledsaget adgang til et security-beskyttet område (definition i ICAO's bilag 17).
- En kontrol forud for ansættelsen skal fastslå en persons identitet på grundlag af dokumentation, den skal omfatte beskæftigelse, uddannelse og eventuelle afbrydelser mindst i de foregående fem år og pålægge personen at underskrive en erklæring med udførlige oplysninger om en eventuel kriminel fortid i alle bopælslande mindst i de foregående fem år (Unionens definition).

4.1. Findes en procedure, der sikrer, at alt personale med direkte og uledsaget adgang til sikret luftfragt/luftpost underkastes kontrol forud for ansættelsen, hvorved baggrund og kompetence vurderes?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, angiv, hvor mange år forud for ansættelsen der undersøges i forbindelse med kontrollen forud for ansættelsen, og hvilken enhed der udfører undersøgelsen.	
4.2. Omfatter denne procedure?	
<ul style="list-style-type: none"> — Baggrundskontrol — Kontrol forud for ansættelsen — Kontrol af strafferegistre — Interviews — Andet (oplys nærmere) Redegør for punkterne, og angiv, hvilken enhed der udfører dette punkt, og, hvor det er relevant, den foregående periode, som tages i betragtning.	
4.3. Findes der en procedure, som sikrer, at personen med ansvar for anvendelsen af og tilsynet med gennemførelsen af sikkerhedskontrollen på lokaliteten underkastes en kontrol forud for ansættelsen, hvorved baggrund og kompetence vurderes?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, angiv, hvor mange år forud for ansættelsen der undersøges i forbindelse med kontrollen forud for ansættelsen, og hvilken enhed der udfører undersøgelsen.	
4.4. Omfatter denne procedure?	
<ul style="list-style-type: none"> — Baggrundskontrol — Kontrol forud for ansættelsen — Kontrol af strafferegistre — Interviews — Andet (oplys nærmere) Redegør for punkterne, og angiv, hvilken enhed der udfører dette punkt, og, hvor det er relevant, den foregående periode, som tages i betragtning.	

4.5. Gennemgår personale, som har direkte og uledsaget adgang til sikret luftfragt/luftpost, en sikkerhedsuddannelse, inden det gives adgang til sikret luftfragt/luftpost?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv uddannelsens indhold og varighed.	
4.6. Gennemgår personale, som modtager, screener og/eller beskytter luftfragt/luftpost, en specifik jobrelateret uddannelse?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, redegør for uddannelseskursernes indhold og varighed.	
4.7. Gennemgår personale, som omtales i punkt 4.5 og 4.6, periodisk træning?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, redegør for den periodiske trænings indhold og hyppighed.	
4.8. Konklusion: sikres det med foranstaltningerne vedrørende ansættelse og uddannelse af personale, at alt personale med adgang til sikret luftfragt/luftpost på behørig vis er blevet tildelt opgaver og uddannet på et niveau, som er tilstrækkeligt til, at vedkommende er bevidst om sit sikkerhedsansvar?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angives årsagerne	
Luftfartsselskabets bemærkninger	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 5

Modtagelsesprocedurer

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

Proceduren skal omfatte følgende punkter:

- kontrol af, om forsendelsen er afleveret af en person, som er udpeget af en sikkerhedsgodkendt fragtagent eller en kendt befragter med EU-validering af luftfartssikkerheden som opført i databasen (del 6) eller af en registreret befragter for en sådan sikkerhedsgodkendt fragtagent
- kontrol af, om forsendelsen præsenteres med alle de nødvendige sikkerhedsrelaterede oplysninger (luftfragtbrev og oplysninger om sikkerhedsstatus på papir eller elektronisk), der svarer til den leverede luftfragt og postforsendelse og
- kontrol af, om der ser ud til at være foretaget indgreb i forsendelsen
- kontrol af, om forsendelsen skal håndteres som fragt og post med høj risiko (HRCM).

Der henvises til punkt 6.8.3.1.

Bemærk:

- En sikkerhedsgodkendt fragtagent eller en kendt befragter er en enhed, der håndterer fragt, som er blevet valideret af en EU-luftfartssikkerhedsvalidator, eller hvis sikkerhedsforanstaltninger er optaget i det EU-validerede ACC3-sikkerhedsprogram (i så fald påhviler der ACC3 et medansvar for sikkerhedsforanstaltningerne).
- En registreret befragter er en enhed, der håndterer fragt for egen regning under ansvar af sikkerhedsgodkendt fragtagent med EU-validering af luftfartssikkerhed. Denne sikkerhedsgodkendte fragtagent bærer det fulde ansvar for den registrerede befragters sikkerhedskontrol.
- Den udpegede person skal være den person, som har til opgave at levere luftfragten eller luftposten til luftfartsselskabet. Den person, der leverer forsendelsen til luftfartsselskabet, skal forevise et id-kort, pas, kørekort eller et andet dokument med foto, der udstedes eller anerkendes af de nationale myndigheder.

5.1. Fastslår luftfartsselskabet ved direkte modtagelse af en forsendelse, om den kommer fra en sikkerhedsgodkendt fragtagent, en kendt befragter eller en registreret befragter, som er valideret eller anerkendt i henhold til Unionens lovgivning om luftfragt, og som er opført i den database, der føres af luftfartsselskabet?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv proceduren.	
5.2. Fastslår luftfartsselskabet ved direkte modtagelse af en forsendelse, om den har en lufthavn i EU/EØS som destination?	
JA eller NEJ — redegør nærmere	
5.3. Hvis JA — underkaster luftfartsselskabet al fragt eller post samme sikkerhedskontrol, når den har en lufthavn i EU/EØS som destination?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv proceduren.	
5.4. Fastslår luftfartsselskabet ved direkte modtagelse af en forsendelse, om den skal anses som fragt og post med høj risiko (HRCM), også for forsendelser der leveres via andre transportformer end lufttransport?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, hvordan? Beskriv proceduren.	
5.5. Fastslår luftfartsselskabet ved direkte modtagelse af en forsendelse, om den har været beskyttet mod uvedkommendes adgang og/eller ulovlige indgreb?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv (forseglinger, låse osv.).	
5.6. Hvis luftfartsselskabet modtager luftfragt/luftpost i transit på denne lokalitet (fragt/post, der afgår med samme luftfartøj, som den ankom med), fastslår luftfartsselskabet da ud fra de opgivne data, om der er behov for yderligere sikkerhedskontrol?	
JA eller NEJ	

Hvis JA, hvordan fastslås dette?	
Hvis NEJ, hvilken kontrol anvendes for at garantere sikkerheden for fragt og post med EU/EØS som destination?	
5.7. Hvis luftfartsselskabet modtager luftfragt/luftpost i transfer på denne lokalitet (fragt/post, der afgår med et andet luftfartøj, end den ankom med), fastslår luftfartsselskabet da ud fra de opgivne data, om der er behov for yderligere sikkerhedskontrol?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, hvordan fastslås dette?	
Hvis NEJ, hvilken kontrol anvendes for at garantere sikkerheden for fragt og post med EU/EØS som destination?	
5.8. Skal den person, der foretager leveringen af sikret kendt luftfragt til luftfartsselskabet, forevise et officielt identifikationsdokument med foto?	
JA eller NEJ	
5.9. Konklusion: Er modtagelsesprocedurerne tilstrækkelige til at fastslå, om luftfragt eller luftpost kommer fra en sikker forsyningskæde, eller der er behov for screening?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angives årsagerne	
Luftfartsselskabets bemærkninger	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 6

Database

Mål: Hvis ACC3 ikke er forpligtet til at screene 100 % af luftfragt eller luftpost med EU/EØS som destination, skal ACC3 sikre, at fragten eller posten kommer fra en sikkerhedsgodkendt fragtagent hhv. en kendt befragter med EU-validering af luftfartssikkerheden eller en registreret befragter for en sikkerhedsgodkendt fragtagent.

Af hensyn til overvågningen af sikkerhedsrelevante transaktionsspor skal ACC3 føre en database med følgende oplysninger om hver enhed eller person, som den direkte modtager fragt eller post fra:

- den involverede enheds status (sikkerhedsgodkendt fragtagent eller kendt befragter)
- oplysninger om virksomheden, herunder en autentisk forretningsadresse
- hvilken form for virksomhed der drives, dog ikke følsomme forretningsoplysninger
- kontaktoplysninger, også for den eller de person(er), der er ansvarlig(e) for sikkerheden
- virksomhedens registreringsnummer, hvis et sådant findes.

Når ACC3 modtager luftfragt eller -post, kontrollerer det i databasen, om enheden er anført. Hvis enheden ikke er anført i databasen, vil luftfragten eller luftposten, der leveres af denne, skulle screenes inden lastningen.

Der henvises til punkt 6.8.4.1 og 6.8.4.3.

6.1. Fører luftfartsselskabet en database, herunder i givet fald med de ovennævnte oplysninger, om:	
<ul style="list-style-type: none"> — sikkerhedsgodkendte fragtagenter med EU-validering af luftfartssikkerheden — kendte befragtere med EU-validering af luftfartssikkerheden — registrerede befragtere under ansvar af en sikkerhedsgodkendt fragtagent (på frivillig basis)? 	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv databasen	
Hvis NEJ, redegør hvorfor	
6.2. Har personalet, som modtager luftfragt og luftpost, let adgang til databasen?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv processen.	
6.3. Opdateres databasen regelmæssigt, således at den indeholder pålidelige data om personalets modtagelse af luftfragt og luftpost?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, redegør nærmere.	
6.4. Konklusion: fører luftfartsselskabet en database, der sikrer fuld åbenhed om dets forbindelser med enheder, fra hvilke den direkte modtager (screenet eller sikkerhedskontrolleret) fragt eller post med henblik på transport til Unionen/EØS?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angives årsagerne	
Luftfartsselskabets bemærkninger	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 7

Screening

Mål: Modtager ACC3 fragt og post fra en enhed uden EU-validering af luftfartssikkerheden, eller har den modtagne fragt ikke været beskyttet mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvor sikkerhedskontrollen blev udført, skal ACC3 sikre, at denne luftfragt og luftpost screenes, inden den lastes på et luftfartøj. ACC3 skal have en procedure, hvorved det sikres, at luftfragt og luftpost med EU/EØS som destination med henblik på transfer, transit eller aflæsning i en lufthavn i Unionen screenes med midler eller metoder, der er omhandlet i EU-lovgivningen, således at det med rimelig sikkerhed kan konstateres, at den pågældende fragt eller post ikke indeholder forbudte genstande.

Hvis ACC3 ikke screener luftfragt og luftpost, skal det sikre, at en passende screening udføres i overensstemmelse med EU-kravene. Screeningprocedurer skal i givet fald omfatte håndteringen både i transfer og transit af fragt og post.

Udføres screening af luftfragt eller -post af eller på vegne af den kompetente myndighed i tredjelandet, skal ACC3, der modtager denne luftfragt og luftpost fra enheden, oplyse dette i sit sikkerhedsprogram og angive på hvilken måde en passende screening er sikret.

Der henvises til punkt 6.8.3.1, 6.8.3.2 og 6.8.3.3

7.1. Gennemføres screening af luftfartsselskabet eller på dennes vegne af en enhed, der er omfattet af luftfartsselskabets sikkerhedsprogram?	
Hvis JA, giv yderligere oplysninger Angiv i givet fald nærmere oplysninger om den eller de enheder, der er omfattet af luftfartsselskabets sikkerhedsprogram: — Navn — Adresse på lokaliteten — Status som autoriseret økonomisk operatør i givet fald	
Hvis NEJ, hvilke enheder, der ikke er omfattet af luftfartsselskabets screeningprogram, gennemfører sikkerhedskontrol af luftfragt eller -post, der bringes ind i EU/EØS af dette luftfartsselskab? Angiv arten af disse enheder og oplys nærmere — Privat ekspeditionsselskab — Statsligt reguleret selskab — Statslig screeningfacilitet — Andet	
7.2. Hvilke screeningmetoder anvendes til luftfragt og luftpost?	
Angiv hvilke, herunder nærmere oplysninger om det udstyr, som anvendes til at screene luftfragt og luftpost (fabrikant, type, programversion, standard, serienummer osv.) for samtlige anvendte metoder	
7.3. Er udstyret eller metoden (f.eks. bombehunde) opført i den nyeste liste over udstyr og metoder, som opfylder EU's, Den Europæiske Konference for Civil Luftfarts (ECAC's) eller Transportation Security Administrations (TSA's) krav?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, giv yderligere oplysninger.	
Hvis NEJ, angiv nærmere oplysninger om godkendelse af udstyret og godkendelsesdato samt eventuelle tegn på, at det opfylder EU's normer for udstyr.	
7.4. Anvendes udstyret i overensstemmelse med fabrikanternes CONOPS, og afprøves og vedligeholdes det regelmæssigt?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv processen.	

7.5. Tages der hensyn til forsendelsens art i forbindelse med screening?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv, hvordan det sikres, at den valgte screeningmetode anvendes med henblik på at opnå en tilstrækkelig standard til med rimelighed at sikre, at forbudte genstande ikke er skjult i forsendelsen.	
7.6. Findes der en procedure for, hvad der skal gøres, når screeningudstyret udløser en alarm?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv proceduren for, hvad der skal gøres ved alarmer for med rimelighed at sikre, at der ikke forekommer forbudte genstande.	
Hvis NEJ, beskriv, hvad der gøres med forsendelsen	
7.7. Findes der forsendelser, som er undtaget fra sikkerhedsscreening?	
JA eller NEJ	
7.8. Findes der undtagelser, som ikke er i overensstemmelse med Unionens liste?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere.	
7.9. Føres der kontrol med adgangen til screeningområdet for at sikre, at kun autoriseret og uddannet personale får adgang?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere	
7.10. Er der indført en fast kvalitetskontrol og/eller prøveordning?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere	
7.11. Konklusion: Screenes luftfragt/luftpost ved hjælp af et af de midler eller en af de metoder, der er anført i punkt 6.2.1 i gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998, til en tilstrækkeligt høj standard, således at det med rimelig sikkerhed kan konstateres, at den ikke indeholder forbudte genstande?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagen.	
Luftfartsselskabets bemærkninger	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 8

Frugt og post med høj risiko (HRCM)

Mål: Forsendelser, der har oprindelse i eller har været i transfer på lokaliteter, der er defineret som højrisikoområder af EU, eller som forekommer i betydeligt omfang at være blevet udsat for indgreb, skal betragtes som frugt og post med høj risiko (HRCM). Sådanne forsendelser skal screenes i overensstemmelse med specifikke instrukser. Den kompetente EU/EØS-myndighed, der har udpeget ACC3, fastsætter, hvilke oprindelsessteder der har høj risiko, og screeningsinstrukser. ACC3 skal have en procedure for at sikre, at HRCM med EU/EØS som destination er identificeret og underkastet passende kontrolforanstaltninger som defineret i Unionslovgivningen.

ACC3 skal holde en løbende kontakt med den kompetente myndighed med ansvar for lufthavnene i EU/EØS, hvortil det transporterer frugt, således at det råder over de nyeste oplysninger om oprindelsessteder med høj risiko.

ACC3 skal anvende de samme foranstaltninger, uanset om det modtager frugt og post med høj risiko fra et andet luftfartsselskab eller via andre transportformer.

Der henvises til punkt 6.7 og 6.8.3.4.

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

8.1. Ved luftfartsselskabets personale, som har ansvaret for at foretage sikkerhedskontrol, hvilken luftfrugt og luftpost der skal behandles som frugt og post med høj risiko (HRCM)?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere	
8.2. Har luftfartsselskabet indført procedurer med henblik på identifikation af HRCM?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere	
8.3. Underkastes HRCM HRCM-screeningprocedurer i henhold til EU-lovgivningen?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv, hvilke procedurer der anvendes.	
8.4. Udsteder luftfartsselskabet efter screeningen en erklæring om sikkerhedsstatus for SHR i den dokumentation, der ledsager forsendelsen?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv, hvordan og i hvilket dokument sikkerhedsstatus er udstedt.	
8.5. Konklusion: Er den proces, som luftfartsselskabet har indført, relevant og tilstrækkelig til at sikre, at alle HRCM er blevet korrekt håndteret før læsning?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagen.	
Luftfartsselskabets bemærkninger	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 9

Beskyttelse

Mål: ACC3 skal have indført processer, hvorved det sikres, at luftfragt og/eller luftpost med EU/EØS som destination beskyttes mod uautoriseret adgang fra det punkt, hvor screening eller anden sikkerhedskontrol gennemføres, eller fra modtagelsespunktet, efter at screening eller sikkerhedskontrol er udført, og frem til lastningen.

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

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

Der henvises til punkt 6.8.3.

9.1. Gennemføres foranstaltninger til beskyttelse af sikret luftfragt og luftpost af luftfartsselskabet eller på dennes vegne af en enhed, der er omfattet af luftfartsselskabets sikkerhedsprogram?	
Hvis JA, giv yderligere oplysninger.	
Hvis NEJ, hvilke enheder, der ikke er omfattet af luftfartsselskabets sikkerhedsprogram, gennemfører foranstaltninger til beskyttelse af sikret luftfragt eller -post, der bringes ind i EU/EØS af dette luftfartsselskab? Angiv arten af disse enheder og oplys nærmere — Privat ekspeditionsselskab — Statsligt reguleret selskab — Statslig screeningfacilitet — Andet	
9.2. Er der indført sikkerhedskontrol og beskyttelse for at forhindre ulovlige indgreb i forbindelse med screeningprocessen?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere	
9.3. Findes der procedurer, der sikrer, at luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination, for hvilken der er gennemført sikkerhedskontrol, beskyttes mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvor den er sikret, og indtil den lastes?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv, hvordan den er beskyttet	
Hvis NEJ, angives årsagerne	
9.4. Konklusioner: Er beskyttelsen af forsendelser tilstrækkelig robust til at forhindre ulovlige handlinger?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagen	
Luftfartsselskabets bemærkninger	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 10

Ledsagende dokumentation

Mål: ACC3 sikrer, at:

- 1) Forsendelsens sikkerhedsstatus angives elektronisk eller skriftligt i ledsagedokumenterne, som kan have form af et luftfragtbrev, et tilsvarende forsendelsesdokument eller en særskilt erklæring, og
- 2) dens entydige alfanumeriske identifikationskode skal fremgå elektronisk eller skriftligt af de dokumenter, der ledsager forsendelserne.

Der henvises til punkt 6.3.2.6, litra d), 6.8.3.4 og 6.8.3.5

Bemærk: Følgende status for sikkerhed kan anføres:

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

Findes der ikke en sikkerhedsgodkendt fragtagent, må ACC3 eller et luftfartsselskab, der ankommer fra et tredjeland, der er fritaget for ACC3-ordningen, afgive erklæringen om sikkerhedsstatus.

10.1. Ledsages forsendelser af dokumentation, som fastslår den tidligere og nuværende sikkerhedskontrol?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv dokumentationens indhold	
Hvis NEJ, redegør for hvorfor og hvordan fragten eller posten behandles som »sikret af luftfartsselskabet, hvis den lastes om bord på et luftfartøj«	
10.2. Indeholder dokumentationen luftfartsselskabets entydige alfanumeriske ACC3-identifikationskode?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, redegør hvorfor	
10.3. Specificeres fragtens sikkerhedsstatus, og hvordan denne status er opnået, i dokumentationen?	
JA eller NEJ	
10.4. Konklusion: Er dokumentationsprocessen tilstrækkelig til at sikre, at fragten eller posten er forsynet med en passende ledsagende dokumentation, hvori den korrekte sikkerhedsstatus specificeres?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagen	
Luftfartsselskabets bemærkninger	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 11

Efterlevelse

Mål: Efter at have evalueret de forudgående ti dele af denne tjekliste vil EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren skulle konkludere, om der er overensstemmelse mellem forholdene ved kontrolbesøget på stedet og indholdet af den del af luftfartsselskabets sikkerhedsprogram, der beskriver foranstaltningerne vedrørende luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination, og om sikkerhedskontrollen i tilstrækkelig grad gennemfører målene i tjeklisten.

I Deres konklusion bedes De skelne mellem fire mulige hovedtilfælde:

- 1) Luftfartsselskabets sikkerhedsprogram er i overensstemmelse med tillæg 6-G til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998, og kontrolbesøget på stedet fastslår, at tjeklistens mål efterleves eller
- 2) Luftfartsselskabets sikkerhedsprogram er i overensstemmelse med tillæg 6-G til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998, men kontrolbesøget på stedet fastslår ikke, at tjeklistens mål efterleves eller
- 3) Luftfartsselskabets sikkerhedsprogram er ikke i overensstemmelse med tillæg 6-G til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998, men kontrolbesøget på stedet fastslår, at tjeklistens mål efterleves eller
- (4) Luftfartsselskabets sikkerhedsprogram er ikke i overensstemmelse med tillæg 6-G til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998, og kontrolbesøget på stedet fastslår ikke, at tjeklistens mål efterleves.

11.1. Overordnet konklusion: angiv det tilfælde, som bedst svarer til situationen, der valideres	
1, 2, 3 eller 4	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	
Luftfartsselskabets bemærkninger	

Navn på validator:

Dato:

Underskrift:

BILAG

Liste over besøgte og interviewede personer og enheder

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

Enhedens navn	Kontaktpersonens navn	Dato for besøg/interview

TILLÆG 6-C4

VALIDERINGSTJEKLISTE FOR KENDTE BEFRAGTERE FRA TREDJELANDE MED EU-VALIDERING AF LUFTFARTSSIKKERHEDEN

Enheder fra tredjelande har mulighed for at komme med i et ACC3's (*Air Cargo or Mail Carrier operating into the Union from a Third Country Airport*) sikre forsyningskæde ved at ansøge om at blive udpeget som kendt befragter fra et tredjeland med EU-validering af luftfartssikkerheden (KC3). En KC3 er en fragthåndteringsenhed i et tredjeland, som er valideret og godkendt som sådan på basis af en EU-validering af luftfartssikkerheden.

