

II

(Niet-wetgevingshandelingen)

VERORDENINGEN

UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2017/815 VAN DE COMMISSIE

van 12 mei 2017

tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 voor wat de verduidelijking, harmonisering en vereenvoudiging van bepaalde specifieke luchtvaartbeveiligingsmaatregelen betreft

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002 ⁽¹⁾, en met name artikel 4, lid 3,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Uit de ervaring met de tenuitvoerlegging van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 van de Commissie ⁽²⁾ is gebleken dat er behoefte is aan kleine wijzigingen van de uitvoeringsvoorwaarden van bepaalde gemeenschappelijke basisnormen. De wijzigingen die worden voorgesteld in de bijgevoegde documenten, houden geen ingrijpende nieuwe eisen in, maar vergemakkelijken de praktische uitvoering van de EU-maatregelen inzake beveiliging van de luchtvaart en zijn gebaseerd op bijdragen van de lidstaten en belanghebbenden op het gebied van luchtvaartbeveiliging.
- (2) Bepaalde specifieke maatregelen inzake luchtvaartbeveiliging moeten worden verduidelijkt, geharmoniseerd of vereenvoudigd teneinde de juridische duidelijkheid te verbeteren, de gemeenschappelijke interpretatie van de wetgeving te standaardiseren en te zorgen voor een zo goed mogelijke tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen inzake luchtvaartbeveiliging.
- (3) De wijzigingen hebben betrekking op de tenuitvoerlegging van een beperkt aantal maatregelen inzake beveiliging van luchthavens, beveiliging van luchtvaartuigen, beveiligingsonderzoeken van vloeistoffen, spuitbussen en gels, ruimbagage, vracht en post, vluchtbenodigdheden, indienstname en opleiding van personeel, en beveiligingsapparatuur.
- (4) Ingevolge de inwerkingtreding van deze verordening moet aan erkende agenten een verbod worden opgelegd om nog meer vaste afzenders aan te wijzen, zoals aanbevolen in State letter 16/85 van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO). Alvorens zij op uiterlijk 30 juni 2021 hun status verliezen, moeten vaste afzenders die zijn aangewezen vóór de inwerkingtreding van deze verordening, de keuze krijgen om erkende agenten of bekende afzenders te worden.
- (5) Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (6) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Comité voor de beveiliging van de burgerluchtvaart,

⁽¹⁾ PB L 97 van 9.4.2008, blz. 72.

⁽²⁾ Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 van de Commissie van 5 november 2015 tot vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart (PB L 299 van 14.11.2015, blz. 1.).

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

De bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 wordt gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij deze verordening.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij is van toepassing vanaf 1 juni 2017.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 12 mei 2017.

Voor de Commissie
De voorzitter
Jean-Claude JUNCKER

BIJLAGE

De bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 wordt als volgt gewijzigd:

1) Punt 1.0.3 wordt vervangen door:

„1.0.3. Onverminderd de criteria voor afwijkingen, zoals uiteengezet in deel K van de bijlage bij Verordening (EG) nr. 272/2009 (*), mag de bevoegde autoriteit toestemming geven voor bijzondere beveiligingsprocedures of afwijkingen met betrekking tot de bescherming en beveiliging van de zones aan de luchtzijde van luchthavens op dagen waarop niet meer dan één luchtvaartuig tegelijk wordt geladen, gelost, geëmbarkeerd of gedebarkerd in het kritieke deel van om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones of in een luchthaven die niet onder het toepassingsgebied van punt 1.1.3 valt.

(*) Verordening (EG) nr. 272/2009 van de Commissie van 2 april 2009 ter aanvulling van de in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad vastgestelde gemeenschappelijke basisnormen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart (PB L 91 van 3.4.2009, blz. 7).”

2) Punt 1.1.3.1 wordt vervangen door:

„1.1.3.1. Kritieke delen worden ingesteld op luchthavens waar meer dan 60 personen houder zijn van een luchthavenidentiteitskaart die toegang verschaft tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones.”

3) In punt 1.2.6.2 wordt de tweede alinea geschrapt.

4) Punt 1.2.6.3 wordt vervangen door:

„1.2.6.3. Een elektronische voertuigpas wordt:

- a) ofwel zodanig op het voertuig bevestigd dat hij niet op een ander voertuig kan worden overgeplaatst, of
- b) gekoppeld aan de geregistreerde voertuiggebruiker via een beveiligde gegevensbank voor de registratie van voertuigen.

Op een elektronische voertuigpas hoeft niet te worden vermeld tot welke zones het voertuig toegang krijgt, noch op welke datum de geldigheid van de pas verstrijkt, voor zover deze informatie elektronisch leesbaar is en gecontroleerd wordt alvorens toegang wordt verleend tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones. Elektronische voertuigpassen moeten ook elektronisch leesbaar zijn in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones.”

5) Punt 1.3.1.8 wordt vervangen door:

„1.3.1.8. Dieren die voor operationele doeleinden worden gebruikt en die worden geleid door een persoon met een geldige luchthavenidentificatiekaart worden onderworpen aan een visuele controle alvorens toegang te krijgen tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones.”

6) Het volgende punt 1.3.1.9 wordt toegevoegd:

„1.3.1.9. Beveiligingsonderzoeken van andere personen dan passagiers en de voorwerpen die zij bij zich dragen, zijn eveneens onderworpen aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.”

7) Punt 1.6.4 wordt vervangen door:

„1.6.4. De hereniging vindt plaats vóór de persoon toestemming krijgt om de desbetreffende voorwerpen mee te nemen in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones en wanneer de persoon staande wordt gehouden door personen die bewakings- of patrouilleringstaken uitvoeren krachtens punt 1.5.1, onder c).”

8) Punt 3.0.6 wordt vervangen door:

„3.0.6. De lijst van verboden voorwerpen voor beveiligingsdoorzoeken van de binnenkant een luchtvaartuig is dezelfde als die in aanhangsel 1-A. Geassembleerde explosieve en brandgevaarlijke apparaten worden beschouwd als verboden voorwerpen voor beveiligingsdoorzoeken van de buitenkant een luchtvaartuig.”

9) De volgende punten 3.0.7 en 3.0.8 worden toegevoegd:

„3.0.7. Met het oog op de toepassing van dit hoofdstuk wordt onder „dienstpanelen en -luiken van luchtvaartuigen” verstaan: externe toegangen en compartimenten met externe hendels of externe clip-downpanelen die gewoonlijk worden gebruikt om grondafhandelingsdiensten aan het luchtvaartuig te verlenen.

3.0.8. Verwijzingen naar derde landen in dit hoofdstuk en in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie hebben ook betrekking op andere landen en gebieden waarop, overeenkomstig artikel 355 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, titel VI van deel drie van dat Verdrag niet van toepassing is.”

10) Punt 4.1.3.1 wordt vervangen door:

- „4.1.3.1. LAG's die door passagiers worden meegenomen, mogen in de volgende gevallen bij binnenkomst in een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone worden vrijgesteld van een beveiligingsonderzoek met LEDES-apparatuur:
- a) als de LAG's verpakt zijn in individuele containers met een capaciteit van hoogstens 100 milliliter of gelijkwaardig, in één transparante hersluitbare plastic zak met een inhoud van hoogstens één liter, waarbij de inhoud gemakkelijk in de zak past en de zak volledig gesloten is;
 - b) als de LAG's bij aankoop aan de luchtzijde van de luchthaven zijn verzegeld in een daartoe bestemde manipulatieaantonende tas.”.

11) Punt 4.1.3.2 wordt vervangen door:

- „4.1.3.2. De in punt 4.1.3.1, onder b), bedoelde manipulatieaantonende tassen:
- a) moeten duidelijk identificeerbaar zijn als manipulatieaantonende tassen van die luchthaven, en
 - b) moeten aan de binnenzijde een bewijs bevatten waarop is aangegeven dat de inhoud in die luchthaven is gekocht in de voorafgaande drie uren, en
 - c) zijn onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.”.

12) Punt 4.1.3.3 wordt vervangen door:

- „4.1.3.3. De bevoegde autoriteit kan categorieën opstellen van LAG's die, om objectieve redenen, worden onderworpen aan bijzondere onderzoeksprocedures of die van een beveiligingsonderzoek worden vrijgesteld. De Commissie wordt in kennis gesteld van deze categorieën.”.

13) Het volgende punt 4.1.3.4 wordt toegevoegd:

- „4.1.3.4. Beveiligingsonderzoeken van LAG's zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.”.

14) Punt 5.4.3 wordt vervangen door:

- „5.4.3. De luchtvaartmaatschappij zorgt ervoor dat passagiers op enig moment vóór het voltooien van de check-in informatie krijgen over de in aanhangsel 5-B vermelde verboden voorwerpen.”.

15) In punt 6.2.1.5 wordt de tweede alinea geschrapt.

16) Punt 6.3.2.2 wordt vervangen door:

- „6.3.2.2. De erkende agent of de luchtvaartmaatschappij vraagt de persoon die de zending afgeeft om een identiteitskaart, paspoort, rijbewijs of ander document met zijn/haar foto voor te leggen, dat is afgegeven of wordt erkend door de nationale autoriteit. De kaart of het document wordt gebruikt om de identiteit vast te stellen van de persoon die de zendingen afgeeft.”.

17) Punt 6.3.2.4 wordt vervangen door:

- „6.3.2.4. Nadat de in de punten 6.3.2.1 tot en met 6.3.2.3 van deze verordening en in punt 6.3 van de bijlage bij Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie vermelde beveiligingscontroles zijn uitgevoerd, ziet de erkende agent erop toe dat vracht en post worden beschermd overeenkomstig punt 6.6.”.

18) Punt 6.3.2.6, onder e), wordt vervangen door:

- „e) de reden waarom de beveiligingsstatus is afgegeven, met vermelding van:

- i) „KC”: ontvangen van bekende afzender, of
- ii) „AC”: ontvangen van vaste afzender, of
- iii) „RA”: geselecteerd door een erkend agent, of
- iv) de gebruikte middelen of methoden voor het beveiligingsonderzoek:
 - doorzoeking met de hand (PHS),
 - röntgenapparatuur (XRY),
 - EDS-apparatuur (EDS),
 - explosievenspeurhonden (EDD),
 - ETD-apparatuur (ETD),

- visuele controle (VCK),
- metaaldetectieapparatuur (CMD),
- elke andere methode (AOM) overeenkomstig punt 6.2.1.6, waarbij de gebruikte methode dient te worden gespecificeerd, of

v) de redenen waarom de zending is vrijgesteld van het beveiligingsonderzoek;”.

19) Punt 6.4.1.2, onder a) en b), wordt vervangen door:

„a) de aanvrager vraagt de goedkeuring van de bevoegde autoriteit van de lidstaat waarin zijn locatie zich bevindt.

De aanvrager moet een beveiligingsprogramma indienen bij de desbetreffende bevoegde autoriteit. In het programma worden de methoden en procedures beschreven die de afzender moet volgen om aan de vereisten van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan te voldoen. In het programma is ook beschreven hoe de afzender toezicht zal houden op de naleving van deze methoden en procedures.

De in aanhangsel 6-B opgenomen „Richtsnoeren voor bekende afzenders” en de in aanhangsel 6-C opgenomen „Valideringscontrolelijst voor bekende afzenders” worden aan de aanvrager verstrekt;

b) de bevoegde autoriteit of een onafhankelijke EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur die namens deze autoriteit optreedt, onderzoekt het beveiligingsprogramma en voert een controle ter plaatse van de gespecificeerde locaties uit teneinde na te gaan of de aanvrager voldoet aan de vereisten van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan.

Om na te gaan of de aanvrager voldoet aan deze vereisten, maakt de bevoegde autoriteit of de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur die namens deze autoriteit optreedt, gebruik van de in aanhangsel 6-C opgenomen „Valideringscontrolelijst voor bekende afzenders”. Deze controlelijst bevat een verbintenisverklaring die moet worden ondertekend door de wettelijke vertegenwoordiger van de aanvrager of door de persoon die verantwoordelijk is voor de beveiliging van de desbetreffende locatie.

De informatie op de ingevulde controlelijst wordt als vertrouwelijk behandeld.

De ondertekende verbintenisverklaring wordt door de bevoegde autoriteit of de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur bewaard en ter beschikking van de betrokken bevoegde autoriteit gesteld;”.

20) In punt 6.4.1.6 wordt de tweede alinea geschrapt.

21) De punten 6.5.1 tot en met 6.5.4 worden vervangen door:

„6.5.1. De erkende agent houdt een gegevensbank bij met de volgende informatie over alle bekende afzenders die hij heeft aangewezen vóór 1 juni 2017:

- de bedrijfsgegevens, inclusief het bonafide bedrijfsadres, en
- de aard van de activiteiten, en
- de contactgegevens, inclusief die van de persoon of personen die verantwoordelijk zijn voor de beveiliging, en
- het btw-nummer of het handelsregisternummer, en
- een ondertekend exemplaar van de in aanhangsel 6-D opgenomen „Verbintenisverklaring — vaste afzender”.

Als de vaste afzender houder is van een AEO-certificaat als bedoeld in artikel 14 bis, onder b) of c), van Verordening (EEG) nr. 2454/93 van de Commissie, dan wordt het nummer van het AEO-certificaat bijgehouden in de in lid 1 bedoelde gegevensbank.

Deze gegevensbank moet beschikbaar zijn voor inspectie door de bevoegde autoriteit.

6.5.2. Als binnen een periode van twee jaar geen activiteiten met betrekking tot het luchtvervoer van vracht of post worden ondernomen voor rekening van de vaste afzender, vervalt de status van vaste afzender.

6.5.3. Als de bevoegde autoriteit of de erkende agent er niet langer van overtuigd is dat de vaste afzender aan de instructies van aanhangsel 6-D voldoet, trekt de erkende agent onmiddellijk de status van vaste afzender in. De status van alle vaste afzenders die door een erkende agent zijn aangewezen, loopt af op 30 juni 2021.

6.5.4. Indien de in de „Luchtvaartbeveiligingsinstructies voor vaste afzenders” gespecificeerde beveiligingscontroles, om welke reden dan ook, niet zijn toegepast op een zending, of indien de vaste afzender de zending niet voor eigen rekening verstuurt, deelt de vaste afzender dit duidelijk mee aan de erkende agent, zodat punt 6.3.2.3 kan worden toegepast.”.

22) De punten 6.5.5 en 6.5.6 worden geschrapt.

23) In punt 6.6.2 wordt de titel vervangen door:

„Bescherming van vracht en post tijdens handling, opslag en inladen in een luchtvaartuig”.

24) Punt 6.6.2.2 wordt vervangen door:

„6.6.2.2. Zendingen van vracht en post die zich in een ander dan een kritiek deel van een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone bevinden, worden beschermd tegen manipulatie door onbevoegden tot ze worden overgedragen aan een andere erkende agent of luchtvaartmaatschappij. Zendingen van vracht en post worden ondergebracht in de delen van de bedrijfsruimten van de erkende agent waartoe de toegang gecontroleerd wordt, of worden, als ze zich buiten deze delen bevinden:

- a) fysiek beschermd, teneinde te voorkomen dat er voorwerpen aan worden toegevoegd, of
- b) niet onbewaakt gelaten en de toegang ertoe wordt beperkt tot personen die betrokken zijn bij de bescherming en bij het inladen van de vracht en post in een luchtvaartuig.”.

25) De punten 6.8.2.3 en 6.8.2.4 worden vervangen door:

„6.8.2.3. De bevoegde autoriteit mag het EU-luchtvaartbeveiligingsvalideringsverslag van een entiteit uit een derde land of van een andere ACC3 aanvaarden voor de aanwijzing als ACC3 in gevallen waarin die entiteit of die ACC3 namens de verzoekende ACC3 alle vrachtactiviteiten uitvoert, inclusief het inladen in het ruim van het luchtvaartuig, en als het EU-luchtvaartbeveiligingsvalideringsverslag betrekking heeft op al deze activiteiten.