En KC3 skal sikre, at forsendelser til EU ⁽¹⁾ har været underkastet sikkerhedskontrol, og at de har været beskyttet mod uautoriseret adgang fra tidspunktet for denne sikkerhedskontrol og frem til overdragelsen til et ACC3 eller en sikkerheds-godkendt fragtagent fra et tredjeland med EU-validering af luftfartssikkerheden (RA3).

Forudsætningerne for at kunne transportere luftfragt eller luftpost til Unionen (EU) eller til Island, Norge og Schweiz fastsættes i gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.

Tjeklisten er det instrument, som EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren kan bruge til at vurdere sikkerhedsniveauet for luftfragt eller luftpost, som transporteres til EU/EØS ⁽²⁾ af eller under tilsyn af den enhed, der ansøger om udpegning som KC3. Tjeklisten skal udelukkende anvendes i de tilfælde, der fremgår af punkt 6.8.4.1, litra b), i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998. I de tilfælde, der fremgår af punkt 6.8.4.1, litra a), i nævnte bilag, anvender EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren ACC3-tjeklisten.

Hvis EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren konkluderer, at enheden har opfyldt målene i denne tjekliste, skal der udleveres en valideringsrapport til den validerede enhed. Af valideringsrapporten skal det fremgå, at enheden er udpeget som kendt befragter fra et tredjeland med EU-validering af luftfartssikkerheden (KC3). En KC3 skal kunne bruge denne rapport i alle sine forretningsforbindelser med ACC3'er og RA3'er. Følgende udgør et uadskilleligt minimum, som skal fremgå af valideringsrapporten:

- a) den udfyldte tjekliste (tillæg 6-C4 til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998) underskrevet af EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren og i givet fald med den validerede enheds bemærkninger

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

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

- b) forpligtelseserklæringen (tillæg 6-H3 til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998), der er underskrevet af den validerede enhed, og
- c) en erklæring om uafhængighed (tillæg 11-A til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998) for den validerede enhed, der er underskrevet af EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren.

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

For de dele, der ikke kan sammenholdes med kravene i gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998, udgøres de grundlæggende normer af standarder og anbefalet praksis (SARP) i bilag 17 til konventionen angående international civil luftfart og det vejledende materiale, der er indeholdt i ICAO's luftfartssikkerhedshåndbog (DOC 8973-Restricted).

Hvis det i forbindelse med EU-validering af luftfartssikkerheden konkluderes, at enheden ikke har opfyldt målene i denne tjekliste, skal enheden have udleveret en kopi af den udfyldte tjekliste med angivelse af manglerne.

Forklarende bemærkninger:

- 1) Alle dele af tjeklisten skal udfyldes. Er oplysninger ikke tilgængelige, skal der redegøres for dette.
- 2) Efter hver del konkluderer EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren, om og i hvilken udstrækning målene for denne del er opfyldt.

DEL 1

Organisation og ansvarsfordeling

1.1. Valideringsdatoer	
Brug følgende datoformat, f.eks. 01.10.2012 til 02.10.2012.	
dd/mm/åååå	
1.2. Dato, hvor den foregående validering i givet fald fandt sted	
dd/mm/åååå	
Evt. tidligere KC3-registreringsnummer	
AEO-certifikat/C-TPAT-status/evt. anden certificering	
1.3. Oplysninger om luftfartssikkerhedsvalidator	
Navn	
Virksomhed/organisation/myndighed	
UAI	
E-mail-adresse	
Telefonnummer (inkl. landekode)	
1.4. Enhedens navn	
Navn	
Virksomhedsnummer (f.eks. registreringsnummer i et industri- og handelsregister)	

Nummer/Enhed/Bygning	
Gade	
By	
Postnr.	
Stat (hvis relevant)	
Land	
Postboksadresse (hvis relevant)	
1.5. Organisationens hovedadresse (hvis den er forskellig fra adressen på den lokalitet, der skal valideres)	
Nummer/Enhed/Bygning	
Gade	
By	
Postnr.	
Stat (hvis relevant)	
Land	
Postboksadresse (hvis relevant)	
1.6. Virksomhedstype — fragttyper	
Hvilken type er virksomheden, og hvilken fragtttype behandles i ansøgerens lokaler?	
1.7. Er ansøgeren ansvarlig for ...?	
<ul style="list-style-type: none"> a) Produktion b) Pakning c) Oplagring d) Forsendelse e) andet, anfør nærmere 	
1.8. Det omtrentlige antal beskæftigede på lokaliteten	
Antal	
1.9. Navn og stillingsbetegnelse for den person, som er sikkerhedsansvarlig for tredjelandes luftfragt/luftpost	
Navn	
Stilling	

E-mail-adresse	
Telefonnummer (inkl. landekode)	

DEL 2

Organisation og ansvarsområder for den kendte befragter fra et tredjeland med EU-validering af luftfartssikkerheden

Mål: Luftfragt eller luftpost må ikke transporteres til EU/EØS, uden at den underkastes sikkerhedskontrol. Fragt og post, som leveres af en KC3 til et ACC3 eller en RA3, må kun accepteres som sikker fragt eller post, hvis KC3'en har udført en sådan sikkerhedskontrol. Nærmere oplysninger om en sådan kontrol findes i de følgende dele af denne tjekliste.

En KC3 skal have indført procedurer, hvormed det sikres, at en passende sikkerhedskontrol anvendes for alle transporter af luftfragt og luftpost med EU/EØS som destination, og at sikker fragt eller post efterfølgende er beskyttet, indtil den overdrages til et ACC3 eller en RA3. Sikkerhedskontrollen skal bestå af foranstaltninger, som med rimelighed sikrer, at forbudte genstande ikke er skjult i forsendelsen.

Der henvises til punkt 6.8.3.

2.1. Har enheden oprettet et sikkerhedsprogram?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, gå direkte til punkt 2.5.	
2.2. Oplysninger om enhedens sikkerhedsprogram	
Dato — brug følgende format dd/mm/åååå	
Version	
Forelægges og/eller godkendes sikkerhedsprogrammet for/af den kompetente myndighed i det land, enheden er beliggende i? Hvis JA, beskriv processen.	
2.3. Dækker sikkerhedsprogrammet i tilstrækkelig grad punkterne i tjeklisten (del 4 til 11)?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, beskriv nærmere hvorfor ikke.	
2.4. Er sikkerhedsprogrammet fuldgældigt, robust og fuldstændigt?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angiv årsagerne.	
2.5. Har enheden fastlagt en proces med henblik på at sikre, at luftfragt eller luftpost med EU/EØS som destination underkastes en passende sikkerhedskontrol, inden den overdrages til et ACC3 eller en RA3?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv processen.	

2.6. Har enheden indført et styringssystem (f.eks. instrumenter, instrukser osv.) med henblik på at sikre, at den påkrævede sikkerhedskontrol gennemføres?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv styringssystemet, og oplys, om det er godkendt, kontrolleret eller stillet til rådighed af den kompetente myndighed eller en anden enhed.	
Hvis NEJ, forklar, hvordan enheden sikrer, at sikkerhedskontrollen gennemføres på den foreskrevne måde.	
2.7. Konklusion og generelle bemærkninger om processens pålidelighed, fuldgældigt og robusthed.	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 3

Identificerbar luftfragt/luftpost

Mål: At fastslå, på hvilket tidspunkt (eller sted) fragt/post bliver identificerbar som luftfragt/luftpost.

3.1. Ved inspektion af produktion, emballering, opbevaring, udvælgelse, forsendelse og eventuelle øvrige relevante områder fastslås det, hvor og hvordan en forsendelse af luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination bliver identificerbar.	
Beskriv nærmere.	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

NB. Der afgives udførlige oplysninger om, hvorledes identificerbar luftfragt/luftpost beskyttes mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb, i del 6 til 9.

DEL 4

Ansættelse og uddannelse af personale

Mål: For at sikre at den påkrævede sikkerhedskontrol gennemføres, skal en KC3 udpege ansvarlige og kompetente medarbejdere til at sikre luftfragt eller luftpost. Personale, som har adgang til identificerbar luftfragt, skal besidde alle nødvendige kompetencer til at varetage sine opgaver og være uddannet på passende vis.

Med henblik på at opfylde dette mål skal en KC3 have indført procedurer for at sikre, at alt personale (fastansatte, midlertidigt ansatte, vikarer og chauffører osv.) med direkte og uledsaget adgang til luftfragt/luftpost, for hvilken en sikkerhedskontrol gennemføres eller er blevet gennemført:

- har været underkastet en indledende og periodisk kontrol forud for ansættelsen og/eller baggrundskontrol, som mindst er i overensstemmelse med de lokale myndigheders krav til den validerede KC3, og
- har udført grundlæggende og periodisk sikkerhedstræning, således at det er opmærksomt på sine sikkerhedsopgaver i overensstemmelse med de lokale myndigheders krav til den validerede KC3.

Bemærk:

- Ved en baggrundskontrol forstås en kontrol af en persons identitet og hidtidige erfaringer og (i det omfang lovgivningen tillader det) en eventuel kriminell baggrund som led i vurderingen af en enkeltpersons egnethed til at gennemføre en sikkerhedskontrol og/eller få uledsaget adgang til et security-beskyttet område (definition i ICAO's bilag 17).
- En kontrol forud for ansættelsen skal fastslå en persons identitet på grundlag af dokumentation, den skal omfatte beskæftigelse, uddannelse og eventuelle afbrydelser i mindst de foregående fem år og pålægge personen at underskrive en erklæring med udførlige oplysninger om en eventuel kriminell fortid i alle bopælslande i mindst de foregående fem år (Unionens definition).

Der henvises til punkt 6.8.3.1.

4.1. Findes der en procedure, som sikrer, at alt personale med adgang til identificerbar luftfragt/luftpost underkastes kontrol forud for ansættelsen, hvorved baggrund og kompetence vurderes?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, angiv, hvor mange år forud for ansættelsen der undersøges i forbindelse med kontrollen forud for ansættelsen, og hvilken enhed der udfører undersøgelsen.	
4.2. Omfatter denne procedure?	
<input type="checkbox"/> Baggrundskontrol <input type="checkbox"/> Kontrol forud for ansættelsen <input type="checkbox"/> Kontrol af strafferegistre <input type="checkbox"/> Interviews <input type="checkbox"/> Andet (oplys nærmere)	
Redegør for punkterne, og angiv, hvilken enhed der udfører dette punkt, og, hvor det er relevant, den foregående periode, som tages i betragtning.	
4.3. Findes der en procedure, der sikrer, at personen med ansvar for anvendelsen af og tilsynet med gennemførelsen af sikkerhedskontrollen på lokaliteten underkastes en kontrol forud for ansættelsen, hvorved baggrund og kompetence vurderes?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, angiv, hvor mange år forud for ansættelsen der undersøges i forbindelse med kontrollen forud for ansættelsen, og hvilken enhed der udfører undersøgelsen.	
4.4. Omfatter denne procedure?	
<input type="checkbox"/> Baggrundskontrol <input type="checkbox"/> Kontrol forud for ansættelsen <input type="checkbox"/> Kontrol af strafferegistre <input type="checkbox"/> Interviews <input type="checkbox"/> Andet (oplys nærmere)	
Redegør for punkterne, og angiv, hvilken enhed der udfører dette punkt, og, hvor det er relevant, den foregående periode, som tages i betragtning.	

4.5. Gennemgår personale, som har adgang til identificerbar luftfragt/luftpost, uddannelse, før det gives adgang til identificerbar luftfragt/luftpost?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv uddannelsens indhold og varighed.	
4.6. Gennemgår personale, som omtales i punkt 4.5, periodisk træning?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, redegør for den periodiske trænings indhold og hyppighed.	
4.7. Konklusion: Sikres det med foranstaltningerne vedrørende ansættelse og uddannelse af personale, at alt personale med adgang til identificerbar luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination på behørig vis er blevet ansat og uddannet på et niveau, som er tilstrækkeligt til, at det er bevidst om sit sikkerhedsansvar?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angives årsagerne	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 5

Fysisk sikkerhed

Mål: En KC3 skal have indført procedurer, som sikrer, at identificerbar luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination beskyttes mod uautoriseret adgang og/eller ulovlige indgreb. Hvis ikke fragten eller posten beskyttes, kan den ikke overdrages til et ACC3 eller en RA3 som sikker fragt eller post.

Enheden skal påvise, hvordan dens lokalitet eller lokaler er beskyttet, og at der findes relevante adgangskontrolprocedurer. Det er afgørende, at der føres kontrol med adgangen til det område, hvor der arbejdes med identificerbar luftfragt/luftpost, og hvor den opbevares. Alle døre, vinduer og andre adgangsveje til sikker luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination skal sikres eller underkastes adgangskontrol.

Den fysiske sikkerhed kan omfatte, men er ikke begrænset til:

- fysiske hindringer, såsom hegn eller barrierer
- teknologi ved brug af alarmer og/eller CCTV-systemer
- menneskelig sikkerhed, såsom personale, der udelukkende udfører overvågningsaktiviteter.

Der henvises til punkt 6.8.3.1.

5.1. Er alle adgangsveje til identificerbar luftfragt/luftpost underkastet adgangskontrol, og er adgangen begrænset til autoriserede personer?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, hvordan kontrolleres adgangen? Forklar og beskriv. Der kan afkrydses flere svar. <input type="checkbox"/> Af sikkerhedspersonalet <input type="checkbox"/> Af andet personale <input type="checkbox"/> Manuel kontrol af, om personer har adgang til området <input type="checkbox"/> Elektroniske adgangskontrolsystemer <input type="checkbox"/> Andet, anfør nærmere	
Hvis JA, hvordan sikres det, at en person har adgang til området? Forklar og beskriv. Der kan afkrydses flere svar. — Brug af et virksomhedsidentifikationskort — Brug af en anden type af virksomhedsidentifikationskort f.eks. pas eller kørekort — (Sikkerheds)personalet bruger en liste over autoriserede personer — Elektronisk adgangstilladelse, f.eks. ved brug af en chip — Uddeling af nøgler eller adgangskoder til autoriseret personale — Andet, anfør nærmere	
5.2. Er alle adgangsveje til identificerbar luftfragt/luftpost sikret? Dette gælder også adgangsveje, som ikke er i permanent brug, og veje, der normalt ikke bruges som adgangsveje, f.eks. vinduer.	
JA eller NEJ	
Hvis JA, hvordan er disse adgangsveje sikret? Forklar og beskriv. Der kan afkrydses flere svar. — Sikkerhedspersonalets tilstedeværelse — Elektroniske adgangskontrolsystemer, som kun giver adgang til en person ad gangen — Barrierer, f.eks. skodder eller låse — CCTV-system — System til detektion af ubudne gæster	
5.3. Findes der yderligere foranstaltninger, som skærper sikkerheden i lokalerne generelt?	
JA eller NEJ	

Hvis JA, forklar, og beskriv hvilke: <input type="checkbox"/> Hegn eller barrierer <input type="checkbox"/> CCTV-system <input type="checkbox"/> System til detektion af ubudne gæster <input type="checkbox"/> Overvågning og afpatruljering <input type="checkbox"/> Andet, anfør nærmere	
5.4. Er bygningen solidt opført?	
JA eller NEJ	
5.5. Konklusion: Er enhedens forholdsregler tilstrækkelige til at forhindre uautoriseret adgang til de dele af lokaliteten og lokalerne, hvor der arbejdes med identificerbar luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination, eller hvor den opbevares?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angives årsagerne	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 6

Produktion

Mål: En KC3 skal have indført procedurer, som sikrer, at identificerbar luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination beskyttes mod uautoriseret adgang og/eller ulovlige indgreb under produktionsprocessen. Hvis ikke fragten eller posten beskyttes, kan den ikke overdrages til et ACC3 eller en RA3 som sikker fragt eller post.

Enheden skal påvise, at adgangen til produktionsområdet kontrolleres, og at der føres tilsyn med produktionsprocessen. Hvis produktet i produktionsfasen bliver identificerbart som luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination, skal enheden påvise, at der er truffet forholdsregler for at beskytte luftfragt/luftpost mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb fra denne fase.

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

6.1. Føres der kontrol med adgangen til produktionsområdet, og er adgangen forbeholdt autoriserede personer?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, forklar, hvordan adgangen kontrolleres, og hvordan den er forbeholdt autoriserede personer.	
6.2. Føres der tilsyn med produktionsprocessen?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, forklar, hvordan der føres tilsyn med den.	

6.3. Er der indført kontrol med henblik på at forebygge ulovlige indgreb i produktionsfasen?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere	
6.4. Konklusion: Er enhedens forholdsregler tilstrækkelige til at beskytte identificerbar luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb under produktion?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angives årsagerne	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 7

Pakning

Mål: En KC3 skal have indført procedurer, som sikrer, at identificerbar luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination beskyttes mod uautoriseret adgang og/eller ulovlige indgreb under pakkeprocessen. Hvis ikke fragten eller posten beskyttes, kan den ikke overdrages til et ACC3 eller en RA3 som sikker fragt eller post.

Enheden skal påvise, at adgangen til pakkeområdet kontrolleres, og at der føres tilsyn med pakkeprocessen. Hvis produktet i pakkefasen bliver identificerbart som luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination, skal enheden påvise, at der er truffet forholdsregler for at beskytte luftfragt/luftpost mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb fra denne fase. Alle færdigvarer skal kontrolleres, inden de pakkes.

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

7.1. Føres der kontrol med adgangen til pakkeområdet, og er adgangen forbeholdt autoriserede personer?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, forklar, hvordan adgangen kontrolleres, og hvordan den er forbeholdt autoriserede personer.	
7.2. Føres der tilsyn med pakkeprocessen?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, forklar, hvordan der føres tilsyn med den.	
7.3. Er der indført kontrolforanstaltninger med henblik på at forebygge ulovlige indgreb i pakkefasen?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere	

7.4. Beskriv den afsluttende ydre emballage:	
a) Er den afsluttende ydre emballering solid?	
JA eller NEJ	
Beskriv nærmere.	
b) Er den afsluttende ydre emballage forsejlet?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv, hvilken proces der anvendes for at forsejle emballagen, f.eks. ved anvendelse af nummereret forsejling, særlige stempler eller sikkerhedstape osv.	
Hvis NEJ, beskriv, hvilke iværksatte beskyttelsesforanstaltninger der sikrer forsendelsernes integritet.	
7.5. Konklusion: Er enhedens forholdsregler tilstrækkelige til at beskytte identificerbar luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb under pakning?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angives årsagerne	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 8

Oplagring

Mål: En KC3 skal have indført procedurer, som sikrer, at identificerbar luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination beskyttes mod uautoriseret adgang og/eller ulovlige indgreb under opbevaring. Hvis ikke fragten eller posten beskyttes, kan den ikke overdrages til et ACC3 eller en RA3 som sikker fragt eller post.

Enheden skal påvise, at der føres kontrol med adgangen til lagerområdet. Hvis produktet under opbevaringen bliver identificerbart som luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination, skal enheden påvise, at der er truffet forholdsregler for at beskytte luftfragt/luftpost mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb fra denne fase.

Disse spørgsmål besvares, hvis produktet kan identificeres som luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination i løbet af opbevaringen.

8.1. Føres der kontrol med adgangen til lagerområdet, og er adgangen forbeholdt autoriserede personer?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, forklar, hvordan adgangen kontrolleres, og hvordan den er forbeholdt autoriserede personer.	

8.2. Oplagres den færdige og pakkede luftfragt/luftpost sikkert, og kontrolleres det, om der er sket ulovlige indgreb?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere	
Hvis NEJ, forklar, hvordan enheden sikrer, at færdig og pakket luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination beskyttes mod uautoriseret adgang og ulovlige indgreb.	
8.3. Konklusion: Er enhedens forholdsregler tilstrækkelige til at beskytte identificerbar luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb under opbevaring?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angives årsagerne	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 9

Forsendelse

Mål: En KC3 skal have indført procedurer, som sikrer, at identificerbar luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination beskyttes mod uautoriseret adgang og/eller ulovlige indgreb under forsendelsesprocessen. Hvis ikke fragten eller posten beskyttes, kan den ikke overdrages til et ACC3 eller en RA3 som sikker fragt eller post.

Enheden skal påvise, at der føres kontrol med adgangen til forsendelsesområdet. Hvis produktet i forsendelsesfasen bliver identificerbart som luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination, skal enheden påvise, at der er truffet forholdsregler for at beskytte luftfragt/luftpost mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb fra denne fase.

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

9.1. Føres der kontrol med adgangen til forsendelsesområdet, og er adgangen forbeholdt autoriserede personer?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, forklar, hvordan adgangen kontrolleres, og hvordan den er forbeholdt autoriserede personer.	
9.2. Hvem har adgang til forsendelsesområdet? Der kan afkrydses flere svar.	
<input type="checkbox"/> Enhedens medarbejdere <input type="checkbox"/> Chauffører <input type="checkbox"/> Gæster <input type="checkbox"/> Leverandører <input type="checkbox"/> Andet, angiv	

9.3. Føres der tilsyn med forsendelsesprocessen?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, forklar, hvordan der føres tilsyn med den.	
9.4. Er der indført kontrolforanstaltninger med henblik på at forebygge ulovlige indgreb i forsendelsesområdet?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, beskriv nærmere	
9.5. Konklusion: Er enhedens forholdsregler tilstrækkelige til at beskytte identificerbar luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination mod uautoriseret adgang eller ulovlige indgreb under forsendelsesprocessen?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angives årsagerne	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 10

Forsendelser fra andre kilder

Mål: En KC3 skal have indført procedurer, som sikrer, at fragt eller post, som KC3'en ikke selv står for, ikke overdrages til et ACC3 eller en RA3 som sikker fragt eller post.

En KC3 kan videresende forsendelser, som vedkommende ikke selv står for, til en RA3 eller et ACC3, hvis:

- de er adskilt fra forsendelser, som befragteren selv står for, og
- oprindelsen er tydeligt markeret på forsendelsen eller på de ledsagende dokumenter.

Alle sådanne forsendelser skal screenes af en RA3 eller et ACC3, inden de lastes på et luftfartøj.

10.1. Modtager enheden fragt- eller postforsendelser, der skal transporteres ad luftvejen, fra andre enheder?	
JA eller NEJ	
JA eller NEJ Hvis JA, hvordan holdes disse forsendelser adskilt fra virksomhedens egen fragt eller post, og hvordan udpeges de over for den sikkerhedsgodkendte fragt-agent/speditøren?	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 11

Transport

Mål: En KC3 skal have indført procedurer, som sikrer, at identificerbar luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination beskyttes mod uautoriseret adgang og/eller ulovlige indgreb under transport. Hvis ikke fragten eller posten beskyttes, kan den ikke modtages af et ACC3 eller en RA3 som sikker fragt eller post.

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

Disse spørgsmål besvares, hvis produktet under transport kan identificeres som luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination.

11.1. Hvordan udbringes luftfragt/luftpost til ACC3 eller RA3?	
a) Transport udført af den validerede enhed?	
JA eller NEJ	
b) ACC3's/RA3's transport?	
JA eller NEJ	
c) Den validerede enheds leverandør?	
JA eller NEJ	
11.2. Er luftfragten/luftposten pakket med forsegling?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, hvordan?	
11.3. Forsegles eller låses køretøjet inden transporten?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, hvordan?	
11.4. Når der anvendes nummererede forseglinger, føres der da kontrol med adgangen til forseglingerne, og registreres numrene?	
JA eller NEJ	
Hvis JA, angiv hvordan.	
11.5. Underskriver den pågældende speditør speditørerklæringen (hvis relevant)?	
JA eller NEJ	
11.6. Har den person, der transporterer fragten, gennemgået en specifik uddannelse i sikkerhedskontrol og sikkerhedsbevidsthed, inden personen blev bemyndiget til at transportere sikret luftfragt/luftpost?	
JA eller NEJ	

Hvis JA, beskriv, hvilken form for sikkerhedskontrol (forud for ansættelsen, baggrundskontrol osv.) og hvilken form for uddannelse (uddannelse i sikkerhedsbevidsthed osv.).	
11.7. Konklusion: Er forholdsreglerne tilstrækkelige til at beskytte luftfragt/luftpost mod uautoriseret adgang i forbindelse med transporten?	
JA eller NEJ	
Hvis NEJ, angives årsagerne	
Bemærkninger fra enheden	
Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	

DEL 12

Efterlevelse

Mål: Efter at have evalueret de forudgående 11 dele af denne tjekliste skal EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren konkludere, om kontrolbesøget på stedet bekræfter, at sikkerhedskontrollen gennemføres, og at målene i denne tjekliste for luftfragt/luftpost med EU/EØS som destination efterleves.

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

- efterlever målene i denne tjekliste. Validatoren giver den validerede enhed den originale valideringsrapport og afgiver en erklæring om, at enheden er udpeget som kendt befragter fra et tredjeland med EU-validering af luftfartssikkerheden (KC3)
- ikke efterlever målene i denne tjekliste. I dette tilfælde er enheden ikke berettiget til at levere sikret luftfragt eller luftpost med EU/EØS som destination til et ACC3 eller en RA3, uden at den screenes af en autoriseret part. Enheden modtager en kopi af den udfyldte tjekliste med angivelse af manglerne.

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

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

12.1. Overordnet konklusion:	
Bedømmelse (og meddelelse) (fremhæv det, der gælder) Hvis der står »BESTÅET«, opfattes enheden som værende udpeget som kendt befragter fra et tredjeland med EU-validering af luftfartssikkerheden (KC3).	Bestået/Ikke-bestået
Hvis den samlede bedømmelse er ikke-bestået, angives nedenfor de områder, hvor enheden ikke opfylder de krævede sikkerhedsnormer eller har specifikke svage punkter. Det angives endvidere, hvilke tilpasninger der må foretages for at opfylde den krævede norm og dermed bestå.	

Bemærkninger fra EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren	
Bemærkninger fra enheden	

Navn på validator:

Dato:

Underskrift:

BILAG

Liste over besøgte og interviewede personer og enheder

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

Enhedens navn	Kontaktpersonens navn	Dato for besøg/interview

TILLÆG 6-D

LUFTFARTSSIKKERHEDSINSTRUKSER FOR REGISTREREDE BEFRAGTERE

Disse instrukser er udarbejdet til Deres brug og til information af Deres personale, som er beskæftiget med at forberede og kontrollere forsendelser af luftfragt/luftpost. Disse instrukser udleveres til Dem i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 ⁽¹⁾ og dertil hørende gennemførelsesretsakter.

Lokaler

Adgang til områder, hvor forsendelser af identificerbar luftfragt/luftpost forberedes, pakkes og/eller oplagres, kontrolleres for at sikre, at ingen uautoriserede personer har adgang til forsendelserne.

Besøgende skal ledsages hele tiden inden for, eller forhenes adgang til, de områder, hvor forsendelser af identificerbar luftfragt/luftpost forberedes, pakkes og/eller oplagres.

Personale

Integriteten af alt ansat personale, der vil få adgang til identificerbar luftfragt/luftpost, skal verificeres. Denne verifikation skal som minimum omfatte et identitetstjek (om muligt med billedlegitimation: id-kort, kørekort eller pas) og en kontrol af CV og eller opgivne anbefalinger.

Alt personale, som har adgang til identificerbar luftfragt/luftpost, skal gøres opmærksom på deres sikkerhedsopgaver som fastlagt i disse instrukser.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002 (EUT L 97 af 9.4.2008, s. 72).

Udpeget ansvarshavende

Der udpeges mindst én person med ansvar for anvendelsen og kontrollen af disse instrukser (den udpegede ansvarshavende).

Forsendelsens integritet

Forsendelser af luftfragt/luftpost må ikke indeholde forbudte genstande, medmindre de er behørigt angivet og underlagt gældende love og bestemmelser.

Forsendelser af luftfragt/luftpost skal beskyttes mod uautoriseret adgang.

Forsendelser af luftfragt/luftpost pakkes forsvarligt og lukkes om muligt med forsegling.

Forsendelser af luftfragt/luftpost, der afsendes, beskrives fyldestgørende på den medfølgende dokumentation sammen med korrekte adresseringsoplysninger.

Transport

Hvis den registrerede befragter er ansvarlig for transporten af forsendelser af luftfragt/luftpost, skal forsendelserne beskyttes mod uautoriseret adgang.

Hvis den registrerede befragter benytter en kontrahent:

- a) forsegles forsendelsen forud for transporten og
- b) speditøren, som udfører transporten på vegne af den registrerede befragter, skal acceptere speditørerklæringen i tillæg 6-E.

Den underskrevne erklæring eller en genpart af en tilsvarende fra den kompetente myndighed opbevares af den registrerede befragter.

Uregelmæssigheder

Hvis der konstateres åbenbare, eller der er mistanke om, uregelmæssigheder i relation til disse instrukser, indberettes disse til den udpegede ansvarshavende. Den udpegede ansvarshavende træffer de fornødne forholdsregler.

Forsendelser fra andre kilder

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

- a) de er adskilt fra forsendelser, som befragteren selv står for, og
- b) oprindelsen er tydeligt markeret på forsendelsen eller på medfølgende dokumentation.

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

Uanmeldte inspektioner

Luftfartssikkerhedsinspektører fra den kompetente myndighed kan udføre uanmeldte inspektioner for at verificere, at disse instrukser opfyldes. Inspektørerne vil altid medbringe officiel legitimation, som skal fremvises efter anmodning i forbindelse med en inspektion af Deres lokaler. Inspektørens navn og billede vil være på legitimationen.

Forbudte genstande

Brugsklare eksplosive og brændbare stoffer må ikke befordres i fragtforsendelser, medmindre kravene i alle sikkerhedsbestemmelser er opfyldt fuldt ud.

Forpligtelseserklæring

De behøver ikke at underskrive og forelægge »Forpligtelseserklæring — registreret befragter« for den sikkerhedsgodkendte fragtagent, hvis Deres virksomhed besidder et AEO-certifikat som omhandlet i artikel 14a, stk. 1, litra b) eller c), i Kommissionens forordning (EØF) nr. 2454/93 ⁽¹⁾.

Men hvis De ikke længere besidder et AEO-certifikat, er De forpligtet til øjeblikkeligt at oplyse den sikkerhedsgodkendte fragtagent herom. Den sikkerhedsgodkendte fragtagent vil i dette tilfælde oplyse Dem om, hvordan De opnår status som registreret befragter.

FORPLIGTELSESERKLÆRING — REGISTRERET BEFRAGTER

I overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 ⁽²⁾ og dertil hørende gennemførelsesretsakter

erklærer undertegnede, at:

- [virksomhedens navn] opfylder disse »Luftfartssikkerhedsinstrukser for registrerede befragter«
- [virksomhedens navn] sikrer, at det personale, som har adgang til luftfragt/luftpost, får meddelelse om disse instrukser
- [virksomhedens navn] opbevarer luftfragt/luftpost sikkert, indtil den overdrages til den sikkerhedsgodkendte fragtagent
- [virksomhedens navn] accepterer, at forsendelser kan underkastes sikkerhedskontrol, herunder screening, og
- [virksomhedens navn] accepterer, at medlemsstatens kompetente myndighed foretager uanmeldte inspektioner i virksomhedens lokaler for at undersøge, om [virksomhedens navn] overholder disse instrukser.

Jeg påtager mig det fulde ansvar for denne erklæring.

Navn:

Stilling i virksomheden:

Dato:

Underskrift:

TILLÆG 6-E

SPEDITØRERKLÆRING

I overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 ⁽²⁾ og dertil hørende gennemførelsesretsakter

bekræfter jeg herved, at i forbindelse med indsamling, befording, oplagring og levering af sikkerhedskontrolleret fragt/post [på vegne af navnet på den sikkerhedsgodkendte fragtagent, det luftfartsselskab, som udfører sikkerhedskontrol for fragt eller post, den kendte befragter eller den registrerede befragter] vil følgende sikkerhedsprocedurer blive fulgt:

- Alt personale, der transporterer denne luftfragt/post, vil have gennemgået uddannelse i generel sikkerhedsbevidsthed i overensstemmelse med punkt 11.2.7 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.
- Integriteten af alt ansat personale med adgang til denne luftfragt/luftpost vil blive verificeret. Denne verifikation skal som minimum omfatte et identitetstjek (om muligt med billedlegitimation: id-kort, kørekort eller pas) og en kontrol af CV og/eller opgivne anbefalinger.

⁽¹⁾ Kommissionens forordning (EØF) nr. 2454/93 af 2. juli 1993 om visse gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EØF) nr. 2913/92 om indførelse af en EF-toldkodeks (EFT L 253 af 11.10.1993, s. 1).

⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002 (EUT L 97 af 9.4.2008, s. 72).

- Køretøjers lastrum vil blive forseglet eller aflåst. Lastbiler med presenninger vil blive sikret med TIR-snor. Ladet på ladvogne holdes under observation ved transport af luftfragt.
- Umiddelbart før lastning undersøges lastrummet, og lastrummets integritet opretholdes, indtil lastningen er afsluttet.
- Hver chauffør vil medbringe et id-kort, pas, kørekort eller et andet dokument med foto af personen, der er udstedt eller anerkendes af de nationale myndigheder.
- Chauffører foretager ingen ikke-planmæssige stop mellem indsamling og levering. Hvis et sådant stop er uundgåeligt, kontrollerer chaufføren ved sin tilbagekomst, at lasten er sikret, og at låse og/eller forseglinger er ubrudte. Opdager chaufføren tegn på indgreb, underretter han sin foresatte herom, og luftfragten/posten må ikke afleveres, uden at indgrebet anmeldes i forbindelse med afleveringen.
- Transporten må ikke gives i underentreprise til tredjemand, medmindre denne:
 - a) har indgået en speditøraftale med den sikkerhedsgodkendte fragtagent, den kendte befragter eller den registrerede befragter, som er ansvarlig for transporten [samme navn som ovenfor] eller
 - b) er godkendt eller certificeret af den kompetente myndighed eller
 - c) har en speditøraftale med undertegnede speditør, hvori det fastsættes, at tredjeparten ikke videregiver transporten i underentreprise og gennemfører de sikkerhedsprocedurer, der er fastsat i denne erklæring. Undertegnede speditør påtager sig det fulde ansvar for hele transporten på vegne af den sikkerhedsgodkendte fragtagent, den kendte befragter eller den registrerede befragter, og
- Andre tjenester (f.eks. opbevaring) må ikke gives i underentreprise til tredjemand, medmindre denne er en sikkerhedsgodkendt fragtagent eller en enhed, som den kompetente myndighed har certificeret eller godkendt og opført på en liste med henblik på at levere disse tjenester.

Jeg påtager mig det fulde ansvar for denne erklæring.

Navn:

Stilling i virksomheden:

Virksomhedens navn og adresse:

Dato:

Underskrift:

TILLÆG 6-F

FRAGT OG POST

6-Fi

TREDJELANDE OG ANDRE LANDE OG TERRITORIER, FOR HVILKE AFSNIT VI I TREDJE DEL I TRAKTATEN OM DEN EUROPÆISKE UNIONS FUNKTIONSMÅDE IKKE FINDER ANVENDELSE IFØLGE SAMME TRAKTATS ARTIKEL 355, SOM FØLGER SIKKERHEDSNORMER, DER ER ANERKENDT SOM VÆRENDE ÆKVIVALENTE MED DE FÆLLES GRUNDLÆGGENDE NORMER.

Ingen bestemmelser vedtaget endnu.

6-Fii

TREDJELANDE OG ANDRE LANDE OG TERRITORIER, FOR HVILKE AFSNIT VI I TREDJE DEL I TRAKTATEN OM DEN EUROPÆISKE UNIONS FUNKTIONSMÅDE IKKE FINDER ANVENDELSE IFØLGE SAMME TRAKTATS ARTIKEL 355, SOM FØLGER SIKKERHEDSNORMER, FOR HVILKE ACC3-UDPEGNING IKKE ER PÅKRÆVET, ER ANFØRT I KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE C(2015) 8005.

6-Fiii

VALIDERINGSAKTIVITETER VI TREDJELANDE OG ANDRE LANDE OG TERRITORIER, FOR HVILKE AFSNIT VI I TREDJE DEL I TRAKTATEN OM DEN EUROPÆISKE UNIONS FUNKTIONSMÅDE IKKE FINDER ANVENDELSE IFØLGE SAMME TRAKTATS ARTIKEL 355, DER ER ANERKENDT SOM LIGESTILLET MED EU-VALIDERING AF LUFTFARTSSIKKERHEDEN.

Ingen bestemmelser vedtaget endnu.

TILLÆG 6-G

BESTEMMELSER VEDRØRENDE FRAGT OG POST FRA TREDJELANDE

Et ACC3's sikkerhedsprogram skal enten for hver enkelt tredjelandslufthavn eller som et generisk dokument for samtlige tredjelandslufthavne med angivelse af eventuelle afvigelser for hver navngiven lufthavn indeholde:

- a) en beskrivelse af foranstaltningerne for luftfragt og -post
- b) oplysninger om modtageprocedurerne
- c) krav og kriterier for sikkerhedsgodkendte fragtagenter
- d) krav og kriterier for kendte befragtere
- e) krav og kriterier for registrerede befragtere
- f) normer for screening
- g) oplysninger om, hvor der foretages screening
- h) oplysninger om screeningudstyr
- i) oplysninger om det pågældende luftfartsselskab eller tjenesteydelsesleverandøren
- j) en liste over undtagelser fra security-screening
- k) oplysninger om håndteringen af højrisikofragt og -post.

TILLÆG 6-H1

FORPLIGTELSESERKLÆRING — ACC3 MED EU-VALIDERING AF LUFTFARTSSIKKERHEDEN

På vegne af [luftfartsselskabets navn] tager jeg følgende til efterretning:

I denne rapport fastlægges sikkerhedsniveauet for luftfragttransportoperationer med EU/EØS som destination for så vidt angår de sikkerhedsnormer, som er anført i tjeklisten eller er omhandlet deri.

[Luftfartsselskabets navn] kan først udpeges som ACC3 (»Air Cargo or Mail Carrier operating into the Union from a Third Country Airport«), efter at en EU-valideringsrapport er forelagt og godkendt af den kompetente myndighed i en medlemsstat i Den Europæiske Union eller Island, Norge og Schweiz til dette formål, og de nærmere enkeltheder vedrørende ACC3 er indført i Unionens database til sikring af forsyningskæden.

Hvis der i rapporten konstateres manglende efterlevelse af de heri omhandlede sikkerhedsforanstaltninger, kan dette føre til inddragelse af udpegningen af [luftfartsselskabets navn] som et ACC3, der allerede er opnået i denne lufthavn, hvilket vil forhindre [luftfartsselskabets navn] i at transportere fragt eller post til EU/EØS-området fra denne lufthavn.

Rapporten er gyldig i fem år og udløber således senest den ...

På vegne af [luftfartsselskabets navn] erklærer undertegnede, at:

- [luftfartsselskabets navn] vil acceptere de nødvendige opfølgende foranstaltninger med henblik på at overvåge de standarder, som er fastslået i rapporten.
- Eventuelle ændringer af [luftfartsselskabets navn]s operationer, der ikke kræver en fuld fornyet validering, anføres i den oprindelige rapport ved at tilføje oplysninger samtidig med, at de tidligere oplysninger kan læses. Dette kan vedrøre følgende ændringer:
 - 1) det overordnede sikkerhedsansvar overdrages til en anden person end den, som er angivet i punkt 1.7 i tillæg 6-C3 til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.
 - 2) andre ændringer af lokaler eller procedurer, som må forventes at få mærkbar indflydelse på sikkerheden.
- [Luftfartsselskabets navn] skal underrette den myndighed, der har udpeget det som ACC3, hvis [luftfartsselskabets navn] ophører med sit virke, ikke længere beskæftiger sig med luftfragt/luftpost eller ikke længere kan opfylde de krav, der valideres i denne rapport.
- [Luftfartsselskabets navn] vil opretholde det fastslåede sikkerhedsniveau i denne rapport i overensstemmelse med tjeklistens mål og i givet fald gennemføre og anvende eventuelle yderligere sikkerhedsforanstaltninger, der kræves for at blive udpeget som ACC3, hvis sikkerhedsnormer konstateres at være utilstrækkelige, indtil den efterfølgende validering af aktiviteterne hos [luftfartsselskabets navn].

På vegne af [luftfartsselskabets navn] påtager jeg mig det fulde ansvar for denne erklæring.

Navn:

Stilling i virksomheden:

Dato:

Underskrift:

TILLÆG 6-H2

FORPLIGTELSESERKLÆRING — SIKKERHEDSGODKENDT FRAGTAGENT FRA ET TREDJELAND MED EU-VALIDERING AF LUFTFARTSSIKKERHEDEN (RA3)

På vegne af [RA3's navn] tager jeg følgende til efterretning:

I denne rapport fastlægges sikkerhedsniveauet for luftfragttransportoperationer med EU/EØS som destination for så vidt angår de sikkerhedsnormer, som er anført i tjeklisten eller er omhandlet deri.

[RA3's navn] kan først udpeges som sikkerhedsgodkendt fragtagent fra et tredjeland med EU-validering af luftfartssikkerheden (RA3), når en EU-luftfartssikkerhedsvalidator, som står opført i EU's database til sikring af forsyningskæden, har udført en EU-validering af luftfartssikkerheden med bedømmelsen »BESTÅET«.

Hvis der i rapporten konstateres manglende efterlevelse af de heri omhandlede sikkerhedsforanstaltninger, kan dette føre til inddragelse af udpegningen af [RA3's navn] som RA3, der allerede er opnået for disse lokaler, hvilket vil forhindre [RA3's navn] i at levere sikret luftfragt eller luftpost med EU/EØS som destination til et ACC3 eller en anden RA3.

Rapporten er gyldig i fem år og udløber således senest den ...

På vegne af [RA3's navn] erklærer undertegnede, at:

- a) [RA3's navn] vil acceptere de nødvendige opfølgende foranstaltninger med henblik på at overvåge de standarder, som er fastslået i rapporten.

- b) Eventuelle ændringer af [RA3's navn]s operationer, der ikke kræver en fuldt fornyet validering, anføres i den oprindelige rapport ved at tilføje oplysninger samtidig med, at de tidligere oplysninger kan læses. Dette kan vedrøre følgende ændringer:
- 1) det overordnede sikkerhedsansvar overdrages til en anden person end den, som er angivet i punkt 1.8 i tillæg 6-C2 til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.
 - 2) andre ændringer af lokaler eller procedurer, som må forventes at få mærkbar indflydelse på sikkerheden.
- c) [RA3's navn] skal underrette det ACC3 og de RA3'er, det leverer sikret luftfragt og/eller luftpost til, hvis [RA3's navn] ophører med sit virke, ikke længere beskæftiger sig med luftfragt/luftpost eller ikke længere kan opfylde de krav, der valideres i denne rapport.
- d) [RA3's navn] vil opretholde det fastslåede sikkerhedsniveau i denne rapport i overensstemmelse med tjeklistens mål og i givet fald gennemføre og anvende eventuelle yderligere sikkerhedsforanstaltninger, der kræves for at blive udpeget som RA3, hvis sikkerhedsnormerne konstateres at være utilstrækkelige, indtil den efterfølgende validering af aktiviteterne hos [RA3's navn].

På vegne af [RA3's navn] påtager jeg mig det fulde ansvar for denne erklæring.

Navn:

Stilling i virksomheden:

Dato:

Underskrift:

TILLÆG 6-H3

FORPLIGTELSESERKLÆRING — KENDT BEFRAGTER FRA ET TREDJELAND MED EU-VALIDERING AF LUFTFARTSSIKKERHEDEN (KC3)

På vegne af [KC3's navn] tager jeg følgende til efterretning:

I denne rapport fastlægges sikkerhedsniveauet for luftfragttransportoperationer med EU/EØS som destination for så vidt angår de sikkerhedsnormer, som er anført i tjeklisten eller er omhandlet deri.