6.8.2.4. De EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering wordt geregistreerd in een valideringsverslag dat minstens bestaat uit de verbintenisverklaring in aanhangsel 6-H1, de controlelijst in aanhangsel 6-C3 en de verklaring van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur in aanhangsel 11-A. De EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur dient het valideringsverslag in bij de bevoegde autoriteit en bezorgt een kopie aan de gevalideerde luchtvaartmaatschappij.”.

26) Punt 6.8.2.5 wordt geschrapt.

27) Punt 6.8.3.1 wordt vervangen door:

„6.8.3.1. De ACC3 ziet erop toe dat alle vracht en post die aankomen voor transfer, transit of lossing in een EU-luchthaven aan een beveiligingsonderzoek worden onderworpen, tenzij:

- a) een erkende agent die in het kader van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering is gevalideerd (RA3) de zending aan de vereiste beveiligingscontroles heeft onderworpen en de zending vanaf het ogenblik van die beveiligingscontroles tot het ogenblik van inladen beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden, of
- b) een bekende afzender die in het kader van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering is gevalideerd (KC3) de zending aan de vereiste beveiligingscontroles heeft onderworpen en de zending vanaf het ogenblik van die beveiligingscontroles tot het ogenblik van inladen beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden, of
- c) een vaste afzender (AC3), onder verantwoordelijkheid van de ACC3 of een in het kader van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde erkende agent (RA3) de zending aan de vereiste beveiligingscontroles heeft onderworpen en de zending vanaf het ogenblik van beveiligingscontroles tot het ogenblik van inladen, beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden en niet in een passagiersluchtvaartuig wordt vervoerd, of
- d) de zending van beveiligingsonderzoeken is vrijgesteld overeenkomstig punt 6.1.1, onder d), en tegen manipulatie door onbevoegden is beschermd vanaf het ogenblik dat ze identificeerbare luchtvracht of identificeerbare luchtpost werden tot het ogenblik van inladen.

Optie c) is van toepassing tot en met 30 juni 2021.”.

28) De punten 6.8.3.4 en 6.8.3.5 worden vervangen door:

„6.8.3.4. Wanneer de ACC3, RA3, of KC3 zendingen die hij aan de vereiste beveiligingscontroles heeft onderworpen, aanbiedt aan een andere ACC3 of RA3, vermeldt hij in de begeleidende documenten de unieke alfanumerieke identificatiecode die hij heeft ontvangen van de aanwijzende bevoegde autoriteit.

- 6.8.3.5. Wanneer een ACC3 of RA3 zendingen ontvangt, gaat hij, op een van de onderstaande wijzen, na of de luchtvaartmaatschappij of entiteit waarvan hij de zendingen ontvangt een andere ACC3, AC3 of KC3 is:
- door na te gaan of de unieke alfanumerieke identificatiecode van de entiteit die de zendingen afgeeft, is vermeld op de begeleidende documenten, en
 - door na te gaan of de luchtvaartmaatschappij of de entiteit die de zendingen afgeeft, in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen vermeld staat als actief voor de desbetreffende luchthaven of locatie, al naargelang van toepassing.

Als de identificatiecode niet vermeld is op de begeleidende documenten of als de luchtvaartmaatschappij of entiteit die de zending afgeeft niet als actief vermeld staat in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen, wordt ervan uitgegaan dat nog geen beveiligingscontroles zijn toegepast en worden de zendingen door de ACC3 of een andere in het kader van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde RA3 aan een beveiligingsonderzoek onderworpen alvorens in het luchtvaartuig te worden geladen.”.

29) De volgende punten 6.8.3.6 en 6.8.3.7 worden toegevoegd:

„6.8.3.6. Nadat de beveiligingscontroles waarnaar wordt verwezen in de punten 6.8.3.1 tot en met 6.8.3.5 zijn uitgevoerd, ziet de ACC3 of de in het kader van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde erkende agent (RA3) die in zijn naam optreedt, erop toe dat de begeleidende documenten, hetzij een luchtvrachtbrief, hetzij gelijkwaardige postdocumenten, hetzij een afzonderlijke elektronische of schriftelijke verklaring, minstens het volgende bevatten:

- de unieke alfanumerieke identificatiecode van de ACC3, en
- de beveiligingsstatus van de zending, als bedoeld in punt 6.3.2.6, onder d), de eis afgegeven door een in het kader van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde erkende agent (RA3), en
- de unieke identificatiecode van de zending, zoals het nummer van de house-luchtvrachtbrief of de master-luchtvrachtbrief, voor zover van toepassing, en
- de inhoud van de zending, en
- de redenen voor de afgifte van de beveiligingsstatus, met inbegrip van de voor het beveiligingsonderzoek gebruikte middelen of methoden of de redenen waarom de zending is vrijgesteld van een beveiligingsonderzoek, waarbij gebruik wordt gemaakt van de normen die zijn vastgesteld in de Consignment Security Declaration.

6.8.3.7. Bij gebrek aan een erkende agent uit een derde land, als bedoeld in punt 6.8.3.6, onder b), mag de verklaring betreffende de beveiligingsstatus worden afgegeven door de ACC3 of door de luchtvaartmaatschappij die aankomt uit een in aanhangsel 6-Fi of 6-Fii vermeld derde land.”.

30) De punten 6.8.4 en 6.8.5 worden vervangen door:

„6.8.4. **Aanwijzing van erkende agenten en bekende afzenders**

6.8.4.1. Entiteiten uit derde landen die deel uitmaken van de toeleveringsketen van een luchtvaartmaatschappij die de status van ACC3 heeft of voornemens zijn daar deel van uit te maken, kunnen worden aangewezen als „erkend agent uit een derde land” (RA3) of „bekende afzender uit een derde land” (KC3).

6.8.4.2. De entiteit moet het verzoek om aanwijzing indienen bij:

- de bevoegde autoriteit van de lidstaat die verantwoordelijk is voor de ACC3-aanwijzing van een luchtvaartmaatschappij op de luchthaven in het derde land waar de aanvrager vracht behandelt die bestemd is voor de EU, of
- als er geen als ACC3 aangewezen luchtvaartmaatschappij is in dat land, de bevoegde autoriteit van de lidstaat die verantwoordelijk is voor de goedkeuring van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur die de validering uitvoert of heeft uitgevoerd.

De bevoegde autoriteit die het verzoek ontvangt, begint met het aanwijzingsproces of bereikt overeenstemming over zijn aanwijzing met de bevoegde autoriteit van een andere lidstaat, rekening houdende met politieke samenwerking en samenwerking op luchtvaartgebied, of beide.

6.8.4.3. Vóór de aanwijzing wordt bevestigd of de luchtvaartmaatschappij in aanmerking komt voor de status van RA3 of KC3, overeenkomstig punt 6.8.4.1.

- 6.8.4.4. De aanwijzing van een entiteit als RA3 of KC3 voor vracht- en postactiviteiten („relevante vrachtactiviteiten”) gebeurt op basis van:
- de benoeming van een persoon die namens de entiteit verantwoordelijk is voor de tenuitvoerlegging van de bepalingen inzake beveiliging van vracht en post met betrekking tot de relevante vrachtactiviteiten, en
 - een verslag van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering waarin wordt bevestigd dat beveiligingsmaatregelen ten uitvoer worden gelegd.
- 6.8.4.5. De bevoegde autoriteit kent de aangewezen RA3 of KC3 een unieke alfanumerieke identificatiecode toe in het standaardformaat, ter identificatie van de entiteit en het derde land waarvoor zij is aangewezen om beveiligingsvoorschriften toe te passen op vracht of post die bestemd zijn voor de Unie.
- 6.8.4.6. De aanwijzing is geldig vanaf de datum waarop de bevoegde autoriteit de gegevens van de entiteit in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen heeft opgeslagen en blijft geldig voor een maximumperiode van drie jaar.
- 6.8.4.7. Een entiteit die als RA3 of KC3 is opgenomen in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen wordt in alle lidstaten erkend voor vervoer van vracht of post van de luchthaven in het derde land naar de Unie door een ACC3.
- 6.8.4.8. Aanwijzingen als RA3 of KC3 die vóór 1 juni 2017 zijn afgegeven, verlopen vijf jaar na de aanwijzing of op 31 maart 2020, als dat eerder is.
- 6.8.4.9. Op verzoek van de bevoegde autoriteit die hen heeft goedgekeurd, verstrekken EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateurs de bijzonderheden van deel 1 van de controlelijst in aanhangsel 6-C2 of aanhangsel 6-C4, al naargelang van toepassing, voor elke entiteit die zij hebben aangewezen, teneinde een geconsolideerde lijst op te stellen van entiteiten die zijn aangewezen als EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateurs.
- 6.8.5. Validering van erkende agenten en bekende afzenders**
- 6.8.5.1. Om als EU-luchtvaartbeveiligingsgevalideerde erkende agent of bekende afzender te worden aangewezen, worden entiteiten uit derde landen gevalideerd volgens een van de twee onderstaande opties:
- in het beveiligingsprogramma van de ACC3 worden de details uiteengezet van de beveiligingscontroles die namens de ACC3 worden toegepast door entiteiten uit derde landen waarvan hij rechtstreeks vracht of post aanvaardt voor vervoer naar de Unie. Tijdens de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering van de ACC3 worden de beveiligingscontroles die deze entiteiten toepassen, gevalideerd, of
 - de entiteiten uit derde landen laten hoogstens om de drie jaar een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering van de relevante vrachtbehandelingsactiviteiten uitvoeren. De EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering bestaat uit:
 - een onderzoek van het beveiligingsprogramma van de entiteit, waarbij wordt nagegaan of het relevant en volledig is voor de uitgevoerde activiteiten, en
 - een verificatie ter plaatse van de tenuitvoerlegging van luchtvaartbeveiligingsmaatregelen met betrekking tot de relevante vrachtactiviteiten.
- Voor erkende agenten van derde landen bestaat het valideringsverslag uit de in aanhangsel 6-H2 vermelde verbintenisverklaring en de in aanhangsel 6-C2 vermelde controlelijst; voor bekende afzenders uit derde landen bestaat het uit de in aanhangsel 6-H3 vermelde verbintenisverklaring en de in aanhangsel 6-C4 vermelde controlelijst. Het valideringsverslag omvat ook een verklaring van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur, zoals uiteengezet in aanhangsel 11-A.
- 6.8.5.2. Zodra de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering overeenkomstig punt 6.8.5.1, onder b), is voltooid, dient de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur het valideringsverslag in bij de bevoegde autoriteit en verstrekt hij een kopie ervan aan de gevalideerde entiteit.
- 6.8.5.3. Een activiteit in het kader van het toezicht op de naleving, die wordt uitgevoerd door de bevoegde autoriteit van een lidstaat of door de Commissie, kan worden beschouwd als een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering voor zover die activiteit betrekking heeft op alle gebieden die zijn gespecificeerd in de controlelijst van aanhangsel 6-C2 of 6-C4, al naargelang van het geval.

- 6.8.5.4. De ACC3 moet een gegevensbank bijhouden met minstens de onderstaande informatie voor elke overeenkomstig punt 6.8.5.1 aan een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering onderworpen erkende agent of bekende afzender waarvan hij rechtstreeks vracht of post voor vervoer naar de Unie aanvaardt:
- a) de bedrijfsgegevens, inclusief het bonafide bedrijfsadres, en
 - b) de aard van de bedrijfsactiviteiten, met uitzondering van gevoelige bedrijfsinformatie, en
 - c) de contactgegevens, inclusief die van de persoon of personen die verantwoordelijk zijn voor de beveiliging, en
 - d) het registratienummer van het bedrijf, indien van toepassing, en
 - e) het valideringsverslag, indien beschikbaar, en
 - f) de unieke alfanumerieke identificatiecode die is toegekend in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen.

Voor zover van toepassing, moet de gegevensbank de bovenstaande informatie bevatten voor elke vaste afzender die onder de verantwoordelijkheid van de ACC3 valt, overeenkomstig punt 6.8.3.1, onder c), en van wie de ACC3 rechtstreeks vracht of post aanvaardt voor vervoer naar de Unie.

De gegevensbank dient ter beschikking te staan voor inspectie van de ACC3.

Ook andere krachtens een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde entiteiten mogen een dergelijke gegevensbank bijhouden.

- 6.8.5.5. Een entiteit die luchtvracht of -post vervoert en die gebruik maakt van een netwerk van verschillende locaties in derde landen kan één aanwijzing als in het kader van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde erkende agent krijgen voor alle locaties van het netwerk, voor zover:
- a) de relevante luchtvaartbeveiligingsactiviteiten van het netwerk, inclusief vervoersdiensten tussen locaties, onder één beveiligingsprogramma of gestandaardiseerde beveiligingsprogramma's vallen, en
 - b) de toepassing van het (de) beveiligingsprogramma(s) onderworpen is (zijn) aan één intern programma voor de kwaliteitsborging van de beveiliging dat gelijkwaardig is aan EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering, en
 - c) voor de aanwijzing van het netwerk als in het kader van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde erkende agent zijn de volgende locaties van de entiteit onderworpen aan een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering:
 - i) de locatie(s) van waar de vracht of post rechtstreeks wordt geleverd aan een ACC3, en
 - ii) minstens twee of, indien dit hoger is, 20 % van de vestigingen van het netwerk van waar vracht of post wordt aangevoerd naar het (de) onder i) vermelde locatie(s), en
 - iii) alle locaties in derde landen die vermeld zijn in aanhangsel 6-I van de bijlage bij Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

Om de aanwijzing als in het kader van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde erkende agent te behouden voor alle locaties van het netwerk die niet zijn gevalideerd op uiterlijk 30 juni 2018, worden minstens twee of, indien dit hoger is, 20 % extra locaties van waar vracht of post wordt aangevoerd naar de in punt i) vermelde locatie(s) onderworpen aan een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering, tot alle locaties zijn gevalideerd.

Een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur stelt een stappenplan op met een lijst van de locaties die elk jaar moeten worden gevalideerd, geselecteerd op willekeurige basis. De opstelling van het stappenplan gebeurt onafhankelijk van de entiteit die het netwerk exploiteert en kan niet worden gewijzigd door die entiteit. Dit stappenplan vormt een integraal onderdeel van het valideringsverslag op basis waarvan het netwerk wordt aangewezen als krachtens een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde erkende agent in een derde land.

Zodra een locatie van het netwerk is onderworpen aan een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering wordt zij, overeenkomstig punt 6.8.4.2, beschouwd als een erkende agent van een derde land.

6.8.5.6. Als de conclusie van de in punt 6.8.5.5, onder c), ii, vermelde EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering van een locatie van het netwerk luidt dat de locatie niet voldoet aan de doelstellingen van de controlelijst van aanhangsel 6-C2, worden de vracht en post van die locatie aan een beveiligingsonderzoek onderworpen op een locatie die is aangewezen als een erkende agent van een derde land overeenkomstig punt 6.8.4.2, tot uit de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering blijkt dat voldaan is aan de doelstellingen van de controlelijst.

6.8.5.7. De punten 6.8.5.5 en 6.8.5.6 verstrijken op 30 juni 2018.”.

31) Het volgende punt 6.8.6 wordt toegevoegd:

„6.8.6. **Niet-naleving en stopzetting van de aanwijzing als ACC3, RA3 en KC3**

6.8.6.1. *Niet-naleving*

1. Als de Commissie of een bevoegde autoriteit een ernstige tekortkoming met betrekking tot de activiteiten van een ACC3, een RA3 of een KC3 vaststelt, die naar verwachting ernstige gevolgen zal hebben voor het algemene niveau van de luchtvaartbeveiliging in de Unie, zal zij:

- a) de betrokken luchtvaartmaatschappij of entiteit onmiddellijk in kennis stellen en vragen toelichting te verstrekken en passende maatregelen te nemen om de ernstige tekortkoming te verhelpen, en
- b) de andere lidstaten en de Commissie onmiddellijk in kennis stellen.