[KC3's navn] kan først udpeges som kendt befragter fra et tredjeland med EU-validering af luftfartssikkerheden (KC3), når en EU-luftfartssikkerhedsvalidator, som står opført i EU's database til sikring af forsyningskæden, har udført en EU-validering af luftfartssikkerheden med bedømmelsen »BESTÅET«.

Hvis der i rapporten konstateres manglende efterlevelse af de heri omhandlede sikkerhedsforanstaltninger, kan dette føre til inddragelse af udpegningen af [KC3's navn] som KC3, der allerede er opnået for disse lokaler, hvilket vil forhindre [KC3's navn] i at levere sikret luftfragt eller luftpost med EU/EØS som destination til et ACC3 eller en sikkerhedsgodkendt fragtagent fra et tredjeland med EU-validering af luftfartssikkerheden (RA3).

Rapporten er gyldig i fem år og udløber således senest den ...

På vegne af [KC3's navn] erklærer undertegnede, at:

- a) [KC3's navn] vil acceptere de nødvendige opfølgende foranstaltninger med henblik på at overvåge de standarder, som er fastslået i rapporten.
- b) Eventuelle ændringer af [KC3's navn]s operationer, der ikke kræver en fuldt fornyet validering, anføres i den oprindelige rapport ved at tilføje oplysninger samtidig med, at de tidligere oplysninger kan læses. Dette kan vedrøre følgende ændringer:
 - 1) det overordnede sikkerhedsansvar overdrages til en anden person end den, som er angivet i punkt 1.9 i tillæg 6-C4 til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.
 - 2) andre ændringer af lokaler eller procedurer, som må forventes at få mærkbar indflydelse på sikkerheden.

- c) [KC3's navn] skal underrette det ACC3 og de RA3'er, det leverer sikret luftfragt og/eller luftpost til, hvis [KC3's navn] ophører med sit virke, ikke længere beskæftiger sig med luftfragt/luftpost eller ikke længere kan opfylde de krav, der valideres i denne rapport.
- d) [KC3's navn] vil opretholde det fastslåede sikkerhedsniveau i denne rapport i overensstemmelse med tjeklistens mål og i givet fald gennemføre og anvende eventuelle yderligere sikkerhedsforanstaltninger, der kræves for at blive udpeget som KC3, hvis sikkerhedsnormerne konstateres at være utilstrækkelige, indtil den efterfølgende validering af aktiviteterne hos [KC3's navn].

På vegne af [KC3's navn] påtager jeg mig det fulde ansvar for denne erklæring.

Navn:

Stilling i virksomheden:

Dato:

Underskrift:

TILLÆG 6-I

Der er fastsat bestemmelser vedrørende højriskofragt i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

TILLÆG 6-J

Der er fastsat bestemmelser for anvendelsen af screeningudstyr i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

7. LUFTFARTSSELSKABERS POST OG MATERIALER

7.0. GENERELLE BESTEMMELSER

Medmindre andet er angivet, eller medmindre udførelsen af sikkerhedskontrollen som omhandlet i henholdsvis kapitel 4, 5 og 6 sikres af en myndighed, lufthavnsoperatør, enhed eller et andet luftfartsselskab, skal et luftfartsselskab sikre gennemførelsen af de foranstaltninger, der er fastsat i dette kapitel for luftfartsselskabets post og materialer.

7.1. LUFTFARTSSELSKABERS POST OG MATERIALER, DER SKAL LASTES PÅ ET LUFTFARTØJ

- 7.1.1. Inden luftfartsselskabets post og materialer lastes om bord i et luftfartøjs lastrum, skal de enten screenes og beskyttes i overensstemmelse med kapitel 5 eller underkastes sikkerhedskontrol og beskyttes i overensstemmelse med kapitel 6.
- 7.1.2. Inden luftfartsselskabets post og materialer lastes om bord i andre dele af et luftfartøj end lastrummet, skal de screenes og beskyttes i overensstemmelse med bestemmelserne om håndbagage i kapitel 4.
- 7.1.3. Luftfartsselskabets post og materialer, der skal lastes om bord på et luftfartøj, skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

7.2. LUFTFARTSSELSKABERS MATERIALER, DER BENYTTES TIL HÅNDTERING AF PASSAGERER OG BAGAGE

- 7.2.1. Alle luftfartsselskabets materialer, som benyttes til håndtering af passagerer og bagage, og som kunne benyttes til at bringe flysikkerheden i fare, beskyttes eller holdes under opsyn for at forhindre uautoriseret adgang.

Benyttelse af selv-check-in og relevante internetmuligheder, der stilles til rådighed for passagererne, betragtes som autoriseret adgang til sådanne materialer.

- 7.2.2. Kasserede materialer, som kunne benyttes til at opnå uautoriseret adgang eller transportere bagage ind i det security-beskyttede område eller om bord på luftfartøjer, skal tilintetgøres eller sættes ud af funktion.

- 7.2.3. Afgangskontrolsystemer og check-in-systemer skal håndteres på en sådan måde, at uautoriseret adgang til systemerne forhindres.

Selv-check-in, der stilles til rådighed for passagererne, betragtes som autoriseret adgang til sådanne systemer.

8. FORSYNINGER TIL FLYVNINGEN

8.0. GENERELLE BESTEMMELSER

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

- 8.0.2. I dette kapitel forstås ved »forsyninger til flyvningen« alle genstande, der er bestemt til at blive taget med om bord på et luftfartøj med henblik på passagerers eller besætningsmedlemmers brug, fortæring eller køb under flyvningen, bortset fra:

- a) håndbagage og
- b) genstande, der medbringes af andre personer end passagerer og
- c) luftfartsselskabers post og materialer.

I dette kapitel forstås ved »sikkerhedsgodkendt leverandør af forsyninger til flyvningen« en leverandør, hvis procedurer opfylder sådanne fælles sikkerhedsregler og -normer, at levering af forsyninger til flyvningen direkte til luftfartøjer kan tillades.

I dette kapitel forstås ved »kendt leverandør af forsyninger til flyvningen« en leverandør, hvis procedurer opfylder sådanne fælles sikkerhedsregler og -normer, at der kan leveres forsyninger til flyvningen til et luftfartsselskab eller en sikkerhedsgodkendt leverandør, men ikke direkte til luftfartøjer.

- 8.0.3. Forsyninger betragtes som forsyninger til flyvningen fra det tidspunkt, hvor de kan identificeres som forsyninger, der tages med om bord på et luftfartøj med henblik på passagerers eller besætningsmedlemmers brug, fortæring eller køb under flyvningen.
- 8.0.4. Listen over forbudte genstande i forsyninger til flyvningen er den samme som listen i tillæg 1-A. Forbudte genstande skal håndteres i overensstemmelse med punkt 1.6.

8.1. SIKKERHEDSKONTROL

8.1.1. Sikkerhedskontrol — generelle bestemmelser

- 8.1.1.1. Forsyninger til flyvningen screenes, inden de bringes ind i et security-beskyttet område, medmindre:

- a) et luftfartsselskab, der leverer disse forsyninger til sit eget luftfartøj, har gennemført den krævede sikkerhedskontrol af forsyningerne, og disse har været beskyttet mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvor denne sikkerhedskontrol blev udført, og indtil leveringen ved luftfartøjet, eller
- b) en sikkerhedsgodkendt leverandør har gennemført den krævede sikkerhedskontrol af forsyningerne, og disse har været beskyttet mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvor denne sikkerhedskontrol blev udført, og indtil ankomsten i det security-beskyttede område eller i givet fald til leveringen til luftfartsselskabet eller en anden sikkerhedsgodkendt leverandør, eller
- c) en kendt leverandør har gennemført den krævede sikkerhedskontrol af forsyningerne, og disse har været beskyttet mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvor denne sikkerhedskontrol blev udført, og indtil leveringen til luftfartsselskabet eller til den sikkerhedsgodkendte leverandør.

- 8.1.1.2. Hvis der er grund til at antage, at forsyninger til flyvningen, for hvilke der er udført sikkerhedskontrol, har været udsat for et indgreb eller ikke har været beskyttet mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvor den pågældende sikkerhedskontrol blev udført, skal de screenes, inden de må komme ind i security-beskyttede områder.

- 8.1.1.3. Sikkerhedskontrol af forsyninger til flyvningen skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

8.1.2. Screening

8.1.2.1. I forbindelse med screening af forsyninger til flyvningen vælges de anvendte midler eller metoder under hensyntagen til forsyningernes art, og screeningen skal være af en tilstrækkelig høj standard til at sikre, at ingen forbudte genstande er skjult i forsyningerne.

8.1.2.2. Screening af forsyninger til flyvningen skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

8.1.2.3. Følgende screeningmidler eller –metoder anvendes hver for sig eller i kombination:

- a) visuel kontrol
- b) manuel undersøgelse
- c) røntgenudstyr
- d) EDS-udstyr
- e) spordetektionsudstyr (ETD) i kombination med litra a)
- f) bombehunde i kombination med litra a).

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

8.1.3. Godkendelse af sikkerhedsgodkendte leverandører

8.1.3.1. Sikkerhedsgodkendte leverandører godkendes af den nationale myndighed.

Godkendelsen som sikkerhedsgodkendt leverandør skal gælde for en specifik lokalitet.

Enhver enhed, der varetager sikkerhedskontrol som omhandlet i punkt 8.1.5 og leverer forsyninger til flyvningen direkte til luftfartøjer, skal godkendes som en sikkerhedsgodkendt leverandør. Dette gælder ikke for et luftfartsselskab, der selv udfører denne sikkerhedskontrol og kun leverer forsyninger til sine egne luftfartøjer.

8.1.3.2. Der gælder følgende procedure for godkendelse af sikkerhedsgodkendte leverandører:

- a) Enheden ansøger om den kompetente myndigheds godkendelse i den medlemsstat, hvor dens lokalitet er beliggende, med henblik på at opnå status som sikkerhedsgodkendt leverandør.

Ansøgeren forelægger den kompetente myndighed et sikkerhedsprogram. I programmet beskrives, hvilke metoder og procedurer leverandøren skal følge for at opfylde kravene i punkt 8.1.5. Programmet skal ligeledes indeholde en beskrivelse af, hvordan leverandøren selv overvåger, at disse metoder og procedurer overholdes.

Ansøgeren forelægger endvidere den i tillæg 8-A indeholdte »Forpligtelseserklæring — sikkerhedsgodkendt leverandør af forsyninger til flyvningen«. Denne erklæring skal være underskrevet af den juridiske repræsentant eller af den person, der er ansvarlig for sikkerheden.

Den underskrevne erklæring opbevares af den pågældende kompetente myndighed.

- b) Den kompetente myndighed eller en 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 punkt 8.1.5.
- c) Hvis myndigheden finder de oplysninger, der forelægges i henhold til litra a) og b), tilfredsstillende, kan den godkende leverandøren som sikkerhedsgodkendt leverandør til nærmere angivne lokaliteter. Finder den kompetente myndighed ikke oplysningerne tilfredsstillende, meddeles grundene øjeblikkeligt til den enhed, som ansøger om godkendelse som sikkerhedsgodkendt leverandør.

8.1.3.3. En sikkerhedsgodkendt leverandør skal underkastes fornyet validering i intervaller, som ikke overstiger fem år. Denne skal omfatte et kontrolbesøg på stedet for at vurdere, om den sikkerhedsgodkendte leverandør stadig opfylder kravene i punkt 8.1.5.

En inspektion hos den sikkerhedsgodkendte leverandør, som udføres af den kompetente myndighed i henhold til dennes nationale kvalitetskontrolprogram, kan anses for et kontrolbesøg på stedet, forudsat at inspektionen omfatter alle kravene i punkt 8.1.5.

8.1.3.4. Finder den kompetente myndighed det ikke længere godtgjort, at den sikkerhedsgodkendte leverandør opfylder kravene i punkt 8.1.5, inddrages vedkommendes status som sikkerhedsgodkendt leverandør for den eller de specifikke lokaliteter.

8.1.3.5. Uden at dette berører hver medlemsstats ret til at anvende strengere foranstaltninger i overensstemmelse med artikel 6 i forordning (EF) nr. 300/2008, skal en sikkerhedsgodkendt leverandør, som er godkendt efter punkt 8.1.3, anerkendes i alle medlemsstater.

8.1.4. Udpegning af kendte leverandører

8.1.4.1. Enhver enhed (»leverandøren«), der varetager sikkerhedskontrol som omhandlet i punkt 8.1.5 og leverer forsyninger til flyvningen, men ikke direkte til luftfartøjer, skal udpeges som en kendt leverandør af den operatør eller enhed, som får forsyningerne leveret (»den udpegende enhed«). Dette gælder ikke for en sikkerhedsgodkendt leverandør.

8.1.4.2. For at blive udpeget som en kendt leverandør forelægger leverandøren følgende for den udpegende enhed:

- a) »Forpligtelseserklæring — kendt leverandør af forsyninger til flyvningen«, der er indeholdt i tillæg 8-B. Den juridiske repræsentant skal underskrive denne erklæring, og
- b) sikkerhedsprogrammet for sikkerhedskontrol som omhandlet i punkt 8.1.5.

8.1.4.3. Alle kendte leverandører skal udpeges på grundlag af valideringer af:

- a) hvorvidt sikkerhedsprogrammet er relevant og fyldestgørende i forhold til punkt 8.1.5, og
- b) hvorvidt sikkerhedsprogrammet gennemføres fuldt ud og uden mangler.

Finder den kompetente myndighed eller den udpegende enhed det ikke længere godtgjort, at den kendte leverandør opfylder kravene i punkt 8.1.5, inddrager den udpegende enhed straks leverandørens status som kendt leverandør.

8.1.4.4. Den kompetente myndighed fastsætter i sit nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart som omhandlet i artikel 10 i forordning (EF) nr. 300/2008, om valideringerne af sikkerhedsprogrammet og af gennemførelsen heraf skal udføres af nationalt kontrolpersonale, en EU-luftfartssikkerhedsvalidator eller en person, der handler på den udpegende enheds vegne og udnævnes og uddannes til dette formål.

Valideringer skal registreres og, medmindre andet fremgår af denne lovgivning, foretages inden udpegningen og gentages hvert andet år derefter.

Foretages valideringen ikke på vegne af den udpegende enhed, skal enhver registrering heraf stilles til dennes rådighed.

8.1.4.5. En validering af gennemførelsen af sikkerhedsprogrammet, hvorved det bekræftes, at der ikke foreligger mangler, skal bestå af enten:

- a) et besøg på leverandørens lokalitet hvert andet år eller
- b) regelmæssig kontrol, der påbegyndes efter udpegningen, ved modtagelsen af forsyninger, som leveres af den kendte leverandør, herunder:
 - en verifikation af, at den person, der leverer forsyninger på vegne af den kendte leverandør, er oplært korrekt og
 - en verifikation af, at forsyningerne er sikret på korrekt vis og
 - screening af forsyningerne på samme måde som forsyninger, der hidrører fra en ukendt leverandør.

Denne kontrol skal foretages på en uforudsigelig måde og finde sted mindst enten hver tredje måned eller af 20 % af den kendte leverandørs forsyninger til den udpegende enhed.

Alternativ b) kan kun anvendes, hvis den kompetente myndighed i sit nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart har fastsat, at valideringen skal foretages af en person, der handler på vegne af den udpegende enhed.

8.1.4.6. De anvendte metoder og procedurer, der skal følges under og efter udpegningen, fastsættes i den udpegende enheds sikkerhedsprogram.

8.1.4.7. Den udpegende enhed skal opbevare:

- a) en liste over alle kendte leverandører, den har udpeget, med angivelse af udløbsdato for udpegningen, og
- b) den underskrevne erklæring, en kopi af sikkerhedsprogrammet og eventuelle rapporter om registrering af gennemførelsen heraf for hver kendt leverandør, i mindst 6 måneder efter, at udpegningen er udløbet.

Efter anmodning stilles disse dokumenter til rådighed for den kompetente myndighed med henblik på kontrolovervågning af overholdelsen.

8.1.5. **Sikkerhedskontrol, der skal udføres af et luftfartsselskab, en sikkerhedsgodkendt leverandør eller en kendt leverandør**

8.1.5.1. Et luftfartsselskab, en sikkerhedsgodkendt leverandør eller en kendt leverandør af forsyninger til flyvningen skal:

- a) udnævne en person med ansvar for sikkerheden i virksomheden og
- b) sikre, at personer med adgang til forsyninger til flyvningen er uddannet i generel sikkerhedsbevidsthed i overensstemmelse med punkt 11.2.7, inden de gives adgang til disse forsyninger, og
- c) forebygge uautoriseret adgang til sine lokaler og forsyninger til flyvningen og
- d) med rimelighed sikre, at ingen forbudte genstande er skjult i forsyningerne til flyvningen, og
- e) anbringe forseglinger, så det er let at konstatere forsøg på indgreb, på — eller fysisk beskytte — alle køretøjer og/eller containere, hvormed forsyninger til flyvningen transporteres.

Litra e) finder ikke anvendelse i forbindelse med airside transport.

8.1.5.2. Hvis en kendt leverandør benytter et andet selskab, som ikke er en kendt leverandør hos luftfartsselskabet eller den sikkerhedsgodkendte leverandør i henseende til transport af forsyninger, skal den kendte leverandør sikre, at alle sikkerhedskontroller i punkt 8.1.5.1 overholdes.

8.1.5.3. Sikkerhedskontrol, der skal udføres af et luftfartsselskab og en sikkerhedsgodkendt leverandør, skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

8.2. BESKYTTELSE AF FORSYNINGER TIL FLYVNINGEN

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for beskyttelse af forsyninger til flyvningen i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

8.3. YDERLIGERE SIKKERHEDSBESTEMMELSER FOR FORSYNINGER TIL FLYVNINGEN AF VÆSKER, SPRAY OG GELÉ (LAG) OG SIKREDE FORSEGLINGSPOSER (STEBs)

8.3.1. STEBs, der benyttes til forsyninger til flyvningen, leveres i en forseglet emballage til et airside-område eller et security-beskyttet område.

8.3.2. Efter den første modtagelse i et airside-område eller et security-beskyttet område og frem til det endelige salg om bord på luftfartøjet beskyttes LAG og STEBs mod uautoriseret adgang.

8.3.3. Der er fastsat detaljerede bestemmelser angående de yderligere sikkerhedsbestemmelser for forsyninger til flyvningen i form af væsker, spray og geléer (LAGs) og sikrede forseglingsposer (STEBs) i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

TILLÆG 8-A

FORPLIGTELSESERKLÆRING

SIKKERHEDSGODKENDT LEVERANDØR AF FORSYNINGER TIL FLYVNINGEN

I overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 ⁽¹⁾ og dertil hørende gennemførelsesretsakter

erklærer undertegnede, at:

- oplysningerne i virksomhedens sikkerhedsprogram efter min bedste overbevisning er korrekte og præcise
- praksis og procedurer, som er fastlagt i dette sikkerhedsprogram, vil blive gennemført og opretholdt på alle lokaliteter, der er omfattet af dette program
- sikkerhedsprogrammet vil blive justeret og tilpasset, så det opfylder alle fremtidige, relevante ændringer af EU-lovgivningen, medmindre [virksomhedens navn] over for [den kompetente myndigheds navn] tilkendegiver et ønske om ikke længere at levere forsyninger til flyvningen direkte til luftfartøjer (og dermed ikke længere ønsker at optræde som en sikkerhedsgodkendt leverandør)
- [virksomhedens navn] skriftligt vil informere [den kompetente myndigheds navn] om:
 - a) mindre ændringer af dens sikkerhedsprogram, f.eks. ændringer vedrørende virksomhedens navn, personen med ansvar for sikkerhed eller kontaktoplysninger, hurtigst muligt, men senest inden for 10 arbejdsdage, og
 - b) større planlagte ændringer, f.eks. nye screeningprocedurer, større anlægsarbejder, som kunne påvirke virksomhedens opfyldelse af den relevante EU-lovgivning, eller ændring af lokalitet/adresse, mindst 15 arbejdsdage inden arbejdet påbegyndes, eller den planlagte ændring skal finde sted
- for at sikre opfyldelsen af den relevante EU-lovgivning vil [virksomhedens navn] fuldt ud samarbejde i forbindelse med alle inspektioner, når dette er nødvendigt, og give adgang til alle dokumenter efter inspektørers anmodning
- [virksomhedens navn] vil oplyse [den kompetente myndigheds navn] om eventuelle alvorlige brud på sikkerheden og om eventuelle mistænkelige omstændigheder, som kunne være relevante for sikkerheden for forsyninger til flyvningen, bl.a. eventuelle forsøg på at skjule forbudte genstande i leverancer
- [virksomhedens navn] vil sikre, at hele det relevante personale uddannes i overensstemmelse med kapitel 11 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 og er opmærksomme på deres sikkerhedsopgaver inden for virksomhedens sikkerhedsprogram, og
- [virksomhedens navn] vil informere [den kompetente myndigheds navn], hvis:
 - a) virksomheden ophører med sit virke
 - b) den ikke længere leverer forsyninger til flyvningen direkte til luftfartøjer, eller
 - c) den ikke længere kan opfylde den relevante EU-lovgivnings krav.

Jeg påtager mig det fulde ansvar for denne erklæring.

Navn:

Stilling i virksomheden:

Dato:

Underskrift:

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002 (EUT L 97 af 9.4.2008, s. 72).

TILLÆG 8-B

FORPLIGTELSESERKLÆRING

KENDT LEVERANDØR AF FORSYNINGER TIL FLYVNINGEN

I overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 ⁽¹⁾ og dertil hørende gennemførelsesretsakter

erklærer undertegnede, at:

- [virksomhedens navn] vil
 - a) udnævne en person med ansvar for sikkerheden i virksomheden og
 - b) sikre, at personer med adgang til forsyninger til flyvningen er uddannet i generel sikkerhedsbevidsthed i overensstemmelse med punkt 11.2.7 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998, inden de gives adgang til disse forsyninger. Desuden skal det sikres, at personer, der gennemfører screening af forsyninger til flyvningen, uddannes i overensstemmelse med punkt 11.2.3.3 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 og personer, der gennemfører anden sikkerhedskontrol med hensyn til forsyninger til flyvningen, uddannes i overensstemmelse med punkt 11.2.3.10 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998, og
 - c) forebygge uautoriseret adgang til sine lokaler og forsyninger til flyvningen og
 - d) med rimelighed sikre, at ingen forbudte genstande er skjult i forsyningerne til flyvningen, og
 - e) anbringe forseglinger, så det er let at konstatere forsøg på indgreb, på — eller fysisk beskytte — alle køretøjer og/eller containere, hvormed forsyninger til flyvningen transporteres (dette punkt finder ikke anvendelse i forbindelse med airside transport).

Når der benyttes et andet selskab, som ikke er en kendt leverandør for luftfartsselskabet eller den sikkerhedsgodkendte leverandør i henseende til transport af forsyninger, skal [virksomhedens navn] sikre, at ovenstående sikkerhedskontroller overholdes.

- for at sikre overholdelsen vil [virksomhedens navn] fuldt ud samarbejde i forbindelse med alle inspektioner, når dette er nødvendigt, og give adgang til alle dokumenter efter inspektørers anmodning
- [virksomhedens navn] vil oplyse [luftfartsselskabet eller den sikkerhedsgodkendte leverandør, som den leverer forsyninger til flyvninger til] om eventuelle alvorlige brud på sikkerheden og om eventuelle mistænkelige omstændigheder, som kunne være relevante for sikkerheden for forsyninger til flyvningen, bl.a. eventuelle forsøg på at skjule forbudte genstande i forsyninger
- [virksomhedens navn] vil sikre, at hele det relevante personale uddannes i overensstemmelse med kapitel 11 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 og er opmærksomme på deres sikkerhedsopgaver, og
- [virksomhedens navn] vil informere [luftfartsselskabet eller den sikkerhedsgodkendte leverandør, som den leverer forsyninger til flyvninger til], hvis:
 - a) virksomheden ophører med sit virke eller
 - b) den ikke længere kan opfylde den relevante EU-lovgivnings krav.

Jeg påtager mig det fulde ansvar for denne erklæring.

Juridisk repræsentant

Navn:

Dato:

Underskrift:

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002 (EUT L 97 af 9.4.2008, s. 72).

9. LUFTHAVNSLEVERANCER

9.0. GENERELLE BESTEMMELSER

- 9.0.1. Medmindre andet er angivet, eller medmindre en myndighed eller en enhed gennemfører screeningen, skal en lufthavnsoperatør sikre gennemførelsen af de foranstaltninger, som er fastsat i dette kapitel.
- 9.0.2. I dette kapitel forstås ved:
- a) »lufthavnsleverancer«: alle genstande, der er bestemt til at sælges, bruges eller stilles til rådighed til alle formål og aktiviteter i security-beskyttede områder af lufthavne, bortset fra genstande, der medbringes af andre personer end passagerer
 - b) »sikkerhedsgodkendt leverandør af lufthavnsleverancer«: en leverandør, hvis procedurer opfylder sådanne fælles sikkerhedsregler og -normer, at levering af lufthavnsleverancer til security-beskyttede områder kan tillades.
- 9.0.3. Leverancer betragtes som lufthavnsleverancer fra det tidspunkt, hvorfra de kan identificeres som leverancer, der er bestemt til at sælges, bruges eller stilles til rådighed i lufthavnes security-beskyttede områder.
- 9.0.4. Listen over forbudte genstande i leverancer til lufthavne er den samme som listen i tillæg 1-A. Forbudte genstande skal håndteres i overensstemmelse med punkt 1.6.

9.1. SIKKERHEDSKONTROL

9.1.1. Sikkerhedskontrol — generelle bestemmelser

9.1.1.1. Lufthavnsleverancer screenes, inden de kan tillades at passere ind i security-beskyttede områder, medmindre:

- a) den krævede sikkerhedskontrol af leverancerne er gennemført af den lufthavnsoperatør, som leverer disse til egen lufthavn, og leverancerne har været beskyttet mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvor denne sikkerhedskontrol blev udført, og indtil leveringen i det security-beskyttede område, eller
- b) den krævede sikkerhedskontrol af leverancerne er udført af en kendt leverandør eller en sikkerhedsgodkendt leverandør, og leverancerne har været beskyttet mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvor denne sikkerhedskontrol blev udført, og indtil leveringen til det security-beskyttede område.

9.1.1.2. Lufthavnsleverancer fra det security-beskyttede område kan undtages fra denne sikkerhedskontrol.

9.1.1.3. Hvis der er grund til at antage, at lufthavnsleverancer, for hvilke der er udført sikkerhedskontrol, har været udsat for et indgreb eller ikke har været beskyttet mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvor den pågældende sikkerhedskontrol blev udført, skal de screenes, inden de må komme ind i security-beskyttede områder.

9.1.2. Screening

9.1.2.1. I forbindelse med screening af lufthavnsleverancer vælges de anvendte midler eller metoder under hensyntagen til leverancens art, og screeningen skal være af en tilstrækkelig høj standard til at sikre, at ingen forbudte genstande er skjult i leverancen.

9.1.2.2. Screening af lufthavnsleverancer skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

9.1.2.3. Følgende screeningmidler eller -metoder anvendes hver for sig eller i kombination:

- a) visuel kontrol
- b) manuel undersøgelse
- c) røntgenudstyr
- d) EDS-udstyr

- e) spordetektionsudstyr (ETD) i kombination med litra a)
- f) bombebehude i kombination med litra a).

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

9.1.3. Udpegning af kendte leverandører

9.1.3.1. Enhver enhed (»leverandøren«), som varetager sikkerhedskontrol som omhandlet i punkt 9.1.4 og leverer lufthavnsleverancer, skal udpeges af lufthavnsoperatøren som en kendt leverandør.

9.1.3.2. For at blive udpeget som en kendt leverandør forelægger leverandøren følgende for lufthavnsoperatøren:

- a) »Forpligtelseserklæring — kendt leverandør af lufthavnsleverancer«, der er indeholdt i tillæg 9-A. Den juridiske repræsentant skal underskrive denne erklæring, og
- b) sikkerhedsprogrammet for sikkerhedskontrol som omhandlet i punkt 9.1.4.

9.1.3.3. Alle kendte leverandører skal udpeges på grundlag af valideringer af:

- a) hvorvidt sikkerhedsprogrammet er relevant og fyldestgørende i forhold til punkt 9.1.4, og
- b) hvorvidt sikkerhedsprogrammet gennemføres fuldt ud og uden mangler.

Finder den kompetente myndighed eller lufthavnsoperatøren det ikke længere godtgjort, at den kendte leverandør opfylder kravene i punkt 9.1.4, inddrager lufthavnsoperatøren straks leverandørens status som kendt leverandør.

9.1.3.4. Den kompetente myndighed fastsætter i sit nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart som omhandlet i artikel 10 i forordning (EF) nr. 300/2008, om valideringerne af sikkerhedsprogrammet og af gennemførelsen heraf skal udføres af nationalt kontrolpersonale, en EU-luftfartssikkerhedsvalidator eller en person, der handler på lufthavnsoperatørens vegne og udnævnes og uddannes til dette formål.

Valideringer skal registreres og, medmindre andet fremgår af denne lovgivning, foretages inden udpegningen og gentages hvert andet år derefter.

Foretages valideringen ikke på vegne af lufthavnsoperatøren, skal enhver registrering heraf stilles til dennes rådighed.

9.1.3.5. En validering af gennemførelsen af sikkerhedsprogrammet, hvorved det bekræftes, at der ikke foreligger mangler, skal bestå af enten:

- a) et besøg på leverandørens lokalitet hvert andet år eller
- b) regelmæssig kontrol, der påbegyndes efter udpegningen, ved modtagelsen i det security-beskyttede område af leverancer, som leveres af den kendte leverandør, herunder:
 - en verifikation af, at den person, der leverer leverancer på vegne af den kendte leverandør, er oplært korrekt og
 - en verifikation af, at leverancerne er sikret på korrekt vis og
 - screening af leverancerne på samme måde som leverancer, der hidrører fra en ukendt leverandør.

Denne kontrol skal foretages på en uforudsigelig måde og finde sted mindst enten hver tredje måned eller af 20 % af den kendte leverandørs leverancer til lufthavnsoperatøren.

Alternativ b) kan kun anvendes, hvis den kompetente myndighed i sit nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart har fastsat, at valideringen skal foretages af en person, der handler på vegne af lufthavnsoperatøren.

9.1.3.6. De anvendte metoder og procedurer, der skal følges under og efter udpegningen, fastsættes i lufthavnsoperatørens sikkerhedsprogram.

9.1.3.7. Lufthavnsoperatøren skal opbevare:

- a) en liste over alle kendte leverandører, den har udpeget, med angivelse af udløbsdato for udpegningen, og
- b) den underskrevne erklæring, en kopi af sikkerhedsprogrammet og eventuelle rapporter om registrering af gennemførelsen heraf for hver kendt leverandør, i mindst 6 måneder efter, at udpegningen er udløbet.

Efter anmodning stilles disse dokumenter til rådighed for den kompetente myndighed med henblik på kontrolovervågning af overholdelsen.

9.1.4. **Kendte leverandørers eller lufthavnsoperatørers gennemførelse af sikkerhedskontrol**

9.1.4.1. En kendt leverandør af lufthavnsleverancer eller en lufthavnsoperatør, som leverer lufthavnsleverancer til det security-beskyttede område, skal:

- a) udnævne en person med ansvar for sikkerheden i virksomheden og
- b) sikre, at personer med adgang til lufthavnsleverancer vil uddannes i generel sikkerhedsbevidsthed i overensstemmelse med punkt 11.2.7, inden de gives adgang til disse leverancer, og
- c) forebygge uautoriseret adgang til sine lokaler og lufthavnsleverancer og
- d) med rimelighed sikre, at ingen forbudte genstande er skjult i lufthavnsleverancerne og
- e) anbringe forseglinger, så det er let at konstatere forsøg på indgreb, på — eller fysisk beskytte — alle køretøjer og/eller containere, hvormed lufthavnsleverancerne transporteres.

Litra e) finder ikke anvendelse i forbindelse med airside transport.

9.1.4.2. Hvis en kendt leverandør benytter et andet selskab, som ikke er en kendt leverandør for lufthavnsoperatøren i henseende til transport af leverancer til lufthavnen, skal den kendte leverandør sikre, at sikkerhedskontrollen i dette punkt overholdes.

9.2. BESKYTTELSE AF LUFTHAVNSLEVERANCER

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for beskyttelse af lufthavnsleverancer i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

9.3. YDERLIGERE SIKKERHEDSBESTEMMELSER FOR LEVERANCER AF VÆSKER, SPRAY OG GELÉ (LAGs) OG SIKREDE FORSEGLINGSPOSER (STEBs)

9.3.1. Leverancer af STEBs leveres i en forseglet emballage til et airside-område beliggende efter det punkt, hvor boardingpassene kontrolleres, eller til et security-beskyttet område.

9.3.2. Efter den første modtagelse i et airside-område eller et security-beskyttet område og frem til det endelige salg i butikken beskyttes LAG og STEBs mod uautoriseret adgang.

9.3.3. Der er fastsat detaljerede bestemmelser angående de yderligere sikkerhedsbestemmelser for leverancer af væsker, spray og geléer (LAGs) og sikrede forseglingsposer (STEBs) i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

TILLÆG 9-A

FORPLIGTELSESERKLÆRING

KENDT LEVERANDØR AF LUFTHAVNSLEVERANCER

I overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 ⁽¹⁾ og dertil hørende gennemførelsesretsakter

erklærer undertegnede, at:

- [virksomhedens navn] vil
 - a) udnævne en person med ansvar for sikkerheden i virksomheden og
 - b) sikre, at personer med adgang til lufthavnsleverancer uddannes i generel sikkerhedsbevidsthed i overensstemmelse med punkt 11.2.7 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998, inden de gives adgang til disse leverancer. Desuden skal det sikres, at personer, der gennemfører screening af lufthavnsleverancer, uddannes i overensstemmelse med punkt 11.2.3.3 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 og personer, der gennemfører anden sikkerhedskontrol med hensyn til lufthavnsleverancer, uddannes i overensstemmelse med punkt 11.2.3.10 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998, og
 - c) forebygge uautoriseret adgang til sine lokaler og lufthavnsleverancer og
 - d) med rimelighed sikre, at ingen forbudte genstande er skjult i lufthavnsleverancerne, og
 - e) anbringe forseglinger, så det er let at konstatere forsøg på indgreb, på — eller fysisk beskytte — alle køretøjer og/eller containere, hvormed lufthavnsleverancer transporteres (dette punkt finder ikke anvendelse i forbindelse med airside transport).

Når der benyttes et andet selskab, som ikke er en kendt leverandør for lufthavnsoperatøren i henseende til transport af leverancer, skal [virksomhedens navn] sikre, at ovenstående sikkerhedskontroller overholdes.

- for at sikre overholdelsen vil [virksomhedens navn] fuldt ud samarbejde i forbindelse med alle inspektioner, når dette er nødvendigt, og give adgang til alle dokumenter efter inspektørers anmodning
- [virksomhedens navn] vil oplyse [lufthavnsoperatøren] om eventuelle alvorlige brud på sikkerheden og om eventuelle mistænkelige omstændigheder, som kunne være relevante for sikkerheden for lufthavnsleverancer, bl.a. eventuelle forsøg på at skjule forbudte genstande i leverancer
- [virksomhedens navn] vil sikre, at hele det relevante personale uddannes i overensstemmelse med kapitel 11 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 og er opmærksomme på deres sikkerhedsopgaver, og
- [virksomhedens navn] vil informere [lufthavnsoperatøren], hvis:
 - a) virksomheden ophører med sit virke eller
 - b) den ikke længere kan opfylde den relevante EU-lovgivnings krav.

Jeg påtager mig det fulde ansvar for denne erklæring.

Juridisk repræsentant

Navn:

Dato:

Underskrift:

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002 (EUT L 97 af 9.4.2008, s. 72).

10. SIKKERHEDSFORANSTALTNINGER UNDER FLYVNINGEN

Ingen bestemmelser i denne forordning.

11. ANSÆTTELSE OG UDDANNELSE AF PERSONALE**11.0. GENERELLE BESTEMMELSER**

- 11.0.1. Myndigheden, lufthavnsoperatøren, luftfartsselskabet eller enheden, der indsætter personer, som gennemfører eller har ansvaret for at gennemføre foranstaltninger, som den/det er ansvarlig for i overensstemmelse med det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart som omhandlet i artikel 10 i forordning (EF) nr. 300/2008, sikrer, at disse personer opfylder de i dette kapitel fastsatte normer.
- 11.0.2. I dette kapitel forstås ved »certificering« en formel evaluering og bekræftelse af eller på vegne af den kompetente myndighed til angivelse af, at personen har afsluttet den relevante uddannelse, og at personen besidder de nødvendige kompetencer til at varetage de overdragne opgaver på en forsvarlig måde.
- 11.0.3. I dette kapitel forstås ved »bopælsland« ethvert land, hvori personen har haft bopæl i mindst seks måneder uden afbrydelse, og ved en afbrydelse i et uddannelses- eller beskæftigelsesforløb forstås enhver afbrydelse på mere end 28 dage.
- 11.0.4. I dette kapitel forstås ved »kompetence« besiddelse af tilstrækkelig viden og kvalifikationer.
- 11.0.5. Der kan tages hensyn til kompetencer, som personer har erhvervet forud for ansættelsen, ved vurderingen af uddannelsesbehov i forbindelse med dette afsnit.
- 11.0.6. Hvis de relevante kompetencer, der kræves i henhold til denne forordning, som ikke er specifikke for luftfartssikkerhed, er blevet erhvervet gennem uddannelse, som ikke er givet af en instruktør i overensstemmelse med punkt 11.5 i denne forordning, og/eller kurser, der ikke er specificeret eller godkendt af den kompetente myndighed, kan der tages hensyn hertil ved vurderingen af uddannelsesbehov i forbindelse med dette kapitel.
- 11.0.7. Hvis en person har modtaget uddannelse og erhvervet kompetencer som anført i punkt 11.2, skal uddannelsen ikke gentages i en anden funktion, undtagen i forbindelse med periodisk træning.

11.1. ANSÆTTELSE

- 11.1.1. Personer, som ansættes til at gennemføre eller være ansvarlige for at gennemføre screening, adgangskontrol eller anden sikkerhedskontrol i et security-beskyttet område, skal have gennemgået en baggrundskontrol med et tilfredsstillende resultat.
- 11.1.2. Personer, som ansættes til at gennemføre eller være ansvarlige for at gennemføre screening, adgangskontrol eller anden sikkerhedskontrol i andre steder end i et security-beskyttet område, skal have gennemgået en baggrundskontrol eller en kontrol forud for ansættelsen med et tilfredsstillende resultat. Medmindre andet fremgår af denne forordning, fastsætter den kompetente myndighed i overensstemmelse med de gældende nationale regler, hvorvidt der gennemføres baggrundskontrol eller kontrol forud for ansættelsen.
- 11.1.3. I overensstemmelse med de gældende EU-regler og national lovgivning skal en baggrundskontrol som minimum:
- fastslå en persons identitet på grundlag af dokumentation og
 - omfatte strafferegistre i alle bopælslande i mindst de foregående 5 år og
 - omfatte beskæftigelse, uddannelse og eventuelle afbrydelser i mindst de foregående fem år.
- 11.1.4. I overensstemmelse med de gældende EU-regler og national lovgivning skal en kontrol forud for ansættelsen som minimum:
- fastslå en persons identitet på grundlag af dokumentation og
 - omfatte beskæftigelse, uddannelse og eventuelle afbrydelser i mindst de foregående 5 år og
 - pålægge personen at underskrive en erklæring med udførlige oplysninger om en eventuel kriminel fortid i alle bopælslande i mindst de foregående fem år.

11.1.5. Baggrundskontrol eller kontrol forud for ansættelsen skal afsluttes, inden personen deltager i sikkerhedsuddannelse, der indebærer adgang til oplysninger, som ikke er offentligt tilgængelige. Baggrundskontrollen skal gentages med regelmæssige mellemrum, der ikke overstiger fem år.

11.1.6. Ansættelsesprocessen for alle personer, der ansættes i medfør af punkt 11.1.1 og 11.1.2, skal mindst omfatte en skriftlig ansøgning og en interviewfase, der er udformet med henblik på en foreløbig vurdering af kvalifikationer og egnethed.

11.1.7. Personer, der ansættes med henblik på at gennemføre sikkerhedskontrol, skal være mentalt og fysisk kvalificeret og egnet til at udføre de pålagte opgaver effektivt, og deres opmærksomhed skal henledes på arten af disse krav ved ansættelsesprocessens begyndelse.

Kvalifikationerne og egnetheden skal vurderes i løbet af ansættelsesprocessen og før en eventuel prøveperiode afsluttes.

11.1.8. Registre over ansættelser, herunder i givet fald resultater af test, skal opbevares for alle personer, som ansættes i medfør af punkt 11.1.1 og 11.1.2, mindst i deres kontrakts løbetid.

11.2. UDDANNELSE

11.2.1. **Generelle forpligtelser vedrørende uddannelse**

11.2.1.1. Personer skal have afsluttet en relevant uddannelse, før de får tilladelse til at udføre sikkerhedskontrol uden opsyn.

11.2.1.2. Uddannelse af personer, der udfører opgaver som angivet i punkt 11.2.3.1-11.2.3.5 og punkt 11.2.4, skal omfatte teoretisk og praktisk uddannelse samt oplæring på jobbet.

11.2.1.3. Kursusindholdet skal specificeres eller godkendes af den kompetente myndighed, inden:

- a) en instruktør tilbyder uddannelse, som kræves i henhold til forordning (EF) nr. 300/2008 og dertil hørende gennemførelsesretsakter, eller
- b) et edb-baseret uddannelseskursus benyttes for at opfylde kravene i forordning (EF) nr. 300/2008 og dertil hørende gennemførelsesretsakter.

Edb-baseret uddannelse kan benyttes med eller uden bistand fra en instruktør eller vejleder.

11.2.1.4. Registre over uddannelse opbevares for alle uddannede personer mindst i deres kontrakts løbetid.

11.2.2. **Grunduddannelse**

Grunduddannelse af personer, der udfører opgaver som angivet i punkt 11.2.3.1, 11.2.3.4 og 11.2.3.5 og i punkt 11.2.4, 11.2.5 og 11.5, skal munde ud i alle følgende kompetencer:

- a) viden om tidligere udførte ulovlige handlinger inden for civil luftfart, terrorhandling og aktuelle trusler
- b) viden om de retlige rammer for luftfartssikkerhed
- c) viden om formålet med og tilrettelæggelsen af luftfartssikkerhed, herunder forpligtelser og ansvarsområder, der påhviler personer, som udfører sikkerhedskontrol
- d) viden om procedurer for adgangskontrol
- e) viden om id-kort-systemer, som anvendes i lufthavnen
- f) viden om procedurer for, hvordan personer antastes, og under hvilke omstændigheder personer bør antastes eller indberettes
- g) viden om indberetningsprocedurer

- h) evne til at udpege forbudte genstande
- i) evne til at reagere hensigtsmæssigt på sikkerhedsrelaterede hændelser
- j) viden om menneskelig adfærd og reaktioner, som kan påvirke sikkerhedsresultaterne
- k) evne til at kommunikere tydeligt og med overbevisning.

11.2.3. **Jobrelateret uddannelse for personer, der udfører sikkerhedskontrol**

11.2.3.1. Jobrelateret uddannelse for personer, der udfører screening af personer, håndbagage, medbragte genstande og indskrevet bagage, skal munde ud i alle følgende kompetencer:

- a) forståelse af screeningkontrolstedets konfiguration og screeningprocessen
- b) viden om, hvordan forbudte genstande kan skjules
- c) evne til at reagere hensigtsmæssigt på afsløringen af forbudte genstande
- d) viden om sikkerhedsudstyrets eller screeningsmetodernes kapacitet og begrænsninger
- e) viden om beredskabsprocedurer.