2. Als de ACC3, de RA3 of de KC3 de ernstige tekortkoming niet binnen een bepaalde termijn heeft verholpen, of als de ACC3, de RA3 of de KC3 niet reageert op het in punt 6.8.6.1, onder a), vermelde verzoek, dan zal de autoriteit of de Commissie:

- a) de status van ACC3, RA3 of KC3 van de exploitant of entiteit in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen deactiveren, of
- b) de bevoegde autoriteit die verantwoordelijk is voor de aanwijzing verzoeken om de status van ACC3, RA3 of KC3 van de exploitant of entiteit in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen te deactiveren.

In de in lid 1 vermelde situatie stelt de autoriteit of de Commissie de andere lidstaten en de Commissie onmiddellijk in kennis.

3. Een luchtvaartmaatschappij of entiteit waarvan de status als respectievelijk ACC3, RA3 of KC3 is gedeactiveerd overeenkomstig punt 6.8.6.1.2, wordt niet gereactiveerd of opgenomen in de EU-gegevensbank inzake de beveiliging van de toeleveringsketen tot een nieuwe aanwijzing overeenkomstig punt 6.8.1 of 6.8.4 heeft plaatsgevonden.

4. Als een luchtvaartmaatschappij of entiteit niet langer houder is van de ACC3-, RA3- of KC3-status, nemende bevoegde autoriteiten passende maatregelen om na te gaan of de andere ACC3's, RA3's en KC3's onder hun bevoegdheid, die actief zijn in de toeleveringsketen van de luchtvaartmaatschappij of entiteit die de status heeft verloren, nog steeds voldoen aan de eisen van Verordening (EG) nr. 300/2008.

6.8.6.2. *Schrapping*

1. De bevoegde autoriteit die de ACC3, de RA3 of de KC3 heeft aangewezen, is verantwoordelijk voor het schrappen van de gegevens uit de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen:

- a) op verzoek van de luchtvaartmaatschappij of in overleg met de luchtvaartmaatschappij of de entiteit, of
- b) als de ACC3, de RA3 of de KC3 geen relevante vrachtactiviteiten uitvoert en niet reageert op een verzoek om toelichting of op een andere wijze de beoordeling van de risico's voor de luchtvaart belemmert.

2. Als een luchtvaartmaatschappij of entiteit niet langer houder is van de ACC3-, RA3- of KC3-status, nemende bevoegde autoriteiten passende maatregelen om na te gaan of de andere ACC3's, RA3's en KC3's onder hun bevoegdheid, die actief zijn in de toeleveringsketen van de luchtvaartmaatschappij of entiteit die uit de gegevensbank is geschrapt, nog steeds voldoen aan de eisen van Verordening (EG) nr. 300/2008.”.

32) Aanhangsels 6-C2, 6-C3 en 6-C4 worden vervangen door:

„AANHANGSEL 6-C2

VALIDERINGSCONTROLELIJST VOOR KRACHTENS EEN EU-LUCHTVAARTBEVEILIGINGSVALIDERING GEVALIDEERDE ERKENDE AGENTEN IN DERDE LANDEN

Entiteiten in derde landen hebben de keuze om onderdeel te worden van de veilige toeleveringsketen van een ACC3 (een luchtvaartmaatschappij die vracht of post vanuit een luchthaven in een derde land naar de Unie vervoert) door een aanvraag in te dienen voor aanwijzing als een krachtens een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde erkende agent in een derde land (RA3). Een RA3 is een in een derde land gevestigde entiteit die vrachtdiensten verricht en die als zodanig is gevalideerd en goedgekeurd op basis van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering.

Een RA3 moet ervoor zorgen dat de beveiligingscontroles, in voorkomend geval met inbegrip van beveiligingsonderzoeken, op zendingen met bestemming de Unie zijn toegepast en dat de zendingen beschermd worden tegen manipulatie door onbevoegden vanaf het ogenblik dat de beveiligingscontroles zijn verricht en totdat de zendingen in een luchtvaartuig worden geladen of op een andere wijze worden overhandigd aan een ACC3 of een andere RA3.

De noodzakelijke voorwaarden voor het vervoeren van luchtvracht of luchtpost in de Unie ⁽¹⁾ of in IJsland, Noorwegen en Zwitserland zijn vastgesteld bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998.

De controlelijst is het instrument dat een EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur gebruikt om het beveiligingsniveau te beoordelen dat wordt toegepast op luchtvracht of -post ⁽²⁾ die voor de EU/EER is bestemd door of onder de verantwoordelijkheid van een entiteit die aanwijzing als een RA3 aanvraagt. De controlelijst mag alleen worden gebruikt in de in punt 6.8.5.1, onder b), van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 vastgestelde gevallen. In de gevallen vastgesteld in punt 6.8.5.1, onder a), van genoemde bijlage gebruikt de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur de controlelijst voor ACC3's.

Binnen een maand na de verificatie ter plaatse wordt een valideringsverslag verstrekt aan de aanwijzende bevoegde autoriteit en de gevalideerde entiteit. Het valideringsverslag bevat minstens de volgende integrerende delen:

- de volledige controlelijst, ondertekend door een EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur en, voor zover van toepassing, van commentaar voorzien door de gevalideerde entiteit, en
- de verbintenisverklaring (aanhangsel 6-H2 bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998), ondertekend door de gevalideerde entiteit, en
- een onafhankelijkheidsverklaring (aanhangsel 11-A bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998) met betrekking tot de gevalideerde entiteit, ondertekend door de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur.

De bladzijdenummering, de datum van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering en de parafering van elke bladzijde door de valideur en de gevalideerde entiteit bewijzen de integriteit van het valideringsverslag.

De RA3 mag het verslag gebruiken in zijn zakelijke relaties met ACC3's en, voor zover van toepassing, RA3's.

Het valideringsverslag wordt standaard in het Engels opgesteld.

Deel 5 — Beveiligingsonderzoeken — en deel 6 — Hoogrisicovracht of -post (HCRM) — worden getoetst aan de eisen van de hoofdstukken 6.7 en 6.8 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998. De basishoofdstukken voor de delen die niet kunnen worden beoordeeld op basis van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 zijn de normen en aanbevolen praktijken (SARPs) van bijlage 17 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart en de richtsnoeren in de luchtvaartbeveiligingshandleiding van de ICAO (Doc 8973-Restricted).

Aanwijzingen voor het invullen:

- Alle toepasselijke en relevante delen van de controlelijst moeten worden ingevuld, in overeenstemming met het bedrijfsmodel en de activiteiten van de gevalideerde entiteit. Indien geen informatie beschikbaar is, moet dit worden toegelicht.

⁽¹⁾ De lidstaten van de Europese Unie: België, Bulgarije, Cyprus, Denemarken, Duitsland, Estland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Hongarije, Ierland, Italië, Kroatië, Letland, Litouwen, Luxemburg, Malta, Nederland, Oostenrijk, Polen, Portugal, Roemenië, Slovenië, Slowakije, Spanje, Tsjechië, het Verenigd Koninkrijk en Zweden.

⁽²⁾ In deze valideringscontrolelijst is luchtvracht of luchtpost of luchtvaartuig met bestemming EU of EER gelijk aan luchtvracht of luchtpost of luchtvaartuig met bestemming de Unie, IJsland, Noorwegen en Zwitserland.

- Na elk deel concludeert de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur of en in welke mate de doelstellingen van dat deel zijn gehaald.

DEEL 1

Identificatie van de gevalideerde entiteit en de validateur

1.1. Datum(s) van de validering

Gebruik een exacte datumvermelding, zoals vanaf 1.10.2012 tot 2.10.2012

dd/mm/jjjj	
------------	--

1.2. Datum van de vorige validering, indien van toepassing

dd/mm/jjjj	
------------	--

Vorig RA3-registratienummer, indien beschikbaar	
---	--

AEO-certificaat of C-TPAT-status of andere certificeringen, indien beschikbaar	
--	--

1.3. Informatie over de luchtvaartbeveiligingsvalidateur

Naam	
------	--

Bedrijf/Organisatie/Autoriteit	
--------------------------------	--

Unieke alfanumerieke identificatiecode (UAI)	
--	--

E-mailadres	
-------------	--

Telefoonnummer — inclusief internationale codes	
---	--

1.4. Naam van de entiteit

Naam	
------	--

Ondernemingsnummer (bv. het identificatienummer in het handelsregister, indien van toepassing)	
--	--

Nummer/Eenheid/Gebouw	
-----------------------	--

Straat	
--------	--

Plaats	
--------	--

Postcode	
----------	--

Staat (voor zover relevant)	
-----------------------------	--

Land	
Postbusadres indien van toepassing	

1.5. Hoofdadres van de organisatie (indien dit verschilt van het adres van de te valideren locatie)

Nummer/Eenheid/Gebouw	
Straat	
Plaats	
Postcode	
Staat (voor zover relevant)	
Land	
Postbusadres indien van toepassing	

1.6. Aard van de activiteiten — Er kan meer dan één soort activiteiten van toepassing zijn

<ul style="list-style-type: none"> a) uitsluitend luchtvracht b) luchtvervoer en andere vervoerswijzen c) expediteur met bedrijfsruimten voor vracht d) expediteur zonder bedrijfsruimten voor vracht e) afhandelaar f) overige 	
---	--

1.7. Wat doet de aanvrager?

a) hij ontvangt vracht van een andere uit een derde land afkomstige erkende agent	
b) hij ontvangt vracht van uit een derde land afkomstige bekende afzenders	
c) hij ontvangt vracht van uit een derde land afkomstige vaste afzenders	
d) hij ontvangt vrijgestelde vracht	
e) hij onderwerpt vracht aan beveiligingsonderzoeken	
f) hij slaat vracht op	
g) overige (toelichten)	

1.8. Aantal werknemers in de locatie (bij benadering)

Aantal	
--------	--

1.9. Naam en functie van de persoon die verantwoordelijk is voor de beveiliging van de luchtvracht of luchtpost uit een derde land

Naam	
Functie	
E-mailadres	
Telefoonnummer — inclusief internationale codes	

DEEL 2

Organisatie en verantwoordelijkheden van de krachtens een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde erkende agent in een derde land

Doelstelling: alleen luchtvracht of -post die aan beveiligingscontroles is onderworpen, wordt naar de EU of EER vervoerd. Vrucht en post die door een RA3 zijn afgeleverd aan een ACC3 of aan een andere RA3 mogen alleen als veilige vracht of post worden aanvaard als die beveiligingscontroles door de RA3 zijn verricht. In de volgende delen van de controlelijst wordt nadere informatie verstrekt over deze beveiligingscontroles.

De RA3 beschikt over procedures om te garanderen dat passende beveiligingscontroles worden toegepast op alle luchtvracht en luchtpost met bestemming EU of EER en dat beveiligde vracht of post beschermd is totdat deze wordt overgedragen aan een ACC3 of een andere RA3. De beveiligingscontroles bestaan uit een van de volgende onderzoeken/controles:

- a) fysieke beveiligingsonderzoeken, die dienen te voldoen aan een norm die voldoende hoog is om redelijkerwijs te garanderen dat geen verboden voorwerpen in de zending zijn verborgen;
- b) andere beveiligingscontroles, die deel uitmaken van een proces ter beveiliging van de toeleveringsketen dat redelijkerwijs garandeert dat geen verboden voorwerpen in de zending zijn verborgen, en die worden toegepast door een andere RA3 of een door de RA3 aangewezen bekende afzender uit een derde land (KC3) of vaste afzender uit een derde land (AC3).

Referentie: punt 6.8.3 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998.

2.1. Heeft de entiteit een beveiligingsprogramma vastgesteld?

JA of NEEN	
Zo NEEN, ga direct naar punt 2.5.	

2.2. Beveiligingsprogramma van de entiteit

Datum — gebruik exact datumformaat dd/mm/jjjj	
Versie	
Is het beveiligingsprogramma ingediend en/of goedgekeurd door de desbetreffende bevoegde autoriteit van het land van de entiteit? Zo JA, beschrijf de procedure.	

2.3. Heeft het beveiligingsprogramma voldoende betrekking op de elementen die vermeld zijn in de delen 9 tot en met 9 van de controlelijst?

JA of NEEN	
Zo NEEN, waarom niet?	

2.4. Is het beveiligingsprogramma bewijskrachtig, robuust en volledig?

JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.	

2.5. Heeft de entiteit een procedure opgesteld om te garanderen dat luchtvracht of luchtpost aan passende beveiligingscontroles wordt onderworpen alvorens te worden overgedragen aan een ACC3 of een andere RA3?

JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf de procedure	

2.6. Beschikt de entiteit over een beheersysteem (bv. instrumenten, instructies) dat ervoor zorgt dat de vereiste beveiligingscontroles worden verricht?

JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf het beheersysteem en leg uit of het door de desbetreffende autoriteit of een andere entiteit is goedgekeurd, gecontroleerd of verschaft.	
Zo NEEN, leg uit hoe de entiteit garandeert dat de beveiligingscontroles op de vereiste wijze worden uitgevoerd.	

2.7. Conclusies en algemene opmerkingen betreffende de betrouwbaarheid, bewijskracht en robuustheid van het proces.

Opmerkingen van de entiteit	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur	

DEEL 3

Indienstname en opleiding van personeel

Doelstelling: Teneinde ervoor te zorgen dat de vereiste beveiligingscontroles worden verricht, stelt de RA3 verantwoordelijk en bevoegd personeel aan om te werken op het gebied van de beveiliging van luchtvracht of -post. Personeelsleden met toegang tot beveiligde luchtvracht beschikken over alle vaardigheden die vereist zijn om hun taken uit te voeren en worden op passende wijze opgeleid.

Daartoe beschikt de RA3 over een procedure om te garanderen dat alle personeelsleden (zoals permanent personeel, tijdelijk personeel, uitzendkrachten, chauffeurs) met rechtstreekse en ongebeide toegang tot luchtvracht of luchtpost waarop beveiligingscontroles worden of zijn toegepast:

- a) zijn onderworpen aan initiële en periodieke aan de indienstneming voorafgaande controles of achtergrondcontroles, die ten minste beantwoorden aan de eisen van de lokale autoriteiten van de gevalideerde RA3-locaties, en
- b) een initiële en periodieke beveiligingsopleiding hebben gevolgd om hen bewust te maken van hun beveiligingsverantwoordelijkheden overeenkomstig de eisen van de lokale autoriteiten van de gevalideerde RA3-locaties.

Noot:

- Een achtergrondcontrole is een controle van de identiteit en eerdere ervaring van een persoon, inclusief — indien wettelijk toegestaan — een eventueel strafblad, als onderdeel van de beoordeling van de geschiktheid van die persoon om een beveiligingscontrole uit te voeren en/of onbegeleide toegang te krijgen tot een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone (ICAO-bijlage 17, definitie).
- Bij een aan de indienstneming voorafgaande controle wordt de identiteit van een persoon vastgesteld op basis van documenten, worden de opleiding en de loopbaan van de betrokken persoon tijdens de voorbije vijf jaar onderzocht, alsmede eventuele onderbrekingen in deze opleiding en loopbaan, en wordt de persoon verzocht een verklaring te ondertekenen waarin zijn eventuele criminele antecedenten in al zijn verblijfplaatsen in ten minste de afgelopen vijf jaar in detail worden toegelicht (EU-definitie).

Referentie: punt 6.8.3.1 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998.

- 3.1. Bestaat er een procedure om te garanderen dat alle personeelsleden met rechtstreekse en onbegeleide toegang tot beveiligde luchtvracht/-post aan de indienstneming voorafgaande controles ondergaan om hun achtergrond en vaardigheden te onderzoeken?

JA of NEEN

Zo JA, vermeld dan op hoeveel voorafgaande jaren de aan de indienstname voorafgaande controle betrekking heeft en door welke entiteit ze wordt uitgevoerd.

- 3.2. Heeft deze procedure betrekking op

- achtergrondcontrole?
- aan de indienstname voorafgaande controle?
- controle van criminele antecedenten?
- interviews
- andere? (geef nadere informatie)

Licht deze punten toe, geef aan welke entiteit dit element uitvoert en vermeld, voor zover van toepassing, met welk tijdsbestek rekening is gehouden.

- 3.3. Bestaat er een procedure om te garanderen dat de persoon die verantwoordelijk is voor de toepassing van en het toezicht op de tenuitvoerlegging van beveiligingscontroles ter plaatse is onderworpen aan een aan de indienstneming voorafgaande controle waarbij zijn achtergrond en vaardigheden zijn onderzocht?

JA of NEEN

Zo JA, vermeld dan op hoeveel voorafgaande jaren de aan de indienstname voorafgaande controle betrekking heeft en door welke entiteit ze wordt uitgevoerd.

- 3.4. Heeft deze procedure betrekking op

- achtergrondcontrole?
- aan de indienstname voorafgaande controle?
- controle van criminele antecedenten?
- interviews
- andere? (geef nadere informatie)

Licht deze punten toe, geef aan welke entiteit dit element uitvoert en vermeld, voor zover van toepassing, met welk tijdsbestek rekening is gehouden.

3.5. Krijgen personeelsleden die rechtstreekse en ongebeide toegang hebben tot beveiligde luchtvracht of luchtpost een beveiligingsopleiding alvorens toegang tot de beveiligde luchtvracht of luchtpost te krijgen?

JA of NEEN

Zo JA, beschrijf dan de elementen en de duur van de opleiding

3.6. Krijgen de personeelsleden die luchtvracht of luchtpost in ontvangst nemen, aan beveiligingsonderzoeken onderwerpen of beschermen een specifieke werkgerelateerde opleiding?

JA of NEEN

Zo JA, beschrijf dan de elementen en de duur van de opleiding

3.7. Krijgen de in de punten 3.5 en 3.6 vermelde personeelsleden een periodieke opleiding?

JA of NEEN

Zo JA, specificeer dan de elementen en de frequentie van de periodieke opleiding

3.8. Conclusie: volstaan de maatregelen met betrekking tot de indienname van personeel om te garanderen dat alle personeelsleden die toegang hebben tot beveiligde luchtvracht of luchtpost op correcte wijze zijn aangesteld en opgeleid, volgens een norm die voldoende hoog is om te garanderen dat ze zich bewust zijn van hun beveiligingsverantwoordelijkheden?

JA of NEEN

Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.

Opmerkingen van de entiteit

Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur

DEEL 4

Aanvaardingsprocedures

Doelstelling: de RA3 kan vracht of post ontvangen van een andere RA3, een KC3, een AC3 of een onbekende afzender. De RA3 beschikt over passende aanvaardingsprocedures voor vracht en post om vast te stellen of een zending al dan niet afkomstig is van een veilige toeleveringsketen en om vervolgens vast te stellen welke beveiligingsmaatregelen erop moeten worden toegepast.

Als de RA3 zendingen in ontvangst neemt, controleert hij de status van de entiteit waarvan hij de zendingen ontvangt, waarbij hij nagaat of de unieke alfanumerieke identificatiecode (UAI) van de entiteit die de zendingen afgeeft, vermeld is op de begeleidende documenten, en bevestigt hij dat de luchtvaartmaatschappij of entiteit die de zendingen afgeeft als actief vermeld staat in de gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen voor de desbetreffende luchthaven of locatie, al naargelang van toepassing.

Als de unieke alfanumerieke identificatiecode niet vermeld is op de documenten of als de status van de luchtvaartmaatschappij of de entiteit niet actief is in de gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen, behandelt de RA3 de zendingen als zendingen die aankomen uit een onbekende bron.

Bovendien moet een RA3 een gegevensbank bijhouden met ten minste de onderstaande informatie voor elke overeenkomstig punt 6.8.5.1 aan een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering onderworpen erkende agent of bekende afzender waarvan hij rechtstreeks vracht of post aanvaardt die aan een ACC3 moet worden geleverd voor vervoer naar de Unie:

- a) de bedrijfsgegevens, inclusief het bonafide bedrijfsadres;
- b) de aard van de bedrijfsactiviteiten, met uitzondering van gevoelige bedrijfsinformatie;
- c) de contactgegevens, inclusief die van de persoon of personen die verantwoordelijk zijn voor de beveiliging;

- d) het registratienummer van het bedrijf, indien van toepassing;
- e) het valideringsverslag, indien beschikbaar.
- f) de unieke alfanumerieke identificatiecode die is toegekend in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen.

Referentie: punten 6.8.3.1, 6.8.3.5, en 6.8.5.4 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998.

Noot: een RA3 mag vracht van een AC3 uitsluitend als veilige vracht aanvaarden als deze RA3 deze afzender zelf als een AC3 heeft aangewezen, overeenkomstig punt 6.8.3.1, onder c), van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998, en als deze RA3 verantwoording aflegt voor de vracht die door deze afzender is geleverd.

- 4.1. Stelt de entiteit bij de aanvaarding van een zending vast of deze afkomstig is van een andere RA3, een KC3, een AC3 of een onbekende afzender?

JA of NEEN	
Zo JA, hoe?	

- 4.2. Gaat de entiteit na of de unieke alfanumerieke identificatiecode vermeld is op de documenten bij de zendingen die ontvangen zijn van een andere ACC3, RA3 of KC3, en bevestigt de entiteit dat de ACC3, RA3 of KC3 met actieve status vermeld is in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen?

JA of NEEN	
------------	--

- 4.3. Beschikt de entiteit over een procedure om te garanderen dat de zending wordt behandeld als een zending uit een onbekende bron in het geval de unieke alfanumerieke identificatiecode niet vermeld is op de documenten of de entiteit van wie de vracht is ontvangen geen actieve status heeft in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen?

JA of NEEN	
------------	--

- 4.4. Duidt de entiteit afzenders aan als AC3?

JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf dan de procedure en de waarborgen die de entiteit van de afzender vereist.	

- 4.5. Als de entiteit een zending aanvaardt, gaat zij dan na of de bestemming een luchthaven in de EU of EER is?

JA of NEEN — leg uit	
----------------------	--

- 4.6. Zo JA — past de entiteit op alle luchtvracht of -post dezelfde beveiligingscontroles toe als de bestemming een luchthaven in de EU of EER is?

JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf de procedure	

- 4.7. Als de entiteit een zending aanvaardt, gaat zij dan na of deze zending als hoogerisicovracht en -post (HRCM) (zie definitie in deel 6) moet worden beschouwd, ook voor zendingen die met andere vervoerswijzen dan luchtvervoer worden geleverd?

JA of NEEN	
Zo JA, hoe?	
Beschrijf de procedure	

4.8. Als de gevalideerde entiteit een beveiligde zending aanvaardt, gaat zij dan na of deze zending beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden of sabotage?

JA of NEEN

Zo JA, beschrijf met welke middelen (bijvoorbeeld door het gebruik van zegels, sloten, inspectie)

4.9. Moet de persoon die de zending aflevert een officieel identificatiedocument met een foto tonen?

JA of NEEN

4.10. Bestaat er een proces dat zendingen identificeert waarvoor beveiligingsonderzoeken vereist zijn?

JA of NEEN

Zo JA, hoe?

4.11. Conclusie: volstaan de aanvaardingsprocedures om na te gaan of luchtvracht of luchtpost bestemd voor een luchthaven in de EU of EER afkomstig is van een beveiligde toeleveringsketen of aan beveiligingsonderzoek moet worden onderworpen?

JA of NEEN

Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.

Opmerkingen van de entiteit

Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur

DEEL 5

Beveiligingsonderzoek

Doelstelling: wanneer de RA3 vracht en post aanvaardt die niet afkomstig is van een beveiligde toeleveringsketen, moet de RA3 deze zendingen aan een passend beveiligingsonderzoek onderwerpen voordat ze als veilige vracht aan een ACC3 mogen worden afgeleverd. De RA3 moet over een procedure beschikken om te garanderen dat luchtvracht en -post met bestemming EU of EER voor transfer, transit of lossing op een EU-luchthaven aan een beveiligingsonderzoek wordt onderworpen volgens de middelen of methoden die in de EU-wetgeving zijn vermeld, overeenkomstig een norm die volstaat om redelijkerwijs te garanderen dat de vracht of post geen verboden voorwerpen bevat.

Als het beveiligingsonderzoek van luchtvracht of -post wordt uitgevoerd door of namens de bevoegde autoriteit in het derde land, meldt de RA3 dit en specificeert hij hoe hij erop toeziet dat een passend beveiligingsonderzoek wordt uitgevoerd.

Referentie: punt 6.8.3 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998.

5.1. Worden door een andere entiteit beveiligingsonderzoeken uitgevoerd in naam van de entiteit?

JA of NEEN

Zo JA, beschrijf de aard van deze entiteiten en verstrek nadere informatie:

- privébedrijf dat beveiligingsonderzoeken verricht
- door de overheid gereguleerd bedrijf;
- faciliteit of orgaan van de overheid voor het uitvoeren van beveiligingsonderzoeken;
- ander

Specificeer de aard van de overeenkomst/het contract tussen de gevalideerde entiteit en de entiteit die de beveiligingsonderzoeken in haar naam verricht.

5.2. Is de entiteit in staat passende beveiligingscontroles aan te vragen in het geval het beveiligingsonderzoek wordt uitgevoerd door een van de bovenvermelde entiteiten?

JA of NEEN	
Indien NEEN, geef nadere informatie	

5.3. Via welke instrumenten en instructies (zoals toezicht, monitoring en kwaliteitscontrole) zorgt de entiteit ervoor dat deze dienstverleners de beveiligingscontroles op de vereiste manier toepassen?

--	--

5.4. Welke methoden voor beveiligingsonderzoeken worden gebruikt voor luchtvracht en post?

Geef nadere informatie over de apparatuur die wordt gebruikt voor beveiligingsonderzoeken van luchtvracht en -post (zoals fabrikant, type, softwareversie, norm, serienummer) voor alle gebruikte methoden	
--	--

5.5. Is de gebruikte apparatuur of methode (zoals explosievenspeurhonden) opgenomen in de meest recente lijst van apparatuur die voldoet aan de voorschriften van de EU, de Europese Burgerluchtvaartconferentie (ECAC) of de Transportation Security Administration van de VS (TSA)?

JA of NEEN	
Zo JA, geef dan nadere informatie	
Zo NEE, geef dan nadere informatie over de goedkeuring van de apparatuur en de datum daarvan, en alle indicaties dat de apparatuur voldoet aan de EU-normen.	

5.6. Wordt de apparatuur gebruikt overeenkomstig het werkingsconcept (concept of operations, CONOPS) van de fabrikant en wordt hij regelmatig getest en onderhouden?

JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf de procedure	

5.7. In het geval gebruik wordt gemaakt van explosievenspeurhonden, volgen deze dan een basisopleiding en periodieke opleidingen en zijn ze onderworpen aan een kwaliteitscontroleproces dat voldoet aan een norm waarvan de eisen gelijkwaardig zijn aan die van de EU of de TSA?

JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf het volledige proces en de bijbehorende documenten ter ondersteuning van de beoordeling	

5.8. In het geval gebruik wordt gemaakt van explosievenspeurhonden, volgt het proces voor beveiligingsonderzoeken dan een uitrolmethodologie die gelijkwaardig is aan de normen van de EU of TSA?

JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf het volledige proces en de bijbehorende documenten ter ondersteuning van de beoordeling	

5.9. Wordt bij het beveiligingsonderzoek rekening gehouden met de aard van de zending?

JA of NEEN

Zo JA, beschrijf hoe wordt gegarandeerd dat de gekozen methode voor beveiligingsonderzoeken wordt toegepast volgens een norm die volstaat om redelijkerwijs te garanderen dat er geen verboden voorwerpen verborgen zijn in de zending.

5.10. Bestaat er een procedure voor het oplossen van alarmen die door de apparatuur voor beveiligingsonderzoeken worden gegeven? Voor sommige apparatuur (zoals röntgenapparatuur) wordt het alarm door de operator zelf gegeven.

JA of NEEN

Zo JA, beschrijf dan het proces voor het oplossen van alarmen teneinde redelijkerwijs te garanderen dat de zending geen verboden voorwerpen bevat.

Zo NEEN, beschrijf dan wat er met de zending gebeurt.

5.11. Zijn er zendingen vrijgesteld van beveiligingsonderzoeken?

JA of NEEN

5.12. Zijn er vrijstellingen die niet overeenstemmen met de lijst van de Unie?

JA of NEEN

Zo JA, geef dan nadere informatie

5.13. Wordt de toegang tot de zone waar de beveiligingsonderzoeken worden uitgevoerd gecontroleerd teneinde te garanderen dat alleen gemachtigd en opgeleid personeel toegang krijgt?

JA of NEEN

Zo JA, geef een beschrijving

5.14. Bestaat er een vaste regeling voor kwaliteitscontrole en/of tests?

JA of NEEN

Zo JA, geef een beschrijving

5.15. Conclusie: wordt luchtvracht of luchtpost aan een beveiligingsonderzoek onderworpen aan de hand van een van de in punt 6.2.1 van de bijlage bij Uitvoeringsbesluit (EU) 2015/1998 vermelde middelen of methoden, volgens een norm die volstaat om redelijkerwijs te garanderen dat er geen verboden voorwerpen in zijn verborgen?

JA of NEEN

Zo NEEN, vermeld dan de reden daarvoor

Opmerkingen van de entiteit

Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur

DEEL 6

Hoogrisicovracht en -post

Doelstelling: zendingen die afkomstig zijn uit of die in transfer zijn in locaties die door de EU als hoogrisicogebieden worden beschouwd of zendingen die tekenen van ernstige manipulatie vertonen, worden als hoogrisicovracht en -post (HRCM) beschouwd. Dergelijke zendingen moeten aan een beveiligingsonderzoek worden onderworpen, overeenkomstig specifieke instructies. De RA3 moet over procedures beschikken om te garanderen dat HRCM met bestemming EU of EER wordt geïdentificeerd en aan passende controles wordt onderworpen, zoals gedefinieerd in de EU-wetgeving.

De ACC3 aan wie de RA3 luchtvracht of -post aflevert voor verder vervoer krijgt de bevoegdheid om de RA3 op de hoogte te brengen van de meest recente stand van relevante informatie betreffende de oorsprong van hoge risico's.

De RA3 past dezelfde maatregelen toe op hoogrisicovracht en -post die hij van een andere luchtvaartmaatschappij of via andere vervoerswijzen ontvangt.

Referentie: punt 6.7 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998.

Noot: HRCM die is vrijgegeven voor vervoer naar de EU/EER krijgt de beveiligingsstatus „SHR”: veilig voor passagiers-, vracht- en postluchtvaartuigen, overeenkomstig de eisen voor hoogrisicovracht en -post.

6.1. Weet het personeel dat verantwoordelijk is voor het uitvoeren van de beveiligingscontroles welke luchtvracht en -post als hoogrisicovracht en -post (HRCM) moet worden behandeld?

JA of NEEN	
Zo JA, geef een beschrijving	

6.2. Beschikt de entiteit over procedures voor de identificatie van HRCM?

JA of NEEN	
Zo JA, geef een beschrijving	

6.3. Wordt HRCM onderworpen aan procedures voor beveiligingsonderzoeken van HRCM overeenkomstig de Uniewetgeving?

JA of NEEN	
Zo NEEN, geef dan aan welke procedures worden toegepast	

6.4. Vermeldt de luchtvaartmaatschappij na het beveiligingsonderzoek de beveiligingsstatus „SHR” in de begeleidende documenten bij de zending?

JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf hoe de beveiligingsstatus wordt vermeld en in welk document	

6.5. Conclusie: is de procedure van de entiteit relevant en volstaat ze om te garanderen dat alle hoogrisicovracht en -post op passende wijze is behandeld alvorens te worden ingeladen?

JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de reden daarvoor	
Opmerkingen van de entiteit	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur	

DEEL 7

Bescherming van beveiligde luchtvracht en -post

Doelstelling: de RA3 moet over procedures beschikken om te garanderen dat luchtvracht en/of -post met bestemming EU of EER beschermd wordt tegen manipulatie door onbevoegden en/of sabotage vanaf het punt waarop beveiligingsonderzoeken of andere beveiligingscontroles worden toegepast of vanaf het punt van aanvaarding nadat de beveiligingsonderzoeken of beveiligingscontroles zijn toegepast, tot de luchtvracht en/of -post wordt ingeladen of aan een ACC3 of een andere RA3 wordt overgedragen. Indien eerder beveiligde luchtvracht en -post achteraf niet beschermd wordt, mag deze niet als veilige luchtvracht of -post worden ingeladen of overgedragen aan een ACC3 of een andere RA3.