Desuden skal uddannelsen, hvis de opgaver, der er pålagt den pågældende person, gør det påkrævet, også munde ud i følgende kompetencer:

- f) interpersonelle færdigheder, bl.a. hvordan kulturbetingede forskelle og potentielt uregerlige passagerer håndteres
- g) viden om teknikker til manuel ransagning
- h) evne til at udføre manuel ransagning af en standard, der er tilstrækkelig høj til med rimelighed at sikre, at skjulte forbudte genstande afsløres
- i) viden om undtagelser fra sikkerhedskontrol og særlige sikkerhedsprocedurer
- j) evne til at betjene det benyttede sikkerhedsudstyr
- k) evne til at fortolke billeder, som frembringes af sikkerhedsudstyret, på korrekt vis, og
- l) viden om krav til beskyttelse af indskrevet bagage.

11.2.3.2. Uddannelse af personer, der udfører screening af fragt og post, skal munde ud i alle følgende kompetencer:

- a) viden om tidligere udførte ulovlige handlinger inden for civil luftfart, terrorhandling og aktuelle trusler
- b) kendskab til de relevante lovkrav
- c) viden om formålet med og tilrettelæggelsen af luftfartssikkerhed, herunder forpligtelser og ansvarsområder, der påhviler personer, som udfører sikkerhedskontrol i forsyningskæden
- d) evne til at udpege forbudte genstande
- e) evne til at reagere hensigtsmæssigt på afsløringen af forbudte genstande
- f) viden om sikkerhedsudstyrets eller screeningsmetodernes kapacitet og begrænsninger
- g) viden om, hvordan forbudte genstande kan skjules
- h) viden om beredskabsprocedurer
- i) viden om krav til beskyttelse af fragt og post

Desuden skal uddannelsen, hvis de opgaver, der er pålagt den pågældende person, gør det påkrævet, også munde ud i følgende kompetencer:

- j) viden om krav til screening af fragt og post, herunder undtagelser og særlige sikkerhedsprocedurer
- k) viden om screeningsmetoders egnethed til forskellige typer af fragt og post
- l) viden om teknikker til manuel ransagning
- m) evne til at udføre manuel ransagning af en standard, der er tilstrækkelig høj til med rimelighed at sikre, at skjulte forbudte genstande afsløres
- n) evne til at betjene det benyttede sikkerhedsudstyr
- o) evne til at fortolke billeder, som frembringes af sikkerhedsudstyret, på korrekt vis,
- p) viden om transportkrav.

11.2.3.3. Uddannelse af personer, der udfører screening af luftfartsselskabets post og materialer, forsyninger til flyvningen og leverancer til lufthavnen, skal munde ud i alle følgende kompetencer:

- a) viden om tidligere udførte ulovlige handlinger inden for civil luftfart, terrorhandling og aktuelle trusler
- b) kendskab til de relevante lovkrav
- c) viden om formålet med og tilrettelæggelsen af luftfartssikkerhed, herunder forpligtelser og ansvarsområder, der påhviler personer, som udfører sikkerhedskontrol i forsyningskæden
- d) evne til at udpege forbudte genstande
- e) evne til at reagere hensigtsmæssigt på afsløringen af forbudte genstande
- f) viden om, hvordan forbudte genstande kan skjules
- g) viden om beredskabsprocedurer
- h) viden om sikkerhedsudstyrets eller screeningsmetodernes kapacitet og begrænsninger

Desuden skal uddannelsen, hvis de opgaver, der er pålagt den pågældende person, gør det påkrævet, også munde ud i følgende kompetencer:

- i) viden om teknikker til manuel ransagning
- j) evne til at udføre manuel ransagning af en standard, der er tilstrækkelig høj til med rimelighed at sikre, at skjulte forbudte genstande afsløres
- k) evne til at betjene det benyttede sikkerhedsudstyr
- l) evne til at fortolke billeder, som frembringes af sikkerhedsudstyret, på korrekt vis,
- m) viden om transportkrav.

11.2.3.4. Uddannelse af personer, der udfører undersøgelser af køretøjer, skal munde ud i alle følgende kompetencer:

- a) viden om retlige krav vedrørende undersøgelser af køretøjer, herunder undtagelser og særlige sikkerhedsprocedurer
- b) evne til at reagere hensigtsmæssigt på afsløringen af forbudte genstande
- c) viden om, hvordan forbudte genstande kan skjules
- d) viden om beredskabsprocedurer

- e) viden om teknikker til undersøgelse af køretøjer
- f) evne til at udføre undersøgelser af køretøjer af en standard, der er tilstrækkelig høj til med rimelighed at sikre, at skjulte forbudte genstande afsløres.

11.2.3.5. Uddannelse af personer, der udfører adgangskontrol i en lufthavn samt overvågning og patruljering, skal munde ud i alle følgende kompetencer:

- a) viden om retlige krav vedrørende adgangskontrol, herunder undtagelser og særlige sikkerhedsprocedurer
- b) viden om adgangskontrolsystemer, som anvendes i lufthavnen
- c) viden om godkendelser, herunder lufthavns-id-kort og bilpas, der giver adgang til airside-områder, og en evne til at genkende disse godkendelser
- d) viden om procedurer for patruljering og for, hvordan personer antastes, og under hvilke omstændigheder personer bør antastes eller indberettes
- e) evne til at reagere hensigtsmæssigt på afsløringen af forbudte genstande
- f) viden om beredskabsprocedurer
- g) interpersonelle færdigheder, bl.a. hvordan kulturbetingede forskelle og potentielt uregerlige passagerer håndteres.

11.2.3.6. Uddannelse af personer, der udfører fysikkerhedskontrol, skal munde ud i alle følgende kompetencer:

- a) viden om de retlige rammer for fysikkerhedskontrol
- b) viden om konfigurationen af den eller de typer af luftfartøjer, på hvilke personen skal foretage fysikkerhedskontrol
- c) evne til at udpege forbudte genstande
- d) evne til at reagere hensigtsmæssigt på afsløringen af forbudte genstande
- e) viden om, hvordan forbudte genstande kan skjules
- f) evne til at udføre fysikkerhedskontrol af en standard, der er tilstrækkelig høj til med rimelighed at sikre, at skjulte forbudte genstande afsløres.

Desuden skal uddannelsen, hvis den pågældende person er indehaver af et lufthavns-id-kort, også munde ud i alle følgende kompetencer:

- g) viden om tidligere udførte ulovlige handlinger inden for civil luftfart, terrorhandlinger og aktuelle trusler
- h) viden om de retlige rammer for luftfartssikkerhed
- i) viden om formålet med og tilrettelæggelsen af luftfartssikkerhed, herunder forpligtelser og ansvarsområder, der påhviler personer, som udfører sikkerhedskontrol
- j) forståelse af screeningkontrolstedets konfiguration og screeningprocessen
- k) kendskab til adgangskontrolprocedurer og relevante screeningprocedurer
- l) viden om lufthavns-id-kort, som anvendes i lufthavnen.

11.2.3.7. Uddannelse af personer, der udfører beskyttelse af luftfartøjer, skal munde ud i alle følgende kompetencer:

- a) viden om, hvordan luftfartøjer beskyttes, og uautoriseret adgang til luftfartøjer forhindres
- b) viden om procedurer for forsegling af luftfartøjer, hvis dette er relevant for den person, som skal uddannes

- c) viden om id-kort-systemer, som anvendes i lufthavnen
- d) viden om procedurer for, hvordan personer antastes, og under hvilke omstændigheder personer bør antastes eller indberettes og
- e) viden om beredskabsprocedurer.

Desuden skal uddannelsen, hvis den pågældende person er indehaver af et lufthavns-id-kort, også munde ud i alle følgende kompetencer:

- f) viden om tidligere udførte ulovlige handlinger inden for civil luftfart, terrorhandling og aktuelle trusler
- g) viden om de retlige rammer for luftfartssikkerhed
- h) viden om formålet med og tilrettelæggelsen af luftfartssikkerhed, herunder forpligtelser og ansvarsområder, der påhviler personer, som udfører sikkerhedskontrol
- i) forståelse af screeningkontrolstedets konfiguration og screeningprocessen
- j) kendskab til adgangskontrolprocedurer og relevante screeningprocedurer.

11.2.3.8. Uddannelse af personer, der udfører sammenkædning af bagage, skal munde ud i alle følgende kompetencer:

- a) viden om tidligere udførte ulovlige handlinger inden for civil luftfart, terrorhandling og aktuelle trusler
- b) kendskab til de relevante lovkrav
- c) viden om formålet med og tilrettelæggelsen af luftfartssikkerhed, herunder forpligtelser og ansvarsområder, der påhviler personer, som udfører sikkerhedskontrol
- d) evne til at reagere hensigtsmæssigt på afsløringen af forbudte genstande
- e) viden om beredskabsprocedurer
- f) viden om krav og teknikker vedrørende sammenkædning af passagerer og bagage
- g) viden om krav vedrørende beskyttelse af luftfartsselskabets materialer, som benyttes til håndtering af passagerer og bagage.

11.2.3.9. Uddannelse af personer, der udfører anden sikkerhedskontrol for fragt og post end screening, skal munde ud i alle følgende kompetencer:

- a) viden om tidligere udførte ulovlige handlinger inden for civil luftfart, terrorhandling og aktuelle trusler
- b) kendskab til de relevante lovkrav
- c) viden om formålet med og tilrettelæggelsen af luftfartssikkerhed, herunder forpligtelser og ansvarsområder, der påhviler personer, som udfører sikkerhedskontrol i forsyningskæden
- d) viden om procedurer for, hvordan personer antastes, og under hvilke omstændigheder personer bør antastes eller indberettes
- e) viden om indberetningsprocedurer
- f) evne til at udpege forbudte genstande
- g) evne til at reagere hensigtsmæssigt på afsløringen af forbudte genstande
- h) viden om, hvordan forbudte genstande kan skjules
- i) viden om krav til beskyttelse af fragt og post
- j) viden om transportkrav, hvis dette er relevant.

- 11.2.3.10. Uddannelse af personer, der udfører anden sikkerhedskontrol end screening af luftfartsselskabets post og materialer, forsyninger til flyvningen og leverancer til lufthavnen, skal munde ud i alle følgende kompetencer:
- a) viden om tidligere udførte ulovlige handlinger inden for civil luftfart, terrorhandlinger og aktuelle trusler
 - b) kendskab til de relevante lovkrav
 - c) viden om formålet med og tilrettelæggelsen af luftfartssikkerhed, herunder forpligtelser og ansvarsområder, der påhviler personer, som udfører sikkerhedskontrol
 - d) viden om procedurer for, hvordan personer antastes, og under hvilke omstændigheder personer bør antastes eller indberettes
 - e) viden om indberetningsprocedurer
 - f) evne til at udpege forbudte genstande
 - g) evne til at reagere hensigtsmæssigt på afsløringen af forbudte genstande
 - h) viden om, hvordan forbudte genstande kan skjules
 - i) viden om krav vedrørende beskyttelse af luftfartsselskabets post og materialer, forsyninger til flyvningen og leverancer til lufthavnen, hvis dette er relevant,
 - j) viden om transportkrav, hvis dette er relevant.

11.2.4. **Specifik uddannelse af personer, der fører direkte tilsyn med personer, som udfører sikkerhedskontrol (tilsynsførende)**

Den specifikke uddannelse af tilsynsførende skal foruden det underordnede personales kompetencer munde ud i alle følgende kompetencer:

- a) viden om de relevante retlige krav og om, hvordan de bør opfyldes
- b) viden om tilsynsopgaver
- c) viden om intern kvalitetskontrol
- d) evne til at reagere hensigtsmæssigt på afsløringen af forbudte genstande
- e) viden om beredskabsprocedurer
- f) evne til at vejlede og oplære på jobbet samt motivere andre.

Desuden skal uddannelsen, hvis de opgaver, der er pålagt den pågældende person, gør det påkrævet, også munde ud i alle følgende kompetencer:

- g) viden om konflikthåndtering
- h) viden om sikkerhedsudstyrets eller screeningsmetodernes kapacitet og begrænsninger.

11.2.5. **Specifik uddannelse for personer med en generel kompetence, som udøves på nationalt eller lokalt plan for at sikre, at et sikkerhedsprogram og gennemførelsen af dette opfylder alle retlige bestemmelser (sikkerhedschefer)**

Den specifikke uddannelse af ledere, som er ansvarlige for overholdelsen af sikkerhedsbestemmelserne, skal munde ud i alle følgende kompetencer:

- a) viden om de relevante retlige krav og om, hvordan de bør opfyldes
- b) viden om kvalitetskontrol på internt niveau, nationalt niveau, EU-niveau og internationalt niveau
- c) evne til at motivere andre
- d) viden om sikkerhedsudstyrets eller screeningsmetodernes kapacitet og begrænsninger.

11.2.6. Uddannelse af andre personer end passagerer, som må indrømmes uledsaget adgang til security-beskyttede områder

11.2.6.1. Andre personer end passagerer, som må indrømmes uledsaget adgang til security-beskyttede områder, og som hører under punkt 11.2.3-11.2.5 og 11.5, skal gennemgå uddannelse i sikkerhedsbevidsthed, inden de får udstedt en tilladelse, der giver mulighed for uledsaget adgang til security-beskyttede områder.

Den relevante myndighed kan med en objektiv begrundelse undtage personer fra dette uddannelseskra, hvis deres adgang er begrænset til områder i terminalen, som passagerer har adgang til.

11.2.6.2. Uddannelse i sikkerhedsbevidsthed skal munde ud i alle følgende kompetencer:

- a) viden om tidligere udførte ulovlige handlinger inden for civil luftfart, terrorhandling og aktuelle trusler
- b) kendskab til de relevante lovkrav
- c) viden om formålet med og tilrettelæggelsen af luftfartssikkerhed, herunder forpligtelser og ansvarsområder, der påhviler personer, som udfører sikkerhedskontrol
- d) forståelse af screeningkontrolstedets konfiguration og screeningprocessen
- e) kendskab til adgangskontrolprocedurer og relevante screeningprocedurer
- f) viden om lufthavns-id-kort, som anvendes i lufthavnen
- g) viden om indberetningsprocedurer
- h) evne til at reagere hensigtsmæssigt på sikkerhedsrelaterede hændelser.

11.2.6.3. Alle personer, der uddannes i sikkerhedsbevidsthed, skal demonstrere, at de har tilegnet sig alle emner, der er omhandlet i punkt 11.2.6.2, inden de får udstedt en tilladelse, der giver mulighed for uledsaget adgang til security-beskyttede områder.

11.2.7. Uddannelse af personer, der skal have generel sikkerhedsbevidsthed

Uddannelse i generel sikkerhedsbevidsthed skal munde ud i alle følgende kompetencer:

- a) viden om tidligere udførte ulovlige handlinger inden for civil luftfart, terrorhandling og aktuelle trusler
- b) kendskab til de relevante lovkrav
- c) viden om formålet med og tilrettelæggelsen af luftfartssikkerhed inden for deres arbejdsområde, herunder forpligtelser og ansvarsområder, der påhviler personer, som udfører sikkerhedskontrol
- d) viden om indberetningsprocedurer
- e) evne til at reagere hensigtsmæssigt på sikkerhedsrelaterede hændelser.

Alle personer, der uddannes i generel sikkerhedsbevidsthed, skal demonstrere, at de har tilegnet sig alle emner, der er omhandlet i dette punkt, inden de indtræder i tjenesten.

Denne uddannelse gælder ikke for instruktører, der er omfattet af punkt 11.5.

11.3. CERTIFICERING ELLER GODKENDELSE

11.3.1. Personer, der udfører opgaver som omhandlet i punkt 11.2.3.1-11.2.3.5, skal gennemgå:

- a) en indledende certificerings- eller godkendelsesproces og
- b) for personer, der betjener røntgen- eller EDS-udstyr, og operatører, der betjener securityscannere, en fornyet certificering mindst hvert tredje år og
- c) for alle øvrige personer, en fornyet certificering mindst hvert femte år.

Personer, der udfører opgaver som angivet i punkt 11.2.3.3, kan undtages fra disse krav, hvis de kun har tilladelse til at gennemføre visuel kontrol og/eller manuel ransagning.

- 11.3.2. Personer, der betjener røntgen- eller EDS-udstyr, og operatører, der betjener securityscannere, skal som en del af den indledende certificerings- eller godkendelsesprocedure bestå en standardiseret billedfortolkningsprøve.
- 11.3.3. Proceduren for fornyet certificering eller godkendelse af personer, der betjener røntgen- eller EDS-udstyr, eller for operatører, der betjener securityscannere, skal omfatte såvel den standardiserede billedfortolkningsprøve som en evaluering af de operative præstationer.
- 11.3.4. Foretages der ikke fornyet certificering eller godkendelse, eller afsluttes disse procedurer ikke med et tilfredsstillende resultat inden for en rimelig tidsperiode, der normalt ikke overstiger tre måneder, medfører dette, at de pågældende sikkerhedsrettigheder trækkes tilbage.
- 11.3.5. Der opbevares registre over certificering eller godkendelse for alle henholdsvis certificerede eller godkendte personer i en periode, der mindst svarer til deres kontrakts løbetid.

11.4. EFTERUDDANNELSE

- 11.4.1. Personer, der betjener røntgen- eller EDS-udstyr, skal gennemgå efteruddannelse bestående af uddannelse i og test af billedgenkendelse. Denne tager form af:

- a) klasseundervisning og/eller edb-baseret uddannelse eller
- b) oplæring i trusselsbilledprojektion (TIP) på jobbet på betingelse af, at TIP-biblioteket mindst indeholder 6 000 billeder som angivet nedenfor, at oplæringen foregår på det benyttede røntgen- eller EDS-udstyr, og at personen arbejder med dette udstyr i mindst en tredjedel af sin arbejdstid.

Testresultaterne meddeles til personen og registreres, og de kan tages i betragtning som led i den fornyede certificerings- eller godkendelsesproces.

I klasseundervisningen og/eller den edb-baserede uddannelse uddannes og testes personerne i billedgenkendelse i mindst seks timer hver sjette måned, hvor der benyttes:

- enten et billedbibliotek med mindst 1 000 billeder af mindst 250 forskellige trusselsobjekter, herunder billeder af komponenter af trusselsobjekter med afbildning i forskellige betragtningvinkler af hvert trusselsobjekt, arrangeret således, at billederne kan udvælges fra biblioteket på en uforudsigelig måde i forbindelse med uddannelse og test, eller
- de hyppigst oversete TIP-billeder fra det TIP-bibliotek, der anvendes, kombineret med billeder af nyligt afbildede trusselsobjekter, der er relevante for den pågældende type screening og omfatter alle former for relevante trusselsobjekter, hvis de kun anvendes én gang til uddannelse i brug af en given screener over en periode på tre år.

I oplæringen i TIP på jobbet skal TIP-biblioteket bestå af mindst 6 000 billeder af mindst 1 500 forskellige trusselsobjekter, herunder billeder af komponenter af trusselsobjekter, og hvert trusselsobjekt skal afbildes i forskellige betragtningvinkler.

- 11.4.2. Personer, der betjener securityscannere, skal gennemgå efteruddannelse bestående af uddannelse i og test af billedgenkendelse. Uddannelsen skal ske i form af klasseundervisning og/eller edb-baseret undervisning i mindst seks timer for hver seks månedersperiode.

Testresultaterne meddeles personen og registreres, og de kan tages i betragtning som led i den fornyede certificerings- eller godkendelsesproces.

- 11.4.3. Personer, der udfører opgaver som angivet i punkt 11.2, bortset fra de opgaver der er omhandlet i punkt 11.4.1 og 11.4.2, efteruddannes tilstrækkelig hyppigt til at sikre, at kompetencerne opretholdes og erhverves, så de følger udviklingen på sikkerhedsområdet.

Efteruddannelse udføres:

- a) for så vidt angår kompetencer, der erhverves via en indledende grundlæggende og specifik uddannelse samt uddannelse i sikkerhedsbevidsthed, mindst hvert femte år eller i tilfælde, hvor kompetencerne ikke er udnyttet i mere end seks måneder, før sikkerhedsopgaverne genoptages, og
- b) for så vidt angår nye eller videregående kompetencer ved behov for at sikre, at personer, der udfører eller er ansvarlige for udførelsen af sikkerhedskontrol, underrettes om nye trusler og retlige krav hurtigst muligt og senest på det tidspunkt, hvor de skal anvendes.

Kravene under litra a) gælder ikke for kompetencer, der erhverves i forbindelse med specifik uddannelse, som ikke længere er påkrævet af hensyn til de opgaver, der er pålagt personen.

11.4.4. Registre over efteruddannelse opbevares for alle uddannede personer mindst i deres kontrakts løbetid.

11.5. INSTRUKTØRERS KVALIFIKATIONER

11.5.1. Instruktører skal mindst opfylde alle følgende krav:

- a) have gennemgået en baggrundskontrol i overensstemmelse med punkt 11.1.3 og 11.1.5 med tilfredsstillende resultat
- b) have kompetence i undervisningsmetoder
- c) have kendskab til arbejdsmiljøet på det relevante luftfartssikkerhedsområde
- d) have kompetence i sikkerhedsaspekter, som skal indlæres.

Certificeringen skal mindst gælde for de instruktører, der har tilladelse til at give den uddannelse, der er fastlagt i punkt 11.2.3.1-11.2.3.5 og i punkt 11.2.4 (medmindre det drejer sig om uddannelse af tilsynsførende, der udelukkende fører tilsyn med personer som omhandlet i 11.2.3.6 til 11.2.3.10) og 11.2.5.

11.5.2. Instruktører skal efteruddannes eller holdes orienteret om udviklingen på de relevante områder.

11.5.3. Den kompetente myndighed skal føre eller have adgang til lister over aktive instruktører i medlemsstaten.

11.5.4. Hvis den kompetente myndighed ikke længere finder det godtgjort, at den uddannelse, som varetages af en instruktør, munder ud i, at personer opnår de relevante kompetencer, eller hvis instruktøren ikke består baggrundskontrollen, skal myndigheden enten trække godkendelsen af kurset tilbage eller sikre, at instruktøren suspenderes eller fjernes fra listen over instruktører. Hvis der tages et sådant skridt, skal den kompetente myndighed også præcisere, hvordan instruktøren kan ansøge om at få det ophævet suspension, blive genindsat på listen over instruktører eller få fornyet godkendelsen af kurset.