De luchtvracht en/of -post kan met verschillende middelen worden beschermd, bijv. fysieke (bijvoorbeeld afsluitingen, gesloten ruimten), menselijke (bijvoorbeeld patrouilles, opgeleid personeel) of technologische (bijvoorbeeld CCTV, inbraakalarm).

Beveiligde luchtvracht of -post met bestemming EU of EER moet worden gescheiden van luchtvracht of -post die niet is beveiligd.

Referentie: punt 6.8.3.1 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998.

7.1. Wordt beveiligde luchtvracht en -post beschermd namens de gevalideerde entiteit of door een andere entiteit?

JA of NEEN

Zo JA,
beschrijf de aard van deze entiteiten en verstrek nadere informatie:

- privébedrijf dat beveiligingsonderzoeken verricht
- door de overheid gereguleerd bedrijf;
- faciliteit of orgaan van de overheid voor het uitvoeren van beveiligingsonderzoeken;
- ander

7.2. Wordt tijdens het beveiligingsonderzoek voorzien in beveiligingscontroles en bescherming om sabotage te voorkomen?

JA of NEEN

Zo JA, geef een beschrijving

Beschrijf welke beschermingsmaatregel(en) er genomen zijn:

- fysieke (bijvoorbeeld hekwerk, afsluiting, gebouw met stevige structuur),
- menselijke (bijvoorbeeld patrouilles enz.),
- Technologische (bijvoorbeeld CCTV, alarmsysteem).

Leg uit hoe deze zijn georganiseerd.

7.3. Is de veilige luchtvracht/luchtpost alleen toegankelijk voor bevoegde personen?

JA of NEEN

Zo JA, geef een beschrijving

Beschrijf hoe alle toegangspunten (waaronder deuren en ramen) tot identificeerbare en beveiligde luchtvracht of luchtpost worden gecontroleerd.

- 7.4. Zijn er processen om te garanderen dat luchtvracht of luchtpost met bestemming EU of EER waarop beveiligingscontroles zijn toegepast, beschermd wordt tegen manipulatie door onbevoegden vanaf het ogenblik dat de luchtvracht/post is beveiligd tot hij wordt ingeladen of wordt overgedragen aan een ACC3 of een andere RA3?

JA of NEEN	
Indien JA, beschrijf hoe de luchtvracht/-post wordt beschermd (bijvoorbeeld fysieke, menselijke, technologische middelen). Vermeld ook of het gebouw een vaste structuur heeft en welke materialen er gebruikt zijn, indien beschikbaar.	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.	
7.5. Conclusie: Is de bescherming van zendingen voldoende robuust om manipulatie door onbevoegden te voorkomen?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de reden daarvoor	
Opmerkingen van de entiteit	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur	

DEEL 8

Documentatie

Doelstelling: De RA3 zorgt ervoor dat de documenten bij een zending waarop de RA3 beveiligingscontroles heeft toegepast (zoals beveiligingsonderzoeken, bescherming), minstens het volgende bevatten:

- a) de unieke alfanumerieke identificatiecode die is ontvangen van de aanwijzende bevoegde autoriteit, en
- b) de unieke identificatiecode van de zending, zoals het nummer van de house-luchtvrachtbrief of de master-luchtvrachtbrief, voor zover van toepassing, en
- c) de inhoud van de zending, en
- d) de beveiligingsstatus, als volgt aangegeven:
 - „SPX”: veilig voor passagiers-, vracht- en postluchtvaartuigen, of
 - „SCO”: veilig voor vracht- en postluchtvaartuigen, of
 - „SHR” veilig voor passagiers-, vracht- en postluchtvaartuigen, overeenkomstig de eisen met betrekking tot grote risico's;

Als de beveiligingsstatus is afgegeven door de RA3, vermeldt de entiteit bovendien ook de redenen voor de afgifte, zoals de middelen of methoden die voor het beveiligingsonderzoek zijn gebruikt of de redenen waarom de zending is vrijgesteld van het beveiligingsonderzoek, waarbij gebruik wordt gemaakt van de normen die zijn vastgesteld in de Consignment Security Declaration.

De begeleidende documenten bij de zending kunnen de vorm aannemen van een luchtvrachtbrief of gelijkwaardige postdocumenten, ofwel een afzonderlijke verklaring, schriftelijk of in elektronisch formaat.

Referentie: punt 6.3.2.6, onder d), en punten 6.8.3.4, 6.8.3.5 en 6.8.3.6 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998.

- 8.1. Ziet de entiteit erop toe dat passende begeleidende documenten worden opgesteld, die de bij punt 6.3.2.6, onder d), en de punten 6.8.3.4, 6.8.3.5 en 6.8.3.6 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 vereiste informatie bevatten?

JA of NEEN	
Zo NEEN, leg uit	

8.2. Vermeldt de entiteit met name de status van de vracht en de wijze waarop deze status is verkregen?

JA of NEEN	
Zo NEEN, leg uit	

8.3. Conclusie: Volstaat het documenteringsproces om te garanderen dat de vracht of post vergezeld gaat van begeleidende documentatie waarin de juiste beveiligingsstatus en alle vereiste informatie is vermeld?

JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de reden daarvoor	
Opmerkingen van de entiteit	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur	

DEEL 9

Vervoer

Doelstelling: luchtvracht en luchtpost moeten worden beschermd tegen manipulatie door onbevoegden of sabotage vanaf het ogenblik dat de luchtvracht/-post is beveiligd tot hij wordt ingeladen of tot hij overgedragen aan een ACC3 of een andere RA3. Dit omvat bescherming tijdens het vervoer naar het luchtvaartuig, de ACC3 of een andere RA3. Indien eerder beveiligde luchtvracht en luchtpost niet beschermd wordt tijdens het vervoer, mag hij niet als veilige vracht worden ingeladen of overgedragen aan een ACC3 of RA3.

Tijdens het vervoer naar een luchtvaartuig, een ACC3 of een andere RA3, is de RA3 verantwoordelijk voor de bescherming van de veilige zendingen. Dit omvat de gevallen waarin het vervoer in zijn naam wordt uitgevoerd door een andere entiteit, zoals een expediteur. Dit omvat niet de gevallen waarin de zendingen worden vervoerd onder de verantwoordelijkheid van een ACC3 of een andere RA3.

Referentie: punt 6.8.3 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998.

9.1. Hoe wordt de luchtvracht of luchtpost overgebracht naar de ACC3 of een andere RA3?

a) Met eigen vervoer van de gevalideerde entiteit?

JA of NEEN	
------------	--

b) Met vervoer van de andere RA3 of de ACC3?

JA of NEEN	
------------	--

c) Via een contractant die door de gevalideerde entiteit wordt ingeschakeld?

JA of NEEN	
------------	--

9.2. Is de luchtvracht of luchtpost manipulatieaantonend verpakt?

JA of NEEN	
Zo JA, hoe?	

9.3. Wordt het voertuig verzegeld of afgesloten vóór het vervoer?

JA of NEEN

Zo JA, hoe?

9.4. Wanneer genummerde zegels worden gebruikt, wordt de toegang tot de zegels dan gecontroleerd en worden de nummers geregistreerd?

JA of NEEN

Zo JA, hoe?

9.5. Indien van toepassing, ondertekent de betrokken vervoerder de vervoerdersverklaring?

JA of NEEN

9.6. Is de persoon die de vracht vervoert, onderworpen aan specifieke beveiligingscontroles en heeft deze persoon een opleiding gekregen die hem bewust maakt van beveiligingskwesaties voordat hij toestemming heeft gekregen om beveiligde luchtvracht of luchtpost of beide te vervoeren?

JA of NEEN

Zo JA, beschrijf die beveiligingscontroles (zoals aan de indienstneming voorafgaande controle, achtergrondcontrole) en opleiding (zoals opleiding ter bewustmaking van beveiligingskwesaties).

9.7. Conclusie: volstaan de maatregelen om luchtvracht of luchtpost tijdens het vervoer te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden?

JA of NEEN

Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.

Opmerkingen van de entiteit

Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur

DEEL 10

Naleving

Doelstelling: na delen 1 tot en met 9 van deze controlelijst te hebben gecontroleerd, moet de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur concluderen of zijn verificatie ter plaatse bevestigt dat de beveiligingscontroles ten uitvoer worden gelegd in overeenstemming met de doelstellingen die zijn vermeld in deze controlelijst voor luchtvracht of luchtpost met bestemming EU/EER.

Er zijn twee verschillende scenario's mogelijk. De EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur concludeert dat de entiteit:

1. erin is geslaagd de doelstellingen te verwezenlijken die in deze controlelijst zijn vermeld. Binnen een maand na de verificatie ter plaatse wordt een valideringsverslag verstrekt aan de aanwijzende bevoegde autoriteit en de gevalideerde entiteit;
2. er niet in is geslaagd de doelstellingen te verwezenlijken die in deze controlelijst zijn vermeld. In dat geval mag de entiteit geen beveiligde luchtvracht of luchtpost met bestemming EU/EER afleveren aan een ACC3 of een andere RA3. De entiteit ontvangt een kopie van de ingevulde controlelijst, met vermelding van de tekortkomingen.

10.1. Algemene conclusie: Geef aan welk geval de gevalideerde situatie het best omschrijft

1 of 2

Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur

Opmerkingen van de entiteit

Naam van de valideur:

Datum:

Handtekening:

- de verbintenisverklaring (aanhangsel 6-H1 bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998), ondertekend door de gevalideerde entiteit, en
- een onafhankelijkheidsverklaring (aanhangsel 11-A bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998) met betrekking tot de gevalideerde entiteit, ondertekend door de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur.

De bladzijdenummering, de datum van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering en de parafering van elke bladzijde door de valideur en de gevalideerde entiteit bewijzen de integriteit van het valideringsverslag. Het valideringsverslag wordt standaard in het Engels opgesteld.

Deel 3 — Beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij, deel 6 — Gegevensbank, deel 7 — Beveiligingsonderzoeken en deel 8 — Hoogrisicovracht of -post (HCRM) worden getoetst aan de eisen van de hoofdstukken 6.7 en 6.8 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998. De basisnormen voor de andere delen zijn de normen en aanbevolen praktijken (SARPs) van bijlage 17 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart en de richtsnoeren in de luchtvaartbeveiligingshandleiding van de ICAO (doc 8973-vertrouwelijk).

Aanwijzingen voor het invullen:

- Alle toepasselijke en relevante delen van de controlelijst moeten worden ingevuld, in overeenstemming met het bedrijfsmodel en de activiteiten van de gevalideerde entiteit. Indien geen informatie beschikbaar is, moet dit worden toegelicht.
- Na elk deel concludeert de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur of en in welke mate de doelstellingen van dat deel zijn gehaald.

DEEL 1

Identificatie van de gevalideerde entiteit en de valideur

1.1. Datum(s) van de validering

Gebruik een exacte datumvermelding, zoals 1.10.2012 tot 2.10.2012

dd/mm/jjjj	
------------	--

1.2. Datum van de vorige validering en unieke alfanumerieke identificatiecode (UAL) van de ACC3, indien beschikbaar

dd/mm/jjjj	
------------	--

Unieke alfanumerieke identificatiecode	
--	--

1.3. Informatie over de luchtvaartbeveiligingsvalideur

Naam	
------	--

Bedrijf/Organisatie/Autoriteit	
--------------------------------	--

Unieke alfanumerieke identificatiecode	
--	--

E-mailadres	
-------------	--

Telefoonnummer — met inbegrip van internationale kengetallen	
--	--

1.4. Naam van de te valideren luchtvaartmaatschappij

Naam	
------	--

AOC (Air Operator Certificate) afgegeven in (naam van het land):	
IATA-code (International Air Transport Association) of ICAO-code (International Civil Aviation Organization), als er geen IATA-code bestaat voor de luchtvaartmaatschappij; Specificeer welke code van toepassing is.	
Land dat verantwoordelijk is voor de aanwijzing van de luchtvaartmaatschappij als ACC3	
1.5. Nadere informatie over de locatie van de te valideren luchthaven in een derde land of de bijbehorende vracht- of postfaciliteiten	
Naam	
IATA- of ICAO-code voor de luchthaven	
Land	
1.6. Aard van de activiteiten van de luchtvaartmaatschappij — Er kan meer dan één soort activiteiten van toepassing zijn	
a) passagiers- en vracht/postmaatschappij; b) vracht- en postmaatschappij; c) vrachtmaatschappij d) postmaatschappij e) integrator; f) chartermaatschappij.	
1.7. Naam en functie van de persoon die verantwoordelijk is voor de beveiliging van de luchtvracht of luchtpost uit een derde land	
Naam	
Functie	
E-mailadres	
Telefoonnummer — met inbegrip van internationale kengetallen	
1.8. Adres van het hoofdkantoor van de luchtvaartmaatschappij op de bezochte luchthaven	
Nummer/Eenheid/Gebouw/Luchthaven	
Straat	
Plaats	
Postcode	
Staat (voor zover relevant)	
Land	

1.9. Adres van het hoofdkantoor van de luchtvaartmaatschappij, bijvoorbeeld het hoofdkantoor van het bedrijf

Nummer/Eenheid/Gebouw/Luchthaven	
Straat	
Plaats	
Postcode	
Staat (voor zover relevant)	
Land	

DEEL 2

Organisatie en verantwoordelijkheden van de ACC3 op de luchthaven

Doelstelling: Alleen vracht of post die aan beveiligingscontroles is onderworpen, mag naar de EU of EER worden vervoerd. In de volgende delen van de controlelijst wordt nadere informatie verstrekt over deze beveiligingscontroles. De ACC3 mag geen vracht of post voor vervoer aan boord van een luchtvaartuig met de EU als bestemming aanvaarden tenzij een bij een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde erkende agent, een bij een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde bekende afzender of een vaste afzender die door de ACC3 zelf of door een bij een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde erkende agent is aangewezen, bevestigt dat beveiligingsonderzoeken of andere beveiligingscontroles zijn uitgevoerd en daar de verantwoordelijkheid voor neemt, of tenzij dergelijke zendingen aan beveiligingsonderzoeken worden onderworpen overeenkomstig de Nieuwetgeving.

De ACC3 moet over een procedure beschikken om te garanderen dat passende beveiligingscontroles worden toegepast op alle luchtvracht en -post met bestemming EU/EER, tenzij hij volgens de wetgeving van de Unie van beveiligingsonderzoeken is vrijgesteld of de luchtvracht of -post na het beveiligingsonderzoek is beschermd tot hij in een luchtvaartuig wordt ingeladen. De beveiligingscontroles bestaan uit:

- fysieke beveiligingsonderzoeken, die dienen te voldoen aan een norm die voldoende hoog is om redelijkerwijs te garanderen dat geen verboden voorwerpen in de zending zijn verborgen, of
- andere beveiligingscontroles die deel uitmaken van een proces ter beveiliging van de toeleveringsketen dat redelijkerwijs garandeert dat geen verboden voorwerpen in de zending zijn verborgen en die worden toegepast door krachtens een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde erkende agenten of bekende afzenders of door een vaste afzender die door de ACC3 zelf of door een krachtens een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde erkende agent is aangewezen.

Referentie: punt 6.8.3 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998

2.1. Heeft de luchtvaartmaatschappij een procedure opgesteld om te garanderen dat luchtvracht of luchtpost aan passende beveiligingscontroles wordt onderworpen alvorens in een luchtvaartuig met bestemming EU of EER te worden geladen?

JA of NEEN

Zo JA, beschrijf de procedure

2.2. Worden de beveiligingscontroles uitgevoerd door de luchtvaartmaatschappij of namens de luchtvaartmaatschappij door een entiteit die onder het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij valt?

Zo JA, geef dan nadere informatie

Zo NEEN, welke entiteiten die niet onder het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij vallen, voeren beveiligingscontroles uit van luchtvracht of -post die door deze luchtvaartmaatschappij naar de EU of EER wordt vervoerd?

beschrijf de aard van deze entiteiten en verstrek nadere informatie: — privéafhandelingsbedrijf; — door de overheid gereguleerd bedrijf; — faciliteit of orgaan van de overheid voor het uitvoeren van beveiligingsonderzoeken; — ander	
2.3. Via welke instrumenten en instructies (zoals toezicht, monitoring en kwaliteitscontrole) zorgt de entiteit ervoor dat de bovenvermelde dienstverleners de beveiligingscontroles op de vereiste manier toepassen?	
2.4. Is de luchtvaartmaatschappij in staat passende beveiligingscontroles te vragen in het geval het beveiligingsonderzoek wordt uitgevoerd door entiteiten die niet onder het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij vallen, zoals overheidsfaciliteiten?	
JA of NEEN	
Indien NEEN, geef nadere informatie	
2.5. Via welke instrumenten en instructies (zoals toezicht, monitoring en kwaliteitscontrole) zorgt de entiteit ervoor dat deze dienstverleners de beveiligingscontroles op de vereiste manier toepassen?	
2.6. Is er in het land van de luchthaven waarop het valideringsbezoek plaatsvindt een programma van erkende agenten of bekende afzenders voor luchtvracht en -post vastgesteld dat aan de ICAO-normen beantwoordt?	
Zo JA, beschrijf dan de onderdelen van het programma en de wijze waarop het ten uitvoer wordt gelegd	
2.7. Conclusies en algemene opmerkingen betreffende de betrouwbaarheid, bewijskracht en robuustheid van het proces.	
Opmerkingen van de luchtvaartmaatschappij	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur	

DEEL 3

Beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij

Doelstelling: De ACC3 ziet erop toe dat zijn beveiligingsprogramma alle luchtvaartbeveiligingsmaatregelen omvat die relevant en afdoende zijn voor luchtvracht en -post die naar de Unie worden vervoerd.

Het beveiligingsprogramma en de bijbehorende documenten van de luchtvaartmaatschappij vormen de basis voor beveiligingscontroles die worden toegepast overeenkomstig de doelstellingen van deze controlelijst. Het is mogelijk dat de luchtvaartmaatschappij haar documenten vóór het bezoek ter plaatse aan de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur wenst te verstrekken om hem te helpen zich vertrouwd te maken met de bijzonderheden van de te bezoeken locaties.

Referentie: punt 6.8.2.1 van de bijlage en aanhangsel 6-G bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998.

Noot: De volgende punten van aanhangsel 6-G bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 moeten aan bod komen:

- a) een beschrijving van de maatregelen met betrekking tot luchtvracht en -post;
- b) procedures voor de aanvaarding;
- c) regeling en criteria met betrekking tot erkende agenten;

- d) regeling en criteria met betrekking tot bekende afzenders;
- e) regeling en criteria met betrekking tot vaste afzenders;
- f) normen voor beveiligingsonderzoeken;
- g) plaats van de beveiligingsonderzoeken;
- h) nadere informatie over de apparatuur voor de beveiligingsonderzoeken;
- i) nadere informatie over de exploitant of dienstverlener;
- j) lijst van vrijstellingen van beveiligingsonderzoeken;
- k) behandeling van hoogrisicovracht en -post.

3.1. Beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij

Datum — gebruik exact datumformaat dd/mm/jjjj	
Versie	
Is het programma in een eerder stadium ingediend bij een bevoegde autoriteit uit de EU of EER? Zo JA, wanneer voor de aanwijzing als ACC3? Andere doeleinden?	

3.2. Heeft het beveiligingsprogramma voldoende betrekking op de punten van de bovenstaande lijst?

JA of NEEN	
Zo NEEN, waarom niet?	

3.3. Zijn de luchtvaartbeveiligingsmaatregelen die in het beveiligingsprogramma worden beschreven relevant en afdoende om luchtvracht of -post met bestemming EU of EER te beschermen volgens de vereiste normen?

JA of NEEN	
Zo NEEN, waarom niet?	

3.4. Conclusie: Is het beveiligingsprogramma bewijskrachtig, robuust en volledig?

JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.	
Opmerkingen van de luchtvaartmaatschappij	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur	

DEEL 4

Indienstname en opleiding van personeel

Doelstelling: De ACC3 stelt verantwoordelijk en bevoegd personeel aan om te werken op het gebied van de beveiliging van luchtvracht of -post. Personeelsleden met toegang tot beveiligde luchtvracht beschikken over alle vaardigheden die vereist zijn om hun taken uit te voeren en worden op passende wijze opgeleid.

Daartoe beschikt de ACC3 over een procedure om te garanderen dat alle personeelsleden (zoals permanent personeel, tijdelijk personeel, uitzendkrachten, chauffeurs) met rechtstreekse en ongeleide toegang tot luchtvracht of luchtpost waarop beveiligingscontroles worden of zijn toegepast:

- zijn onderworpen aan initiële en periodieke aan de indienstname voorafgaande controles of achtergrondcontroles, die minstens beantwoorden aan de eisen van de lokale autoriteiten van de gevalideerde luchthaven, en
- een initiële en periodieke beveiligingsopleiding hebben gevolgd om hen bewust te maken van hun beveiligingsverantwoordelijkheden overeenkomstig de eisen van de lokale autoriteiten van de gevalideerde luchthaven.

Referentie: punt 6.8.3.1 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998

Noot:

- Een achtergrondcontrole is een controle van de identiteit en eerdere ervaring van een persoon, inclusief — indien wettelijk toegestaan — een eventueel strafblad, als onderdeel van de beoordeling van de geschiktheid van die persoon om een beveiligingscontrole uit te voeren of onbegeleide toegang te krijgen tot een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone (ICAO-bijlage 17, definitie).
- Bij een aan de indienstneming voorafgaande controle wordt de identiteit van een persoon vastgesteld op basis van documenten, worden de opleiding en de loopbaan van de betrokken persoon tijdens de voorbije vijf jaar onderzocht, alsmede eventuele onderbrekingen in deze opleiding en loopbaan, en wordt de persoon verzocht een verklaring te ondertekenen waarin zijn eventuele criminele antecedenten in al zijn verblijfplaatsen in ten minste de afgelopen vijf jaar in detail worden toegelicht (EU-definitie).

4.1. Bestaat er een procedure om te garanderen dat alle personeelsleden met rechtstreekse en onbegeleide toegang tot beveiligde luchtvracht of -post aan de indienstname voorafgaande controles ondergaan om hun achtergrond en vaardigheden te onderzoeken?

JA of NEEN

Zo JA, vermeld dan op hoeveel voorafgaande jaren de aan de indienstname voorafgaande controle betrekking heeft en door welke entiteit ze wordt uitgevoerd.

4.2. Heeft deze procedure betrekking op

- achtergrondcontrole?
- aan de indienstname voorafgaande controle?
- controle van criminele antecedenten?
- interviews
- andere? (geef nadere informatie)

Licht deze punten toe, geef aan welke entiteit dit element uitvoert en vermeld, voor zover van toepassing, met welk tijdsbestek rekening is gehouden.

4.3. Bestaat er een procedure om te garanderen dat de persoon die verantwoordelijk is voor de toepassing van en het toezicht op de tenuitvoerlegging van beveiligingscontroles ter plaatse is onderworpen aan een aan de indienstneming voorafgaande controle waarbij zijn achtergrond en vaardigheden zijn onderzocht?

JA of NEEN

Zo JA, vermeld dan op hoeveel voorafgaande jaren de aan de indienstname voorafgaande controle betrekking heeft en door welke entiteit ze wordt uitgevoerd.

4.4. Heeft deze procedure betrekking op

- achtergrondcontrole?
- aan de indienstname voorafgaande controle?
- controle van criminele antecedenten?
- interviews
- andere? (geef nadere informatie)

Licht deze punten toe, geef aan welke entiteit dit element uitvoert en vermeld, voor zover van toepassing, met welk tijdsbestek rekening is gehouden.

4.5. Krijgen personeelsleden die rechtstreekse en ongebeide toegang hebben tot beveiligde luchtvracht of luchtpost een beveiligingsopleiding alvorens toegang tot de beveiligde luchtvracht of luchtpost te krijgen?

JA of NEEN

Zo JA, beschrijf dan de elementen en de duur van de opleiding

4.6. Krijgen de personeelsleden die luchtvracht of -post in ontvangst nemen, aan beveiligingsonderzoeken onderwerpen of beschermen een specifieke werkgerelateerde opleiding?

JA of NEEN

Zo JA, beschrijf dan de elementen en de duur van de opleiding

4.7. Krijgen de in de punten 4.5 en 4.6 vermelde personeelsleden een periodieke opleiding?

JA of NEEN

Zo JA, specificeer dan de elementen en de frequentie van de periodieke opleiding

4.8. Conclusie: volstaan de maatregelen met betrekking tot de indienstname van personeel om te garanderen dat alle personeelsleden die toegang hebben tot beveiligde luchtvracht of luchtpost op correcte wijze zijn aangesteld en opgeleid, volgens een norm die voldoende hoog is om te garanderen dat ze zich bewust zijn van hun beveiligingsverantwoordelijkheden?

JA of NEEN

Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.

Opmerkingen van de luchtvaartmaatschappij

Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur

DEEL 5

Aanvaardingsprocedures

Doelstelling: De ACC3 moet over een procedure beschikken om bij aanvaarding de beveiligingsstatus van een zending te beoordelen en na te trekken met betrekking tot eerdere controles.

De procedure moet de volgende elementen omvatten:

- bevestiging dat de entiteit die de zending afgeeft, in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen vermeld staat als actief voor de desbetreffende luchthaven of locatie;
- verificatie of de unieke alfanumerieke identificatiecode van de entiteit die de zending afgeeft, is vermeld op de begeleidende documenten;
- verificatie of de entiteit is opgenomen in de gegevensbank van de luchtvaartmaatschappij, in het geval van zendingen die zijn ontvangen van een andere vaste afzender.

Als de identificatiecode niet vermeld is op de begeleidende documenten of als de luchtvaartmaatschappij of entiteit die de zending afgeeft niet als actief vermeld staat in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen, of als de entiteit niet is opgenomen in de gegevensbank van de luchtvaartmaatschappij, in het geval van vaste afzenders, wordt ervan uitgegaan dat nog geen beveiligingscontroles zijn toegepast en worden de zendingen door de ACC3 of een andere in het kader van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde RA3 aan een beveiligingsonderzoek onderworpen alvorens in het luchtvaartuig te worden geladen;

- d) verificatie of de zending is afgeleverd door een persoon die door een in het kader van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde erkende agent of bekende afzender is aangewezen, zoals vermeld in de gegevensbank, of een vaste afzender van een erkende agent of een vaste afzender die door de luchtvaartmaatschappij zelf is aangewezen;
- e) de aangewezen persoon is de persoon die als taak heeft de luchtvracht of luchtpost bij de luchtvaartmaatschappij af te leveren. De persoon die de zending afgeeft bij de erkende agent of de luchtvaartmaatschappij dient een identiteitskaart, paspoort, rijbewijs of ander document voor te leggen dat zijn/haar foto bevat en is afgegeven of wordt erkend door de nationale autoriteit;
- f) voor zover van toepassing, verificatie of de zending vergezeld gaat van alle vereiste beveiligingsinformatie (luchtvrachtbrief en informatie over de beveiligingsstatus, op papier of elektronisch, beschrijving van de zending en unieke identificatiecode van de zending, redenen voor de afgifte van de beveiligingsstatus, voor het beveiligingsonderzoek gebruikte middelen of methoden, redenen voor vrijstelling van het beveiligingsonderzoek) die overeenstemt met de geleverde zendingen luchtvracht en -post;
- g) controleren of de zending tekenen van manipulatie vertoont, en
- h) verificatie of de zending als hoogrisicovracht en -post moet worden behandeld.

Referentie: punten 6.8.3.5, 6.8.3.6, 6.8.3.7, en 6.8.5.4 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998.

- 5.1. Als de luchtvaartmaatschappij een zending rechtstreeks aanvaardt, gaat zij dan na of ze afkomstig is van een erkende agent, een bekende afzender of een vaste afzender die erkend is volgens de EU-luchtvrachtwetgeving en is opgenomen in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen en in de gegevensbank die door de luchtvaartmaatschappij wordt bijgehouden?

JA of NEEN

Zo JA, beschrijf de procedure

- 5.2. Gaat de luchtvaartmaatschappij na of de unieke alfanumerieke identificatiecode vermeld is op de documenten bij de zendingen die ontvangen zijn van een andere ACC3, RA3 of KC3, en bevestigt de entiteit dat de ACC3, RA3 of KC3 met actieve status vermeld is in de gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen?

JA of NEEN

- 5.3. Beschikt de entiteit over een procedure om te garanderen dat de zending wordt behandeld als een zending uit een onbekende bron in het geval de unieke alfanumerieke identificatiecode niet vermeld is op de documenten of de entiteit van wie de vracht is ontvangen geen actieve status heeft in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen?

JA of NEEN

- 5.4. Duidt de luchtvaartmaatschappij afzenders aan als AC3?

JA of NEEN

Zo JA, beschrijf dan de procedure en de waarborgen die de entiteit van de afzender vereist.

- 5.5. Als de luchtvaartmaatschappij een zending rechtstreeks aanvaardt, gaat zij dan na of de bestemming een luchthaven in de EU of EER is?

JA of NEEN — leg uit

- 5.6. Zo JA — Past de luchtvaartmaatschappij op alle vracht of post dezelfde beveiligingscontroles toe als de bestemming een luchthaven in de EU of EER is?

JA of NEEN

Zo JA, beschrijf de procedure

5.7. Als de luchtvaartmaatschappij een zending rechtstreeks aanvaardt, gaat zij dan na of de zending als hoogrisicovracht of -post (HRCM) dient te worden beschouwd, inclusief voor zendingen die met andere vervoerswijzen dan luchtvervoer worden geleverd?

JA of NEEN	
Zo JA, hoe? Beschrijf de procedure	

5.8. Als de luchtvaartmaatschappij een beveiligde zending aanvaardt, gaat zij dan na of deze zending beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden en/of sabotage?

JA of NEEN	
Zo JA, geef een beschrijving (zoals zegels, vergrendelingen).	

5.9. Als de luchtvaartmaatschappij op deze plaats luchtvracht of -post voor transit aanvaardt (vracht of post die vertrekt met het luchtvaartuig waarmee het is aangekomen), gaat zij dan op basis van de verstrekte gegevens na of verdere beveiligingscontroles moeten worden uitgevoerd?

JA of NEEN	
Zo JA, hoe gaat de luchtvaartmaatschappij dit na?	
Zo NEEN, welke controles worden dan toegepast om de beveiliging van vracht en post met bestemming de EU of EER te garanderen?	

5.10. Als de luchtvaartmaatschappij op deze plaats luchtvracht of -post voor transfer aanvaardt (vracht/post die vertrekt met een ander luchtvaartuig dan dat waarmee het is aangekomen), gaat de luchtvaartmaatschappij dan op basis van de verstrekte gegevens na of al dan niet aanvullende beveiligingscontroles moeten worden toegepast?

JA of NEEN	
Zo JA, hoe gaat de luchtvaartmaatschappij dit na?	
Zo NEEN, welke controles worden dan toegepast om de beveiliging van vracht en post met bestemming de EU of EER te garanderen?	

5.11. Moet de persoon die beveiligde bekende luchtvracht aflevert aan de luchtvaartmaatschappij een officieel identificatiedocument met een foto tonen?

JA of NEEN	
------------	--

5.12. Conclusie: Volstaan de aanvaardingsprocedures om na te gaan of luchtvracht of luchtpost afkomstig is van een beveiligde toeleveringsketen of aan beveiligingsonderzoek moet worden onderworpen?

JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.	
Opmerkingen van de luchtvaartmaatschappij	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur	

DEEL 6

Gegevensbank

Doelstelling: Als de ACC3 niet verplicht is om luchtvracht of -post met bestemming EU/EER voor 100 % aan beveiligingsonderzoeken te onderwerpen, ziet de ACC3 erop toe dat de vracht of post afkomstig is van een krachtens een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde entiteit die door de bevoegde autoriteit van een EU-lidstaat is aangewezen als erkende agent van een derde land (RA3) of bekende afzender van een derde land (KC3), of afkomstig is van een vaste afzender (AC3) die door de ACC3 zelf of door een erkende agent van een derde land is aangewezen.