11.5.5. Kompetencer, som erhverves af en instruktør med henblik på at opfylde kravene i dette kapitel i én medlemsstat, skal anerkendes i andre medlemsstater.

11.6. EU-VALIDERING AF LUFTEARTSSIKKERHEDEN

11.6.1. EU-validering af luftfartssikkerheden er en standardiseret, dokumenteret, upartisk og objektiv proces til at fremskaffe og evaluere dokumentation for at fastslå den validerede enheds efterlevelsensniveau i forhold til kravene i forordning (EF) nr. 300/2008 og dertil hørende gennemførelsesretsakter.

11.6.2. EU-validering af luftfartssikkerheden

EU-validering af luftfartssikkerheden:

- a) kan være et krav for at opnå eller bevare en retlig status i henhold til forordning (EF) nr. 300/2008 og dertil hørende gennemførelsesretsakter
- b) må udføres af en kompetent myndighed eller validator, der er godkendt som EU-luftfartssikkerhedsvalidator eller af en validator, der er anerkendt som ligestillet hermed, jf. dette kapitel

- c) skal vurdere sikkerhedsforanstaltninger, der gennemføres på ansvar af den validerede enhed eller dele heraf, for hvilke enheden ansøger om validering; den består som minimum af:
- 1) en evaluering af dokumentation af relevans for sikkerheden og herunder den validerede enheds sikkerhedsprogram eller tilsvarende, og
 - 2) en kontrol af gennemførelsen af sikkerhedsforanstaltninger på luftfartsområdet, som skal omfatte et kontrolbesøg på stedet af den validerede enheds relevante operationer, medmindre andet er angivet
- d) skal anerkendes af alle medlemsstaterne.

11.6.3. **Betingelser for godkendelse af EU-luftfartssikkerhedsvalidatorer**

11.6.3.1. Medlemsstaterne godkender EU-luftfartssikkerhedsvalidatorer baseret på deres kapacitet til at foretage overensstemmelsesvurdering, som skal omfatte:

- a) uafhængighed af den validerede branche, medmindre andet er angivet og
- b) egnede kompetencer hos personalet på det sikkerhedsområde, som skal valideres, samt metoder til at opretholde en sådan kompetence på det niveau, som er omhandlet i punkt 11.6.3.5 og
- c) valideringsprocessernes funktionsduelighed og egnethed.

11.6.3.2. Hvor det er relevant, skal der ved godkendelsen tages hensyn til akkrediteringsattester i forhold til de relevante harmoniserede normer, dvs. med EN-ISO/IEC 17020, i stedet for at vurdere kapaciteten til at foretage overensstemmelsesvurdering på ny.

11.6.3.3. En EU-luftfartssikkerhedsvalidator kan være en fysisk eller en juridisk person.

11.6.3.4. Det nationale akkrediteringsorgan, der er oprettet i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008 ⁽¹⁾, kan gives beføjelse til at akkreditere juridiske personers kapacitet til at foretage overensstemmelsesvurdering med henblik på at udføre EU-validering af luftfartssikkerheden, fastsætte administrative foranstaltninger i denne henseende og udføre overvågningen af aktiviteterne vedrørende EU-validering af luftfartssikkerheden.

11.6.3.5. Enhver enkeltperson, der udfører EU-validering af luftfartssikkerheden, skal have passende kompetencer og baggrund, og skal opfylde alle følgende krav:

- a) have gennemgået en baggrundskontrol i henhold til 11.1.3, som gentages mindst hvert femte år
- b) udføre EU-validering af luftfartssikkerheden på en upartisk og objektiv måde, forstå, hvad uafhængighedskravet indebærer, og anvende metoder for at undgå interessekonflikter i forbindelse med den validerede enhed
- c) have en tilstrækkelig teoretisk viden og praktisk erfaring inden for kvalitetskontrol samt de respektive færdigheder og personlige egenskaber til at indsamle, registrere og vurdere resultater ud fra en tjekliste, specielt med hensyn til:
 - 1) principper, procedurer og teknikker for kontrolovervågning af efterlevelsen
 - 2) faktorer, der påvirker menneskelige præstationer og tilsyn
 - 3) validatorens rolle og beføjelser, herunder i forbindelse med interessekonflikter

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008 af 9. juli 2008 om kravene til akkreditering og markedsovervågning i forbindelse med markedsføring af produkter og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 339/93 (EUT L 218 af 13.8.2008, s. 30).

- d) fremlægge bevis for deres relevante kompetence på grundlag af uddannelse og/eller et minimum af erhvervs erfaring inden for følgende områder:
- 1) generelle luftfartssikkerhedsprincipper i Unionen og ICAO's normer for luftfartssikkerhed
 - 2) specifikke normer i relation til den validerede aktivitet, og hvordan de anvendes på operationer
 - 3) sikkerhedsteknologier og -teknikker af relevans for valideringsprocessen
- e) efteruddannes tilstrækkeligt ofte til at sikre, at de erhvervede kompetencer bibeholdes, og nye kompetencer erhverves for at følge med udviklingen på luftfartssikkerhedsområdet.

11.6.3.6. Enten udbyder den kompetente myndighed selv uddannelse af EU-luftfartssikkerhedsvalidatorer, eller også godkender og fører den en liste over egnede sikkerhedsuddannelseskurser.

11.6.3.7. Medlemsstaterne kan begrænse en EU-luftfartssikkerhedsvalidators godkendelse til valideringsaktiviteter, som udelukkende foretages på denne medlemsstats område på vegne af samme medlemsstats kompetente myndighed. Punkt 11.6.4.2 finder ikke anvendelse i dette tilfælde.

11.6.3.8. Godkendelsen af en EU-luftfartssikkerhedsvalidator skal udløbe efter en periode på højst fem år.

11.6.4. **Anerkendelse og suspendering af EU-luftfartssikkerhedsvalidatorer**

11.6.4.1. En EU-luftfartssikkerhedsvalidator anses ikke for godkendt, førend oplysningerne om denne er opført i »Unionens database til sikring af forsyningskæden«. Hver EU-luftfartssikkerhedsvalidator skal gives dokumentation for sin status af eller på vegne af den kompetente myndighed. I den periode, hvor Unionens database til sikring af forsyningskæden ikke kan tage højde for oplysninger om EU-luftfartssikkerhedsvalidatorer, meddeler den kompetente myndighed de nødvendige oplysninger om EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren til Kommissionen, som stiller disse til rådighed for alle medlemsstater.

11.6.4.2. Alle medlemsstater skal anerkende godkendte EU-luftfartssikkerhedsvalidatorer.

11.6.4.3. Hvis en EU-luftfartssikkerhedsvalidator dokumenterer, at vedkommende ikke længere opfylder de krav, der henvises til i punkt 11.6.3.1 eller punkt 11.6.3.5, trækker den eller de kompetente myndigheder, som har godkendt vedkommende, godkendelsen tilbage og fjerner validatoren fra Unionens database til sikring af forsyningskæden.

11.6.4.4. Brancheorganisationer og enheder på disses ansvar, som opererer kvalitetssikringsprogrammer, kan godkendes som EU-luftfartssikkerhedsvalidatorer, forudsat at de med tilsvarende foranstaltninger i disse programmer kan sikre en upartisk og objektiv validering. Anerkendelsen skal foretages i samarbejde med de kompetente myndigheder i mindst to medlemsstater.

11.6.4.5. Kommissionen kan anerkende valideringsaktiviteter, der foretages af myndigheder eller luftfartssikkerhedsvalidatorer under jurisdiktion af og anerkendt af et tredjeland eller en international organisation, hvis Kommissionen kan fastslå deres ækvivalens med EU-valideringen af luftfartssikkerheden. En liste over disse skal føres i tillæg 6-Fiii.

11.6.5. **EU-luftfartssikkerhedsvalideringsrapport (»valideringsrapporten«)**

11.6.5.1. I valideringsrapporten registreres EU-valideringen af luftfartssikkerheden, og den skal mindst indeholde:

- a) en udfyldt tjekliste undertegnet af EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren og — hvis der anmodes herom — bemærkninger fra den validerede enhed i det nødvendige omfang og
- b) en forpligtelseserklæring underskrevet af den validerede enhed og
- c) en erklæring om uafhængighed i henseende til enheden, der er undertegnet af den enkeltperson, som udfører EU-validering af luftfartssikkerheden.

- 11.6.5.2. EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren skal fastslå efterlevelsese niveauet i forhold til tjeklistens mål og registrere disse resultater i den relevante del af tjeklisten.
- 11.6.5.3. I en forpligtelseserklæring skal den validerede enhed give tilsagn om at ville videreføre sine operationer under overholdelse af de normer for operationer, som er valideret med et positivt resultat.
- 11.6.5.4. Den validerede enhed kan erklære, at den er enig eller uenig i det efterlevelsese niveau, der er fastlagt i valideringsrapporten. En sådan erklæring skal være en uadskillelig del af valideringsrapporten.
- 11.6.5.5. Sidenummerering, dato for EU-validering af luftfartssikkerheden og validatorens og den validerede enheds parafering på hver side skal dokumentere valideringsrapportens integritet.
- 11.6.5.6. Valideringsrapporten skal normalt være affattet på engelsk og leveres til den kompetente myndighed og i givet fald til den validerede enhed inden for højst en måned efter kontrolbesøget på stedet.
- 11.7. GENSIDIG ANERKENDELSE AF UDDANNELSE
- 11.7.1. Kompetencer, som erhverves af en person med henblik på at opfylde kravene i forordning (EF) nr. 300/2008 og dertil hørende gennemførelsesretsakter i én medlemsstat, skal anerkendes i andre medlemsstater.

TILLÆG 11-A

ERKLÆRING OM UAFHÆNGIGHED — EU-LUFTFARTSSIKKERHEDSVALIDATOR

- a) Jeg bekræfter herved, at jeg har fastslået den validerede enheds efterlevelsese niveau på en upartisk og objektiv måde.
- b) Jeg bekræfter, at jeg ikke er og ikke i de to foregående år har været ansat hos den validerede enhed.
- c) Jeg bekræfter, at jeg ikke har nogen økonomisk eller anden direkte eller indirekte interesse i resultatet af valideringsaktiviteten, den validerede enhed eller dens datterselskaber.
- d) Jeg bekræfter hermed, at jeg hverken har eller i de foregående 12 måneder har haft forretningsforbindelser, såsom uddannelse og rådgivning bortset fra valideringsprocessen, med den validerede enhed på områder med relation til luftfartssikkerhed.
- e) Jeg bekræfter, at EU-luftfartssikkerhedsvalideringsrapporten bygger på en grundig undersøgelse af relevante sikkerhedsdokumenter og herunder den validerede enheds sikkerhedsprogram eller tilsvarende, tillige med aktiviteter vedrørende kontrolbesøg på stedet.
- f) Jeg bekræfter, at EU-luftfartssikkerhedsvalideringsrapporten bygger på en vurdering af alle områder af relevans for sikkerheden, for hvilke validatoren har til opgave at udtale sig på grundlag af den relevante EU-tjekliste.
- g) Jeg bekræfter hermed, at jeg har anvendt en metode, som åbner mulighed for at opstille særskilte EU-luftfartssikkerhedsvalideringsrapporter for hver valideret enhed og sikrer undersøgelsens og evalueringens objektivitet og upartiskhed, hvis flere enheder valideres i en fælles aktion.
- h) Jeg bekræfter, at jeg ikke har modtaget finansielle eller andre ydelser bortset fra et rimeligt gebyr for valideringen og en godtgørelse af rejse- og opholdsudgifter.

Jeg påtager mig det fulde ansvar for EU-luftfartssikkerhedsvalideringsrapporten.

Navn på den person, der foretager valideringen:

Navn på EU-luftfartssikkerhedsvalidatoren:

Dato:

Underskrift:

12. SIKKERHEDSUDSTYR

12.0. GENERELLE BESTEMMELSER

- 12.0.1. Den myndighed, operatør eller enhed, der anvender udstyr med henblik på at gennemføre foranstaltninger, som den er ansvarlig for i overensstemmelse med det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart som omhandlet i artikel 10 i forordning (EF) nr. 300/2008, skal træffe rimelige foranstaltninger for at sikre, at udstyret opfylder de i dette kapitel fastsatte normer.

Information, der klassificeres i overensstemmelse med afgørelse (EU, Euratom) 2015/444, stilles til rådighed af den kompetente myndighed for producenter efter »need-to-know«-princippet.

- 12.0.2. Hver del af sikkerhedsudstyret afprøves rutinemæssigt.
- 12.0.3. Udstyrsfabrikanten skal opstille et sæt driftsbetingelser, og udstyret skal anvendes i overensstemmelse hermed.

12.1. METALDETEKTORKARME

12.1.1. **Generelle principper**

- 12.1.1.1. Metaldektorkarme skal som minimum være i stand til at detektere og ved hjælp af en alarm afsløre nærmere angivne metalgenstande, både enkeltvis og i kombination med hinanden.
- 12.1.1.2. Detekteringen med metaldektorkarmen skal kunne foretages, uanset hvor metalgenstanden er placeret, og hvordan den vender.
- 12.1.1.3. Metaldektorkarmen skal være behørigt fæstnet på et solidt grundlag.
- 12.1.1.4. Metaldektorkarmen skal være forsynet med en visuel indikator, der viser, at udstyret er i drift.
- 12.1.1.5. Betjeningsapparatet til at justere metaldektorkarmens detektionsindstillinger skal være beskyttet og må kun være tilgængeligt for autoriserede personer.
- 12.1.1.6. Metaldektorkarmen skal give både visuel og akustisk alarm, når den detekterer de metalgenstande, der henvises til i punkt 12.1.1.1. Alarmen skal kunne ses og høres inden for en afstand af to meter.
- 12.1.1.7. Den visuelle alarm skal give en indikation af, hvor stærkt et signal metaldektorkarmen har detekteret.
- 12.1.1.8. Metaldektorkarmen placeres på en måde, så det sikres, at den ikke påvirkes af interferenskilder.

12.1.2. **Normer for metaldektorkarme**

- 12.1.2.1. Der fastsættes to normer for metaldektorkarme. Der er fastsat detaljerede bestemmelser for disse normer i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.
- 12.1.2.2. Metaldektorkarme, der udelukkende anvendes til screening af andre personer end passagerer, skal mindst opfylde norm 1.
- 12.1.2.3. Alle metaldektorkarme, der anvendes til screening af passagerer, skal opfylde norm 2.

12.1.3. **Yderligere krav til metaldektorkarme**

Alle metaldektorkarme, for hvilke der er indgået kontrakt om installation fra den 5. januar 2007, skal kunne:

- a) give et akustisk og/eller visuelt signal for en given procentdel af de personer, der passerer gennem udstyret, uden at det slår alarm som beskrevet i punkt 12.1.1.1. Det skal være muligt at indstille, hvor stor en procentdel, der skal være tale om, og
- b) tælle, hvor mange personer der screenes, idet personer der passerer gennem metaldektorkarmen i den modsatte retning ikke tælles med, og
- c) tælle antallet af alarmudløsninger, og
- d) beregne antallet af alarmudløsninger som en procentdel af antallet af screenede personer.

12.1.4. **Yderligere krav til metaldetektorkarme, der anvendes i kombination med metaldetektorudstyr for sko (SMD)**

12.1.4.1. Alle metaldetektorkarme, der anvendes i kombination med metaldetektorudstyr for sko (SMD), skal kunne spore og ved hjælp af en visuel angivelse afsløre i det mindste specificerede metalgenstande, både enkeltvis og i kombination, og i den højde, hvori denne genstand (eller disse genstande) befinder sig på den person, der passerer gennem karmene. Dette gælder uanset arten og antallet af genstande og uanset, hvordan de vender.

12.1.4.2. Alle metaldetektorkarme, der anvendes i kombination med SMD-udstyr, skal kunne spore og afsløre enhver form for alarm, der udløses af metalgenstande på en person, i mindst to zoner. Den første zone skal svare til den nederste del af en persons ben og strække sig fra gulvet og højst 35 cm over gulvet. Alle andre zoner skal være over det første zone.

12.2. HÅNDHOLDTE METALDETEKTORER

12.2.1. Håndholdte metaldetektorer skal kunne afsløre såvel jernholdige som ikke-jernholdige metalgenstande. Detektion af det afslørede metal og dets placering angives med en alarmindikator.

12.2.2. Betjeningsapparatet til at justere håndholdte metaldetektorers følsomhedsindstillinger skal være beskyttet og må kun være tilgængeligt for autoriserede personer.

12.2.3. En håndholdt metaldetektor skal give en akustisk alarm, når den detekterer metalgenstande. Alarmen skal kunne ses og/eller høres inden for en afstand af 1 meter.

12.2.4. Den håndholdte metaldetektor må ikke påvirkes af interferenskilder.

12.2.5. Den håndholdte metaldetektor skal være forsynet med en visuel indikator, der viser, at udstyret er i drift.

12.3. RØNTGENUDSTYR

Røntgenudstyr skal opfylde de detaljerede bestemmelser, der er fastsat i Kommissionens gennemførelses-afgørelse C(2015) 8005.

12.4. EDS-UDSTYR (EXPLOSIVE DETECTION SYSTEMS EQUIPMENT)

12.4.1. **Generelle principper**

12.4.1.1. EDS-udstyr skal være i stand til at spore og ved hjælp af en alarm afsløre en specificeret enkeltmængde eksplosivt materiale i bagage eller andre forsendelser samt mængder, der er større.

12.4.1.2. Sporingen skal kunne foretages, uanset hvilken form de eksplosive materialer har, hvor de er placeret, og hvordan de vender.

12.4.1.3. EDS skal udløse en alarm i hvert af følgende tilfælde:

- når det sporer eksplosivt materiale, og
- når det sporer en genstand, hvis tilstedeværelse hindrer, at eventuelt eksplosivt materiale spores, og
- når indholdet af en taske eller en forsendelse er for kompakt til, at det kan analyseres.

12.4.2. **Normer for EDS**

12.4.2.1. Alt EDS-udstyr, der er installeret inden den 1. september 2014, skal mindst opfylde norm 2.

12.4.2.2. Norm 2 udløber den 1. september 2020.

12.4.2.3. Den relevante myndighed kan tillade, at EDS-udstyr ifølge norm 2, der er installeret mellem den 1. januar 2011 og den 1. september 2014, fortsat anvendes indtil den 1. september 2022.

- 12.4.2.4. Den kompetente myndighed underretter Kommissionen, når den giver tilladelse til, at EDS-udstyr, der opfylder norm 2, fortsat anvendes efter den 1. september 2020.
- 12.4.2.5. Alt EDS-udstyr, der installeres fra den 1. september 2014, skal opfylde norm 3.
- 12.4.2.6. Alt EDS-udstyr skal senest den 1. september 2020 opfylde norm 3, medmindre punkt 12.4.2.3 anvendes.
- 12.4.2.7. Alt EDS-udstyr, der er udformet til at screene håndbagage, skal mindst opfylde norm C1.
- 12.4.2.8. Alt EDS-udstyr, som er udformet til at screene håndbagage, der indeholder bærbare computere og andre større elektriske artikler, skal mindst opfylde norm C2.
- 12.4.2.9. Alt EDS-udstyr, som er udformet til at screene håndbagage, der indeholder bærbare computere og andre større elektriske artikler samt LAGs, skal mindst opfylde norm C3.

12.4.3. **Krav til billedkvalitet for EDS**

Billedkvaliteten for EDS skal opfylde de detaljerede bestemmelser, der er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

12.5. TRUSSELSBILLEDPROJEKTION (THREAT IMAGE PROJECTION — TIP)

12.5.1. **Generelle principper**

- 12.5.1.1. Trusselsbilledprojektion (TIP) skal kunne projicere kombinerede trusselsbilleder (CTI) eller fiktive trusselsbilleder (FTI).

CTI er røntgenbilleder af tasker eller andre forsendelser, som indeholder trusselsobjekter.

FTI er røntgenbilleder af trusselsobjekter, der er projiceret på røntgenbilleder af tasker eller andre forsendelser, som scannes.

Trusselsobjekterne skal fremstå på røntgenbillederne af tasker og andre forsendelser, som scannes, på en jævnt fordelt måde og ikke i en fast position.

Det skal være muligt at indstille, hvor stor en procentdel af CTI og FTI der skal projiceres.

Hvis der anvendes CTI:

- a) skal driftsbetingelserne sikre, at operatøren ikke kan se de tasker eller andre forsendelser, som anbringes i røntgen- eller EDS-udstyret, og ikke kan fastslå, at der projiceres eller eventuelt projiceres et CTI for ham/hende, og
- b) skal TIP-systemet og bibliotekets størrelse med rimelighed sikre, at en operatør ikke får forevist samme CTI igen inden for 12 måneder.

Hvis der anvendes CTI TIP med EDS-udstyr udelukkende til screening af indskrevet bagage, gælder kravet i litra b) først fra den 1. januar 2019.

- 12.5.1.2. TIP må ikke påvirke røntgen- eller EDS-udstyrets ydeevne og normale drift negativt.

Skærmoperatøren må ikke gives nogen indikation af, at et der snart vil blive projiceret eller netop er blevet projiceret et CTI eller FTI, før der vises en meddelelse i overensstemmelse med punkt 12.5.2.2.

- 12.5.1.3. Betjeningsapparatet til TIP skal være beskyttet og må kun være tilgængeligt for autoriserede personer.

- 12.5.1.4. Der skal være en TIP-administrator, som er ansvarlig for konfigurationsstyringen af TIP-systemet.

12.5.1.5. Den kompetente myndighed skal regelmæssigt overvåge den korrekte gennemførelse af TIP-systemer og forvisse sig om, at systemerne er korrekt konfigureret, herunder at CTI og FTI projiceres på en realistisk og relevant måde, at systemerne er i overensstemmelse med kravene, og at billedbibliotekerne er opdaterede.

12.5.2. TIP's komponenter

12.5.2.1. TIP skal som minimum omfatte:

- a) et bibliotek med CTI eller FTI og
- b) mulighed for at vise og fjerne meddelelser og
- c) mulighed for at registrere og præsentere resultaterne af de enkelte skærmoperatørers indsats.