Om toezicht te houden op het beveiligingsrelevante auditspoor, verifieert de ACC3 de actieve status van de RA3 en KC3 in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen, en houdt hij een gegevensbank bij waarin de volgende informatie is opgeslagen voor elke entiteit of persoon van wie hij rechtstreeks vracht of post aanvaardt:

- de status van de betrokken entiteit (erkende agent of bekende afzender),
- de bedrijfsgegevens, inclusief het bonafide bedrijfsadres,
- de aard van de bedrijfsactiviteiten, met uitzondering van gevoelige bedrijfsinformatie,
- de contactgegevens, inclusief die van de persoon of personen die verantwoordelijk zijn voor de beveiliging,
- de unieke alfanumerieke identificatiecode die is toegewezen in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen of, in het geval de entiteit een AC3 is, het registratienummer van het bedrijf.

Als de ACC3 luchtvracht of -post ontvangt van een RA3 of KC3, controleert hij in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen of de entiteit als actief vermeld staat en, in het geval van AC3's, of ze zijn opgenomen in de gegevensbank van de luchtvaartmaatschappij. Als de status van de RA3 of KC3 niet actief is of als de AC3 niet is opgenomen in de gegevensbank van de luchtvaartmaatschappij, wordt de door die entiteit geleverde luchtvracht of -post aan een beveiligingsonderzoek onderworpen alvorens te worden ingeladen.

Referentie: punt 6.8.3.5, onder a), en punt 6.8.5.4 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998.

6.1. Als de luchtvaartmaatschappij een zending rechtstreeks aanvaardt, gaat zij dan na of ze afkomstig is van een erkende agent, een bekende afzender of een vaste afzender die erkend is volgens de EU-luchtvrachtwetgeving en is opgenomen in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen en in de gegevensbank die door de luchtvaartmaatschappij wordt bijgehouden?

JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf de procedure	

6.2. Houdt de luchtvaartmaatschappij een gegevensbank bij met, voor zover van toepassing, de bovenvermelde gegevens van:

- entiteiten die zijn aangewezen als erkend agent uit een derde land (RA3),
- entiteiten die zijn aangewezen als bekende afzender uit een derde land (KC3),
- entiteiten die door een RA3 of door de luchtvaartmaatschappij zijn aangewezen als vaste afzenders (AC3)?

JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf de gegevensbank	
Zo NEEN, waarom niet	

6.3. Heeft het personeel dat luchtvracht en luchtpost in ontvangst neemt gemakkelijk toegang tot de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen en tot de gegevensbank van de luchtvaartmaatschappij?

JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf de procedure	

6.4. Wordt de gegevensbank regelmatig geactualiseerd, zodat het personeel dat luchtvracht en -post in ontvangst neemt over betrouwbare gegevens beschikt?

JA of NEEN

Zo NEEN, leg uit

6.5. Conclusie: Houdt de luchtvaartmaatschappij een gegevensbank bij die volledige transparantie garandeert met betrekking tot de relaties tussen de luchtvaartmaatschappij en de entiteiten van wie zij rechtstreeks (aan beveiligingsonderzoeken of beveiligingscontroles onderworpen) vracht of post ontvangt voor vervoer naar de EU of EER?

JA of NEEN

Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.

Opmerkingen van de luchtvaartmaatschappij

Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur

DEEL 7

Beveiligingsonderzoek

Doelstelling: Als de ACC3 vracht en post aanvaardt van een entiteit die niet krachtens een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering is gevalideerd of als de ontvangen vracht niet beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden vanaf het ogenblik dat de beveiligingscontroles zijn uitgevoerd, ziet de ACC3 erop toe dat de luchtvracht of -post aan een beveiligingsonderzoek wordt onderworpen alvorens in een luchtvaartuig te worden geladen. De ACC3 moet over een procedure beschikken om te garanderen dat luchtvracht en -post met bestemming EU of EER voor transfer, transit of lossing op een EU-luchthaven aan een beveiligingsonderzoek wordt onderworpen volgens de middelen of methoden die in de Uniewetgeving zijn vermeld, overeenkomstig een norm die volstaat om redelijkerwijs te garanderen dat de vracht of post geen verboden voorwerpen bevat.

Als de ACC3 de luchtvracht of -post niet zelf aan een beveiligingsonderzoek onderwerpt, ziet hij erop toe dat een passend beveiligingsonderzoek wordt uitgevoerd overeenkomstig de eisen van de Unie. Voor zover passend, is in de procedures voor het beveiligingsonderzoek ook beschreven hoe vracht en post voor transfer en transit moet worden behandeld

Als het beveiligingsonderzoek van luchtvracht of -post wordt uitgevoerd door of namens de bevoegde autoriteit in het derde land, meldt de ACC3 die deze luchtvracht of -post van de entiteit ontvangt dit in zijn beveiligingsprogramma en specificeert hij hoe hij erop toeziet dat een passend beveiligingsonderzoek wordt uitgevoerd.

Referentie: punten 6.8.3.1, 6.8.3.2, en 6.8.3.3 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998

7.1. Wordt het beveiligingsonderzoek uitgevoerd door de luchtvaartmaatschappij of namens de luchtvaartmaatschappij door een entiteit die onder het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij valt?

Zo JA, geef nadere informatie.

Indien van toepassing, verstrekt dan nadere informatie over de entiteit(en) die onder het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij vallen:

- naam
- specifiek adres van de locatie
- AEO-status, indien van toepassing

<p>Zo NEEN, welke entiteiten die niet onder het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij vallen, voeren beveiligingscontroles uit van luchtvracht of -post die door deze luchtvaartmaatschappij naar de EU of EER wordt vervoerd?</p> <p>Beschrijf de aard van deze entiteiten en verstrek nadere informatie</p> <ul style="list-style-type: none"> — privéafhandelingsbedrijf — door de overheid gereguleerd bedrijf — faciliteit of orgaan van de overheid voor het uitvoeren van beveiligingsonderzoeken — ander 	
<p>7.2. Is de entiteit in staat passende beveiligingscontroles aan te vragen in het geval het beveiligingsonderzoek wordt uitgevoerd door een van de bovenvermelde entiteiten?</p>	
<p>JA of NEEN</p>	
<p>Indien NEEN, geef nadere informatie</p>	
<p>7.3. Via welke instrumenten en instructies (bijvoorbeeld toezicht, monitoring en kwaliteitscontrole) zorgt de entiteit ervoor dat deze dienstverleners de beveiligingscontroles op de vereiste manier toepassen?</p>	
<p>7.4. Welke methoden voor beveiligingsonderzoeken worden gebruikt voor luchtvracht en -post?</p>	
<p>Geef nadere informatie over de apparatuur die wordt gebruikt voor beveiligingsonderzoeken van luchtvracht en -post (zoals fabrikant, type, softwareversie, norm, serienummer) voor alle gebruikte methoden</p>	
<p>7.5. Is de gebruikte apparatuur of methode (bijvoorbeeld explosievenspeurhonden) opgenomen in de meest recente lijst van apparatuur die voldoet aan de voorschriften van de EU, de Europese Burgerluchtvaartconferentie (ECAC) of de Transportation Security Administration van de VS (TSA)?</p>	
<p>JA of NEEN</p>	
<p>Zo JA, geef dan nadere informatie</p>	
<p>Zo NEEN, geef dan nadere informatie over de goedkeuring van de apparatuur en de datum daarvan, en alle indicaties dat de apparatuur voldoet aan de EU-normen</p>	
<p>7.6. Wordt de apparatuur gebruikt overeenkomstig het werkingsconcept (concept of operations, CONOPS) van de fabrikant en wordt hij regelmatig getest en onderhouden?</p>	
<p>JA of NEEN</p>	
<p>Zo JA, beschrijf de procedure</p>	

7.7. In het geval gebruik wordt gemaakt van explosievenspeurhonden, volgen deze dan een basisopleiding en periodieke opleidingen en zijn ze onderworpen aan een kwaliteitscontroleproces dat voldoet aan een norm waarvan de eisen gelijkwaardig zijn aan die van de EU of de TSA?

JA of NEEN

Zo JA, beschrijf het volledige proces en de bijbehorende documenten ter ondersteuning van de beoordeling

7.8. In het geval gebruik wordt gemaakt van explosievenspeurhonden, volgt het proces voor beveiligingsonderzoeken dan een uitrolmethodologie die gelijkwaardig is aan de normen van de EU of TSA?

JA of NEEN

Zo JA, beschrijf het volledige proces en de bijbehorende documenten ter ondersteuning van de beoordeling

7.9. Wordt bij het beveiligingsonderzoek rekening gehouden met de aard van de zending?

JA of NEEN

Zo JA, beschrijf hoe wordt gegarandeerd dat de gekozen methode voor beveiligingsonderzoeken wordt toegepast volgens een norm die volstaat om redelijkerwijs te garanderen dat er geen verboden voorwerpen verborgen zijn in de zending.

7.10. Bestaat er een procedure voor het oplossen van alarmen die door de apparatuur voor beveiligingsonderzoeken worden gegeven?

JA of NEEN

Zo JA, beschrijf dan het proces voor het oplossen van alarmen teneinde redelijkerwijs te garanderen dat de zending geen verboden voorwerpen bevat.

Zo NEEN, beschrijf dan wat er met de zending gebeurt.

7.11. Zijn er zendingen vrijgesteld van beveiligingsonderzoeken?

JA of NEEN

7.12. Zijn er vrijstellingen die niet overeenstemmen met de lijst van de Unie?

JA of NEEN

Zo JA, geef dan nadere informatie

7.13. Wordt de toegang tot de zone waar de beveiligingsonderzoeken worden uitgevoerd gecontroleerd teneinde te garanderen dat alleen gemachtigd en opgeleid personeel toegang krijgt?

JA of NEEN

Zo JA, geef een beschrijving

7.14. Bestaat er een vaste regeling voor kwaliteitscontrole of tests?

JA of NEEN	
Zo JA, geef een beschrijving	

7.15. Conclusie: wordt luchtvracht of luchtpost aan een beveiligingsonderzoek onderworpen aan de hand van een van de in punt 6.2.1 van de bijlage bij Uitvoeringsbesluit (EU) 2015/1998 vermelde middelen of methoden, volgens een norm die volstaat om redelijkerwijs te garanderen dat er geen verboden voorwerpen in zijn verborgen?

JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de reden daarvoor	
Opmerkingen van de luchtvaartmaatschappij	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur	

DEEL 8

Hoogrisicovracht of -post

Doelstelling: Zendingen die afkomstig zijn uit of die in transfer zijn in plaatsen die door de EU als hoogrisicogebieden worden beschouwd of zendingen die tekenen van ernstige manipulatie vertonen, worden als hoogrisicovracht en -post (HRCM) beschouwd. Dergelijke zendingen moeten aan een beveiligingsonderzoek worden onderworpen, overeenkomstig specifieke instructies. De bevoegde autoriteit uit de EU/EER die de ACC3 heeft aangewezen, bakent de hoogrisicogebieden af en stelt de instructies voor beveiligingsonderzoeken op. De ACC3 moet over een procedure beschikken om te garanderen dat HRCM met bestemming EU of EER wordt geïdentificeerd en aan passende controles wordt onderworpen, zoals gedefinieerd in de EU-wetgeving.

De ACC3 blijft in contact met de bevoegde autoriteit die verantwoordelijk is voor de luchthavens in de EU/EER waar hij vracht naar vervoert, teneinde over de laatste informatie inzake hoogrisicogebieden te kunnen beschikken.

De ACC3 past dezelfde maatregelen toe op hoogrisicovracht en -post die hij van een andere luchtvaartmaatschappij of via andere vervoerswijzen ontvangt.

Referentie: punten 6.7 en 6.8.3.6 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998

Noot: HRCM die is vrijgegeven voor vervoer naar de EU of EER krijgt de beveiligingsstatus „SHR”: veilig voor passagiers-, vracht- en postluchtvaartuigen, overeenkomstig de eisen voor hoogrisicovracht en -post.

8.1. Weet het personeel van de luchtvaartmaatschappij dat verantwoordelijk is voor het uitvoeren van de beveiligingscontroles welke luchtvracht en -post als hoogrisicovracht en -post (HRCM) moet worden behandeld?

JA of NEEN	
Zo JA, geef een beschrijving	

8.2. Beschikt de luchtvaartmaatschappij over procedures voor de identificatie van HRCM?

JA of NEEN	
Zo JA, geef een beschrijving	

8.3. Wordt HRCM onderworpen aan procedures voor beveiligingsonderzoeken van HRCM overeenkomstig de Uniewetgeving?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, geef dan aan welke procedures worden toegepast	
8.4. Vermeldt de luchtvaartmaatschappij na het beveiligingsonderzoek de beveiligingsstatus „SHR” in de begeleidende documenten bij de zending?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf hoe de beveiligingsstatus wordt vermeld en in welk document	
8.5. Conclusie: Is de procedure van de luchtvaartmaatschappij relevant en volstaat ze om te garanderen dat alle hoogrisicovracht en -post op passende wijze is behandeld alvorens te worden ingeladen?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de reden daarvoor	
Opmerkingen van de luchtvaartmaatschappij	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur	

DEEL 9

Bescherming

Doelstelling: De ACC3 moet over processen beschikken om te garanderen dat luchtvracht of -post met bestemming EU of EER beschermd wordt tegen manipulatie door onbevoegden vanaf het punt waarop beveiligingsonderzoeken of andere beveiligingscontroles worden toegepast of vanaf het punt van aanvaarding nadat de beveiligingsonderzoeken of beveiligingscontroles zijn toegepast, tot de luchtvracht en/of -post wordt ingeladen.

De luchtvracht en/of -post kan met verschillende middelen worden beschermd, bijv. fysieke (bijvoorbeeld afsluitingen, gesloten ruimten), menselijke (bijvoorbeeld patrouilles, opgeleid personeel) of technologische (bijvoorbeeld CCTV, inbraakalarm).

Beveiligde luchtvracht of -post met bestemming EU of EER moet worden gescheiden van luchtvracht of -post die niet is beveiligd.

Referentie: punt 6.8.3 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998

9.1. Wordt beveiligde luchtvracht en -post beschermd door de luchtvaartmaatschappij of namens de luchtvaartmaatschappij door een entiteit die onder het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij valt?	
Zo JA, geef dan nadere informatie	
Zo NEEN, welke entiteiten die niet onder het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij vallen, passen beschermingsmaatregelen toe op luchtvracht of -post die door deze luchtvaartmaatschappij naar de EU of EER wordt vervoerd?	
beschrijf de aard van deze entiteiten en verstrek nadere informatie:	
— privéafhandelingsbedrijf	
— door de overheid gereguleerd bedrijf	
— faciliteit of orgaan van de overheid voor het uitvoeren van beveiligingsonderzoeken	
— ander	

9.2. Wordt tijdens het beveiligingsonderzoek voorzien in beveiligingscontroles en bescherming om sabotage te voorkomen?

JA of NEEN

Zo JA, geef een beschrijving

9.3. Zijn er processen om te garanderen dat luchtvracht of -post met bestemming EU of EER waarop beveiligingscontroles zijn toegepast, beschermd wordt tegen manipulatie door onbevoegden vanaf het ogenblik dat de luchtvracht/-post is beveiligd tot hij wordt ingeladen?

JA of NEEN

Zo JA, beschrijf hoe de luchtvracht/-post wordt beschermd

Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.