12.5.2.2. TIP skal vise en meddelelse til skærmoperatøren i hvert af følgende tilfælde:

- a) når skærmoperatøren har reageret, og der er blevet projiceret et CTI eller FTI
- b) når skærmoperatøren ikke har reageret, og der er blevet projiceret et CTI eller FTI
- c) når skærmoperatøren har reageret, og der ikke er blevet projiceret et CTI eller FTI
- d) når et forsøg på at projicere et CTI eller FTI mislykkedes og var synligt for skærmoperatøren.

Meddelelsen vises på en måde, så den ikke skjuler billedet af den pågældende taske eller forsendelse.

Meddelelsen skal vises, indtil skærmoperatøren fjerner den. I de i litra a) og b) omhandlede tilfælde vises meddelelsen sammen med det pågældende CTI eller FTI.

12.5.2.3. Skærmoperatøren må kun kunne få adgang til udstyr med indbygget og aktiveret TIP ved at benytte en entydig identifikationskode.

12.5.2.4. TIP skal kunne gemme resultaterne af de enkelte skærmoperatørers indsats i mindst 12 måneder i et format, der gør det muligt at opstille rapporter.

12.5.2.5. TIP's komponenter skal også være underlagt de yderligere bestemmelser, som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

12.6. SPORDETEKTIONSUDSTYR (ETD-UDSTYR)

12.6.1. Spordetektionsudstyr (ETD-udstyr) skal kunne indsamle og analysere spor af partikler på eller dampe fra kontaminerede overflader eller indholdet af bagage eller forsendelser og ved hjælp af en alarm afsløre tilstedeværelsen af eksplosive stoffer. I forbindelse med screening skal udstyret opfylde alle følgende krav:

- a) hjælpematerialer skal anvendes i overensstemmelse med fabrikantens anbefalinger, og må ikke anvendes, hvis deres funktionsevne synes forringet på grund af brug.
- b) ETD-udstyr må kun anvendes under forhold, som udstyret er godkendt til anvendelse under.

Der gælder normer for ETD-udstyr, for så vidt angår partikelprøver og dampprøver. Der er fastsat detaljerede bestemmelser for disse normer i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

12.6.2. Normerne for ETD-udstyr til partikelprøver gælder for ETD-udstyr, der tages i brug fra den 1. september 2014.

12.6.3. Den relevante myndighed kan tillade, at ETD-udstyr til partikelprøver, der ikke er certificeret i overensstemmelse med tillæg 12-L, og som tages i brug før den 1. juli 2014, fortsat kan anvendes indtil den 1. juli 2020.

12.7. UDSTYR TIL SCREENING AF VÆSKER, SPRAY OG GELÉ (LAGs)

12.7.1. **Generelle principper**

12.7.1.1. LEDS-udstyret skal kunne detektere og ved hjælp af en alarm afsløre en specificeret enkeltmængde samt større mængder materialer, der kunne udgøre en trussel, i LAGs.

12.7.1.2. Sporingen skal kunne foretages uanset LAG-beholderens form.

12.7.1.3. Udstyret skal benyttes på en måde, så det sikres, at beholderen er placeret og vendt således, at detektionskapaciteten opfyldes til fulde.

12.7.1.4. Udstyret skal udløse en alarm i hvert af følgende tilfælde:

- a) når det sporer materiale, som kunne udgøre en trussel
- b) når det sporer en genstand, hvis tilstedeværelse hindrer sporingen af materiale, som kunne udgøre en trussel
- c) når det ikke kan bedømme, om LAG er godartet eller ej, og
- d) når indholdet af den screenede taske er for kompakt til, at det kan analyseres.

12.7.2. **Normer for LEDS-udstyr til sporing af flydende eksplosive stoffer**

12.7.2.1. Der fastsættes tre normer for LEDS-udstyr. Der er fastsat detaljerede bestemmelser for disse normer i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

12.7.2.2. Alt LEDS-udstyr skal opfylde norm 1.

LEDS-udstyr, der opfylder norm 1, må senest anvendes indtil den 30. januar 2016.

12.7.2.3. Norm 2 gælder for LEDS-udstyr, der installeres fra og med dagen for denne forordnings ikrafttrædelse.

Alt LEDS-udstyr skal senest med virkning fra den 31. januar 2016 opfylde norm 2.

12.7.3. **Godkendelse af udstyr til screening af LAGs**

Hvis det godkendes af eller på vegne af en medlemsstats kompetente myndighed, at nærmere bestemt udstyr opfylder normerne som fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005, anerkender andre medlemsstater, at dette udstyr opfylder disse normer. Medlemsstaterne forelægger Kommissionen navnet på, og efter anmodning andre relevante oplysninger om, organer, der er udpeget til godkendelse af udstyr. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater om organerne.

12.8. SCREENINGMETODER BASERET PÅ NYE TEKNOLOGIER

12.8.1. En medlemsstat kan tillade screening efter en metode, som er baseret på nye og andre teknologier end dem, der er fastsat ved denne forordning, på betingelse af, at:

- a) den benyttes med henblik på at evaluere en ny screeningmetode, og
- b) den ikke har en negativ indflydelse på luftfartssikkerheden som helhed og
- c) de personer, bl.a. passagerer, der berøres heraf, gives passende oplysninger om, at der gennemføres et forsøg.

12.8.2. En medlemsstat, der har til hensigt at tillade brug af en ny metode eller proces, underretter før den planlagte indførelse skriftligt Kommissionen og de øvrige medlemsstater om denne nye screeningmetode og gør i den forbindelse rede for, hvordan det garanteres, at anvendelsen af den nye metode opfylder kravet i punkt 12.8.1, litra b). Underretningen skal også indeholde detaljerede oplysninger om, hvor screeningmetoden vil blive anvendt, og hvor lang en evalueringsperiode der er planlagt.

- 12.8.3. Hvis Kommissionen giver medlemsstaten et positivt svar, eller hvis medlemsstaten ikke modtager noget svar inden for tre måneder, efter at den skriftlige anmeldelse er modtaget, kan medlemsstaten tillade, at denne screeningmetode baseret på nye teknologier indføres.

Hvis Kommissionen ikke er overbevist om, at den planlagte screeningmetode giver tilstrækkelig garanti for, at luftfartssikkerheden som helhed opretholdes i Unionen, underretter den medlemsstaten herom senest tre måneder efter at have modtaget den i punkt 12.8.2 nævnte anmeldelse og uddyber sine betænkeligheder. I sådanne tilfælde giver den pågældende medlemsstat ikke tilladelse til at tage screeningmetoden i brug, før den har opnået Kommissionens accept.

- 12.8.4. Den maksimale evalueringsperiode for hver screeningmetode baseret på nye teknologier fastsættes til 18 måneder. Dog kan denne evalueringsperiode forlænges af Kommissionen med op til 12 måneder på betingelse af, at medlemsstaten forelægger en fyldestgørende begrundelse for forlængelsen.
- 12.8.5. Den relevante myndighed i medlemsstaten forelægger mindst én gang hver sjette måned i løbet af evalueringsperioden en statusrapport om evalueringen for Kommissionen. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater om indholdet af statusrapporten. Forelægges der ingen statusrapport, kan Kommissionen anmode medlemsstaten om midlertidigt at afbryde forsøget.
- 12.8.6. Finder Kommissionen det på baggrund af en rapport ikke godtgjort, at den afprøvede screeningsmetode skaber tilstrækkelig garanti for, at luftfartssikkerheden som helhed opretholdes i Unionen, underretter Kommissionen medlemsstaten om, at forsøget skal afbrydes midlertidigt, indtil der kan gives en sådan garanti.
- 12.8.7. Evalueringsperioden må under ingen omstændigheder overstige 30 måneder.

12.9. BOMBEHUNDE

12.9.1. **Generelle principper**

- 12.9.1.1. En bombhund (EDD) skal kunne spore og afsløre en specificeret enkeltmængde samt større mængder eksplosivt materiale.
- 12.9.1.2. Sporingen skal kunne foretages, uanset hvilken form de eksplosive materialer har, hvor de er placeret, og hvordan de vender.
- 12.9.1.3. EDD skal udløse en alarm med en passiv markering, når den afslører eksplosive materialer som angivet i tillæg 12-D i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.
- 12.9.1.4. EDD og dens fører kan benyttes til screening, hvis de begge er godkendt hver for sig og som et team.
- 12.9.1.5. EDD og dens fører skal uddannes og efteruddannes for at sikre, at de fornødne kompetencer indlæres og opretholdes, og at nye kompetencer om nødvendigt indlæres.
- 12.9.1.6. For at blive godkendt skal et EDD-team bestående af en EDD og dennes fører(e) have bestået et uddannelsesforløb.
- 12.9.1.7. Et EDD-team skal godkendes af eller på vegne af den kompetente myndighed i overensstemmelse med tillæg 12-E og 12-F i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.
- 12.9.1.8. Efter den kompetente myndigheds godkendelse må et EDD-team anvendes til securityscreening af eksplosive materialer ved anvendelse af metoderne »fri søgning« eller »REST« (remote explosive scent tracing- søgning på fjerntransporteret duft).

12.9.2. **Normer for EDD**

- 12.9.2.1. Præstationskravene for en EDD er fastsat i tillæg 12-D i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

- 12.9.2.2. Et EDD-team, der benyttes til at screene personer, håndbagage, genstande, der medbringes af andre personer end passagerer, køretøjer, luftfartøjer, forsyninger til flyvningen og lufthavnsleverancer samt security-beskyttede områder i en lufthavn, skal opfylde norm 1.
- 12.9.2.3. Et EDD-team, der benyttes til at screene indskrevet bagage, luftfartsselskabers post og materialer, fragt og post, skal opfylde norm 2.
- 12.9.2.4. Et EDD-team, der er godkendt til at afsløre eksplosive materialer ved anvendelse af »REST«-metoden, må alene benyttes til screening af fragt, men ikke på andre områder, der er omfattet af norm 2.
- 12.9.2.5. En EDD, der benyttes til at screene eksplosive materialer, skal forsynes med passende midler til, at den kan identificeres entydigt.
- 12.9.2.6. Når en EDD er i færd med at spore eksplosive materialer, ledsages den altid af sin fører, som er godkendt til at arbejde med den.
- 12.9.2.7. En EDD, der er godkendt til metoden »fri søgning«, må kun have én fører. En fører kan højst godkendes til at føre to EDD'er.
- 12.9.2.8. En EDD, der er godkendt til »REST«-metoden, må højst have to førere.

12.9.3. Uddannelseskra

Generelle forpligtelser vedrørende uddannelse

- 12.9.3.1. Uddannelse af et EDD-team skal omfatte teoretisk og praktisk uddannelse samt oplæring på jobbet.
- 12.9.3.2. Kursusindholdet skal specificeres eller godkendes af den kompetente myndighed.
- 12.9.3.3. Uddannelsen gennemføres af eller på vegne af den kompetente myndighed af instruktører, der har kvalificeret sig i henhold til punkt 11.5.
- 12.9.3.4. Hunde, der uddannes til at spore eksplosive materialer, må ikke benyttes til andre opgaver.
- 12.9.3.5. I forbindelse med uddannelsen skal der anvendes uddannelseshjælpemidler, som repræsenterer eksplosive materialer.
- 12.9.3.6. Enhver person, der håndterer sådanne uddannelseshjælpemidler, skal uddannes for at forebygge kontaminering.

Grunduddannelse for EDD-teams

- 12.9.3.7. Et EDD-team skal have en grunduddannelse i overensstemmelse med kravene i punkt 12.9.3 i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.
- 12.9.3.8. Grunduddannelsen for EDD-team skal omfatte praktisk uddannelse i det påtænkte arbejdsmiljø.

Efteruddannelse for EDD-teams

- 12.9.3.9. En EDD og dens fører skal efteruddannes — både hver for sig og i kombination som et team.
- 12.9.3.10. Formålet med efteruddannelsen er at opretholde de eksisterende kompetencer, som er opnået i grunduddannelsen, og kompetencer, der er erhvervet i forbindelse med udviklingen på sikkerhedsområdet.
- 12.9.3.11. Et EDD-team efteruddannes mindst hver sjette uge. Varigheden af efteruddannelsen må ikke være kortere end 4 timer inden for enhver 6-ugersperiode.
- 12.9.3.12. Punkt 11 anvendes ikke i det tilfælde, hvor en EDD uddannes i at genkende alle materialer, der er opført i tillæg 12-D i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005, mindst én gang om ugen.

Registre over EDD-teams uddannelse

- 12.9.3.13. Et register over såvel grund- som efteruddannelse opbevares for både EDD og dens fører mindst i varigheden af deres ansættelseskontrakt, og det stilles til rådighed for den kompetente myndighed efter anmodning.

Operativ uddannelse for EDD-teams

- 12.9.3.14. Når en EDD indsættes i screeningopgaver, skal den have operativ uddannelse for at sikre, at den opfylder præstationskravene i tillæg 12-D i en Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.
- 12.9.3.15. Den operative uddannelse udføres kontinuerligt og stikprøvevist i indsættelsesperioden, og EDD's detekteringssevne måles ved hjælp af godkendte uddannelseshjælpemidler.

12.9.4. Godkendelsesprocedurer

- 12.9.4.1. Godkendelsesproceduren skal sikre, at alle følgende kompetencer måles:

- a) EDD's evne til at opfylde præstationskravene for detektering i tillæg 12-D i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005
- b) EDD's evne til at markere passivt, når den finder eksplosive materialer
- c) EDD's og dens fører(er)s evne til at samarbejde effektivt
- d) førerens evne til at føre EDD korrekt, fortolke og reagere hensigtsmæssigt på EDD's reaktion på tilstedeværelsen af eksplosive materialer.

- 12.9.4.2. I forbindelse med godkendelsesproceduren simuleres hvert af de arbejdsområder, som EDD-teamet skal arbejde i.

- 12.9.4.3. EDD-teamet skal have gennemgået og bestået uddannelse på hvert område, for hvilket der ansøges om godkendelse.

- 12.9.4.4. Godkendelsesprocedurerne udføres i overensstemmelse med tillæg 12-E og 12-F i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

- 12.9.4.5. Hver godkendelsesperiode må ikke være gyldig i mere end 12 måneder.

12.9.5. Kvalitetskontrol

- 12.9.5.1. EDD-teamet skal underkastes de kvalitetskontrolforanstaltninger, der er fastsat i tillæg 12-G i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

12.9.6. Screeningmetode

Der er fastlagt nærmere detaljerede krav i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

12.10. METALDETEKTORER (MDE)

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for anvendelse af MDE i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

12.11. SECURITYSCANNERE**12.11.1. Generelle principper**

En securityscanner er en metode til screening af personer, som kan detektere metalliske og ikke-metalliske genstande, der bæres på kroppen eller i tøj.

En securityscanner, der betjenes af en operatør, kan bestå af et detektionssystem, der producerer et billede af en persons krop, som operatøren kan analysere med henblik på at konstatere, om vedkommende bærer en metallisk eller ikke-metallisk genstand på kroppen. Hvis operatøren identificere en sådan genstand, underrettes kontrolpersonen om, hvor genstanden befinder sig, således at der kan foretages yderligere undersøgelser. I dette tilfælde anses operatøren for at være en integrerende del af detektionssystemet.

En securityscanner med automatisk detektion af farlige genstande kan bestå af et detektionssystem, der automatisk genkender metalliske og ikke-metalliske genstande, der bæres på den screenede persons krop. Hvis systemet identificerer en sådan genstand, underrettes kontrolpersonen om, hvor genstanden befinder sig, ved at det angives på et billede af en tændstikfigur.

Securityscannere, der anvendes til screening af passagerer, skal opfylde alle følgende normer:

- a) securityscannere skal som et minimum være i stand til at detektere og ved hjælp af en alarm afsløre nærmere angivne metalliske og ikke-metalliske genstande, herunder eksplosive stoffer, både enkeltvis og i kombination med hinanden
- b) detektionen skal kunne foretages, uanset hvor genstanden befinder sig, og hvordan den vender
- c) systemet skal være forsynet med en visuel indikator, der viser, at udstyret er i drift
- d) securityscannere placeres således, at det sikres, at de ikke påvirkes af interferenskilder
- e) det skal dagligt afprøves, om securityscanneren fungerer korrekt
- f) securityscanneren skal anvendes i overensstemmelse med de driftsbetingelser, der stilles af producenten.

Securityscannere til screening af passagerer skal behandles og anvendes i overensstemmelse med Rådets henstilling 1999/519/EF ⁽¹⁾ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/35/EU ⁽²⁾.

12.11.2. Normer for securityscannere

Præstationskravene for securityscannere er fastlagt i tillæg 12-K, der klassificeres som fortroligt »CONFIDENTIEL UE/EU CONFIDENTIAL« og behandles i overensstemmelse med afgørelse (EU, Euratom) 2015/444.

Alle securityscannere skal opfylde den norm, der er defineret i tillæg 12-K, fra denne afgørelses ikrafttræden.

12.11.2.1. Alle securityscannere skal opfylde norm 1.

Norm 1 udløber den 1. januar 2022.

12.11.2.2. Norm 2 gælder for securityscannere, der installeres fra den 1. januar 2019.

12.12. METALDETEKTORUDSTYR FOR SKO (SMD)

12.12.1. Generelle principper

12.12.1.1. Metaldetektorudstyr for sko (SMD) skal som minimum være i stand til at detektere og ved hjælp af en alarm afsløre nærmere angivne metalgenstande, både enkeltvis og i kombination med hinanden.

12.12.1.2. Detekteringen med SMD skal kunne foretages, uanset hvor metalgenstanden er placeret, og hvordan den vender.

12.12.1.3. SMD anbringes på et solidt grundlag.

⁽¹⁾ Rådets henstilling 1999/519/EF af 12. juli 1999 om begrænsning af befolkningens eksponering for elektromagnetiske felter (0 Hz-300 GHz), (EFT L 199 af 30.7.1999, s. 59).

⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/35/EU af 26. juni 2013 om minimumsforskrifter for sikkerhed og sundhed i forbindelse med arbejdstagernes eksponering for risici på grund af fysiske agenser (elektromagnetiske felter) (20. særdirektiv i henhold til artikel 16, stk. 1, i direktiv 89/391/EØF) og om ophævelse af direktiv 2004/40/EF (EUT L 179 af 29.6.2013, s. 1).

- 12.12.1.4. SMD skal være forsynet med en visuel indikator, der viser, at udstyret er i drift.
- 12.12.1.5. Betjeningsapparatet til at justere SMD's detektionsindstillinger skal være beskyttet og må kun være tilgængeligt for autoriserede personer.
- 12.12.1.6. SMD skal give både visuel og akustisk alarm, når den detekterer de metalgenstande, der henvises til i punkt 12.12.1.1. Alarmen skal kunne ses og høres inden for en afstand af 1 meter.
- 12.12.1.7. SMD placeres på en måde, så det sikres, at den ikke påvirkes af interferenskilder.

12.12.2. **Normer for SMD**

- 12.12.2.1. Der fastsættes to normer for SMD. Der er fastsat detaljerede bestemmelser for disse normer i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.
- 12.12.2.2. SMD, der udelukkende anvendes til screening af andre personer end passagerer, skal mindst opfylde norm 1.
- 12.12.2.3. Alle SMD, der anvendes til screening af passagerer, skal opfylde norm 2.
- 12.12.2.4. Alle SMD skal kunne fungere og skal kunne finde årsagen til alarmer, der er udløst af metaldetektorkarme, i en højde mellem gulvhøjde og 35 cm over gulvet.

12.13. AUTO CLEAR SOFTWARE (ACS)

12.13.1. **Generelle principper**

- 12.13.1.1. Auto clear software (ACS) skal kunne vurdere alle former for røntgenbilleder, som frembringes med røntgenudstyr eller EDS-udstyr, med henblik på at afgøre, om de eventuelt indeholder trusselsobjekter, og skal kunne foretage en direkte clearing af simple billeder uden trusselsobjekter.
- 12.13.1.2. ACS skal vise en skærmoperatør de billeder, som indeholder potentielle trusselsobjekter eller som er for komplekse til, at softwaren kan analysere det.
- 12.13.1.3. ACS må ikke påvirke røntgen- eller EDS-udstyrets ydeevne og normale drift negativt.
- 12.13.1.4. Når ACS er i drift, skal skærmoperatøren gives en visuel indikation.
- 12.13.1.5. Når der anvendes ACS på EDS-udstyr, må det ikke hindre en alarmindikator.
- 12.13.1.6. ACS må ikke klare CTI og røntgenbilleder, som frembringes med røntgen- eller EDS-udstyr, som indeholder FTI projiceret af TIP.
- 12.13.1.7. Betjeningsapparatet til ACS skal være beskyttet og må kun være tilgængeligt for autoriserede personer.

12.13.2. **Præstationskrav**

- 12.13.2.1. Der er fastsat detaljerede bestemmelser for præstationskrav for ACS i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

TILLÆG 12-A

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for præstationskrav for WTMD og SMD i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

TILLÆG 12-B

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for præstationskrav for EDS i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

TILLÆG 12-C

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for præstationskrav for udstyr til screening af væsker, spray og gelé (LAGs) i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

TILLÆG 12-D

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for præstationskrav for EDD i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

TILLÆG 12-E

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for godkendelsesprocedurer for EDD i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

TILLÆG 12-F

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for prøvningsområder og -betingelser i forbindelse med godkendelsen af EDD i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

TILLÆG 12-G

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for krav til kvalitetskontrol for EDD i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

TILLÆG 12-H

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for EDD i »fri søgning« — normer for indsættelsesmetode — i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

TILLÆG 12-I

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for EDD i »REST«-søgning — normer for indsættelsesmetode — i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

TILLÆG 12-J

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for præstationskrav for MDE i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

TILLÆG 12-K

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for præstationskrav for securityscannere i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

TILLÆG 12-L

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for præstationskrav for spordetektionsudstyr (ETD) i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

TILLÆG 12-A

Der er fastsat detaljerede bestemmelser for præstationskrav for ACS i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.