9.4. Conclusies: Is de bescherming van zendingen voldoende robuust om manipulatie door onbevoegden te voorkomen?

JA of NEEN

Zo NEEN, vermeld dan de reden daarvoor

Opmerkingen van de luchtvaartmaatschappij

Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur

DEEL 10

Begeleidende documentatie

Doelstelling: De ACC3 zorgt ervoor dat de documenten bij een zending waarop de ACC3 beveiligingscontroles heeft toegepast (bijvoorbeeld beveiligingsonderzoeken, bescherming), minstens het volgende bevatten:

- a) de unieke alfanumerieke identificatiecode die is ontvangen van de aanwijzende bevoegde autoriteit, en
- b) de unieke identificatiecode van de zending, zoals het nummer van de house-luchtvrachtbrief of de master-luchtvrachtbrief, voor zover van toepassing, en
- c) de inhoud van de zending, en
- d) de beveiligingsstatus, als volgt aangegeven:
 - „SPX”: veilig voor passagiers-, vracht- en postluchtvaartuigen, of
 - „SCO”: veilig voor vracht- en postluchtvaartuigen, of
 - „SHR” veilig voor passagiers-, vracht- en postluchtvaartuigen, overeenkomstig de eisen met betrekking tot grote risico's;

Bij gebrek aan een erkende agent uit een derde land, mag de verklaring betreffende de beveiligingsstatus worden afgegeven door de ACC3 of door de luchtvaartmaatschappij die aankomt uit een derde land dat is vrijgesteld van de ACC3-regeling.

Als de beveiligingsstatus is afgegeven door de ACC3, vermeldt de luchtvaartmaatschappij bovendien ook de redenen voor de afgifte, zoals de middelen of methoden die voor het beveiligingsonderzoek zijn gebruikt of de redenen waarom de zending is vrijgesteld van het beveiligingsonderzoek, waarbij gebruik wordt gemaakt van de normen die zijn vastgesteld in de Consignment Security Declaration.

In het geval de beveiligingsstatus en de begeleidende documenten zijn vastgesteld door een RA3 die zich stroomopwaarts bevindt of door een andere ACC3, dan gaat de ACC3 tijdens het aanvaardingsproces na of de bovenvermelde informatie is opgenomen in de begeleidende documenten.

De begeleidende documenten bij de zending kunnen de vorm aannemen van een luchtvrachtbrief of gelijkwaardige postdocumenten, ofwel een afzonderlijke verklaring, schriftelijk of in elektronisch formaat.

Referentie: punt 6.3.2.6, onder d), en punten 6.8.3.4, 6.8.3.5, 6.8.3.6 en 6.8.3.7 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998

10.1. Ziet de luchtvaartmaatschappij erop toe dat passende begeleidende documenten worden opgesteld, die de bij punt 6.3.2.6, onder), en de punten 6.8.3.4, 6.8.3.5 en 6.8.3.6 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 vereiste informatie bevatten?

JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf de inhoud van de documenten	
Zo NEEN, leg dan uit waarom en hoe de vracht of post door de luchtvaartmaatschappij als „beveiligd” wordt behandeld bij het inladen in een luchtvaartuig	

10.2. Bevatten de documenten de unieke alfanumerieke identificatiecode van de ACC3?

JA of NEEN	
Zo NEEN, waarom niet	

10.3. Is de beveiligingsstatus van de vracht en de wijze waarop deze status is toegekend in de documenten vermeld?

JA of NEEN	
Beschrijf hoe dit is gespecificeerd	

10.4. Conclusie: Volstaat het documenteringsproces om te garanderen dat de vracht of post vergezeld gaat van begeleidende documentatie waarin de juiste beveiligingsstatus en alle vereiste informatie is vermeld?

JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de reden daarvoor	
Opmerkingen van de luchtvaartmaatschappij	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur	

DEEL 11

Naleving

Doelstelling: Na de tien vorige delen van deze controlelijst te hebben gecontroleerd, concludeert de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur of zijn verificatie ter plaatse overeenstemt met de inhoud van het deel van het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij waarin de maatregelen voor luchtvracht of -post met bestemming EU of EER worden beschreven en of de doelstellingen van deze controlelijst voldoende ten uitvoer worden gelegd door de beveiligingscontroles.

De conclusies hebben betrekking op een van de volgende vier mogelijke hoofdgevallen:

- (1) Het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij is in overeenstemming met aanhangsel 6-G bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 en de verificatie ter plaatse bevestigt dat de doelstellingen van de controlelijst zijn nageleefd, of
- (2) Het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij is in overeenstemming met aanhangsel 6-G bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998, maar de verificatie ter plaatse bevestigt niet dat de doelstellingen van de controlelijst zijn nageleefd, of

- (3) Het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij is niet in overeenstemming met aanhangsel 6-G bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998, maar de verificatie ter plaatse bevestigt dat de doelstellingen van de controlelijst zijn nageleefd, of
- (4) Het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij is niet in overeenstemming met aanhangsel 6-G bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998, en de verificatie ter plaatse bevestigt niet dat de doelstellingen van de controlelijst zijn nageleefd.

11.1. Algemene conclusie: Geef aan welk geval de gevalideerde situatie het best omschrijft

1, 2, 3 of 4	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur	
Opmerkingen van de luchtvaartmaatschappij	

Naam van de valideur:

Datum:

Handtekening:

BIJLAGE

Lijst van bezochte en geïnterviewde personen en entiteiten

Met vermelding van de naam van de entiteit, de naam en de functie van de contactpersoon en de datum van het bezoek of interview.

Naam van de entiteit	Naam van de contactpersoon	Functie van de contactpersoon	Datum van het bezoek/interview

AANHANGSEL 6-C4

VALIDERINGSCONTROLELIJST VOOR IN HET KADER VAN EEN EU-LUCHTVAARTBEVEILIGINGSVALIDERING
GEVALIDEERDE BEKENDE AFZENDERS

Entiteiten in derde landen hebben de mogelijkheid om deel uit te maken van de veilige toeleveringsketen van een ACC3 (een luchtvaartmaatschappij die vracht of post vanuit een luchthaven in een derde land naar de Unie vervoert) door een aanvraag in te dienen voor aanwijzing als een in het kader van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde bekende afzender in een derde land (KC3). Een KC3 is een in een derde land gevestigde entiteit die vrachtdiensten verricht en die als zodanig is gevalideerd en goedgekeurd op basis van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering.

Een KC3 moet ervoor zorgen dat beveiligingscontroles zijn verricht op zendingen met bestemming de Unie ⁽¹⁾ en dat de zendingen beschermd worden tegen manipulatie door onbevoegden vanaf het ogenblik dat die beveiligingscontroles zijn verricht totdat de zendingen worden overgedragen aan een ACC3 of een in het kader van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde erkende agent in een derde land (RA3).

De noodzakelijke voorwaarden voor het vervoeren van luchtvracht of luchtpost in de Unie (EU) of in IJsland, Noorwegen en Zwitserland zijn vastgesteld bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998.

De controlelijst is het instrument dat een EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur gebruikt om het beveiligingsniveau te beoordelen dat wordt toegepast op luchtvracht of -post ⁽²⁾ die voor de EU/EER is bestemd door of onder de verantwoordelijkheid van een entiteit die aanwijzing als een KC3 aanvraagt. De controlelijst mag alleen worden gebruikt in de in punt 6.8.5.1, onder b), van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 vastgestelde gevallen. In de gevallen vastgesteld in punt 6.8.5.1, onder a), van genoemde bijlage gebruikt de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur de controlelijst voor ACC3's.

Binnen één maand na de verificatie ter plaatse wordt een valideringsverslag verstrekt aan de aanwijzende bevoegde autoriteit en de gevalideerde entiteit. Het valideringsverslag bevat minstens de volgende integrerende delen:

— de volledige controlelijst, ondertekend door een EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur en, voor zover van toepassing, van commentaar voorzien door de gevalideerde entiteit, en

⁽¹⁾ De lidstaten van de Europese Unie: België, Bulgarije, Cyprus, Denemarken, Duitsland, Estland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Hongarije, Ierland, Italië, Kroatië, Letland, Litouwen, Luxemburg, Malta, Nederland, Oostenrijk, Polen, Portugal, Roemenië, Slovenië, Slowakije, Spanje, Tsjechië, het Verenigd Koninkrijk en Zweden.

⁽²⁾ In deze valideringscontrolelijst is luchtvracht of luchtpost of luchtvaartuig met bestemming EU of EER gelijk aan luchtvracht of luchtpost of luchtvaartuig met bestemming de Unie, IJsland, Noorwegen en Zwitserland.

- de verbintenisverklaring (aangangsel 6-H3 bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998), ondertekend door de gevalideerde entiteit, en
- een onafhankelijkheidsverklaring (aangangsel 11-A bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998) met betrekking tot de gevalideerde entiteit, ondertekend door de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur.

De bladzijdenummering, de datum van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering en de parafering van elke bladzijde door de valideur en de gevalideerde entiteit bewijzen de integriteit van het valideringsverslag.

De KC3 mag het verslag gebruiken in zijn zakelijke relaties met ACC3's en RA3's.

Het valideringsverslag wordt standaard in het Engels opgesteld.

De basisnormen voor de delen die niet kunnen worden beoordeeld op basis van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 zijn de normen en aanbevolen praktijken (SARPs) van bijlage 17 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart en de richtsnoeren in de luchtvaartbeveiligingshandleiding van de ICAO (Doc 8973-Restricted).

Aanwijzingen voor het invullen:

- 1) Alle toepasselijke en relevante delen van de controlelijst moeten worden ingevuld, in overeenstemming met het bedrijfsmodel en de activiteiten van de gevalideerde entiteit. Indien geen informatie beschikbaar is, moet dit worden toegelicht.
- 2) Na elk deel concludeert de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur of en in welke mate de doelstellingen van dat deel zijn gehaald.

DEEL 1

Organisatie en verantwoordelijkheden

1.1. Datum(s) van de validering

Gebruik een exacte datumvermelding, zoals vanaf 1.10.2012 tot 2.10.2012

dd/mm/jjjj	
------------	--

1.2. Datum van de vorige validering, indien van toepassing

dd/mm/jjjj	
------------	--

Vorig KC3-registratienummer, indien beschikbaar	
---	--

AEO-certificaat of C-TPAT-status of andere certificeringen, indien beschikbaar	
--	--

1.3. Informatie over de luchtvaartbeveiligingsvalideur

Naam	
------	--

Bedrijf/Organisatie/Autoriteit	
--------------------------------	--

Unieke alfanumerieke identificatiecode (UAI)	
--	--

E-mailadres	
-------------	--

Telefoonnummer — inclusief internationale codes	
---	--

1.4. Naam van de entiteit

Naam	
Ondernemingsnummer (bijvoorbeeld het identificatienummer in het handelsregister, indien van toepassing)	
Nummer/Eenheid/Gebouw	
Straat	
Plaats	
Postcode	
Staat (voor zover relevant)	
Land	
Postbusadres indien van toepassing	

1.5. Hoofdadres van de organisatie (indien dit verschilt van het adres van de te valideren locatie)

Nummer/Eenheid/Gebouw	
Straat	
Plaats	
Postcode	
Staat (voor zover relevant)	
Land	
Postbusadres indien van toepassing	

1.6. Aard van de activiteit(en) — types behandelde vracht

Wat is de aard van de activiteiten — het type vracht dat in de bedrijfsruimten van de aanvrager wordt behandeld?	
--	--

1.7. Is de aanvrager verantwoordelijk voor:

<ul style="list-style-type: none"> a) productie b) verpakking c) opslag d) verzending e) overige (toelichten) 	
--	--

1.8. Aantal werknemers in de locatie (bij benadering)

Aantal	
--------	--

1.9. Naam en functie van de persoon die verantwoordelijk is voor de beveiliging van de luchtvracht of luchtpost uit een derde land

Naam	
------	--

Functie	
---------	--

E-mailadres	
-------------	--

Telefoonnummer — inclusief internationale codes	
---	--

DEEL 2

Organisatie en verantwoordelijkheden van de krachtens een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde bekende afzender

Doelstelling: alleen luchtvracht of -post die aan beveiligingscontroles is onderworpen, wordt naar de EU of EER vervoerd. Vracht en post die door een KC3 aan een ACC3 of RA3 is afgeleverd, mag alleen als veilige vracht of post worden aanvaard indien dergelijke beveiligingscontroles door de KC3 worden toegepast. In de volgende delen van de controlelijst wordt nadere informatie verstrekt over deze beveiligingscontroles.

De KC3 moet beschikken over procedures om te garanderen dat passende beveiligingscontroles worden toegepast op alle luchtvracht en -post met bestemming EU of EER en dat veilige vracht en post wordt beschermd totdat deze wordt overgedragen aan een ACC3 of een RA3. De beveiligingsonderzoeken garanderen redelijkerwijs dat geen verboden voorwerpen in de zending zijn verborgen.

Referentie: punt 6.8.3 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998.

2.1. Heeft de entiteit een beveiligingsprogramma vastgesteld?

JA of NEEN	
------------	--

Zo NEEN, ga direct naar punt 2.5.	
-----------------------------------	--

2.2. Informatie over het beveiligingsprogramma van de entiteit

Datum — gebruik exact datumformaat dd/mm/jjjj	
---	--

Versie	
--------	--

Is het beveiligingsprogramma ingediend of goedgekeurd door de desbetreffende bevoegde autoriteit van het land van de entiteit? Zo JA, beschrijf de procedure.	
---	--

2.3. Heeft het beveiligingsprogramma voldoende betrekking op de elementen die vermeld zijn in de delen 4 tot en met 11 van de controlelijst?

JA of NEEN	
------------	--

Zo NEEN, waarom niet?	
-----------------------	--

2.4. Is het beveiligingsprogramma bewijskrachtig, robuust en volledig?

JA of NEEN

Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.

2.5. Heeft de entiteit een procedure opgesteld om te garanderen dat luchtvracht of luchtpost met bestemming EU of EER aan passende beveiligingscontroles wordt onderworpen alvorens te worden overgedragen aan een ACC3 of een RA3?

JA of NEEN

Zo JA, beschrijf de procedure

2.6. Beschikt de entiteit over een beheersysteem (bijvoorbeeld instrumenten, instructies) dat ervoor zorgt dat de vereiste beveiligingscontroles worden verricht?

JA of NEEN

Zo JA, beschrijf het beheersysteem en leg uit of het door de desbetreffende autoriteit of een andere entiteit is goedgekeurd, gecontroleerd of verschaft.

Zo NEEN, leg uit hoe de entiteit garandeert dat de beveiligingscontroles op de vereiste wijze worden uitgevoerd.

2.7. Conclusies en algemene opmerkingen betreffende de betrouwbaarheid, bewijskracht en robuustheid van het proces.

Opmerkingen van de entiteit

Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur

DEEL 3

Identificeerbare luchtvracht of luchtpost

Doelstelling: vaststellen op welk punt of welke plaats vracht/post identificeerbaar wordt als luchtvracht of luchtpost.

3.1. Door inspectie van de productie, verpakking, opslag, selectie, verzending en andere relevante aspecten nagaan waar en hoe een zending luchtvracht of luchtpost met bestemming EU of EER als zodanig identificeerbaar wordt.

Beschrijf

Opmerkingen van de entiteit

Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur

Er zij op gewezen dat gedetailleerde informatie over de bescherming van identificeerbare luchtvracht/luchtpost tegen manipulatie door onbevoegden of sabotage moet worden verstrekt in de delen 6 tot en met 9.

DEEL 4

Indienstname en opleiding van personeel

Doelstelling: Teneinde ervoor te zorgen dat de vereiste beveiligingscontroles worden verricht, stelt de KC3 verantwoordelijk en bevoegd personeel aan om te werken op het gebied van de beveiliging van luchtvracht of -post. Personeelsleden met toegang tot identificeerbare luchtvracht beschikken over alle vaardigheden die vereist zijn om hun taken uit te voeren en worden op passende wijze opgeleid.

Daartoe beschikt de KC3 over een procedure om te garanderen dat alle personeelsleden (zoals permanent personeel, tijdelijk personeel, uitzendkrachten, chauffeurs) met rechtstreekse en ongebeleide toegang tot luchtvracht of luchtpost waarop beveiligingscontroles worden of zijn toegepast:

- a) zijn onderworpen aan initiële en periodieke aan de indienstneming voorafgaande controles of achtergrondcontroles, die ten minste beantwoorden aan de eisen van de lokale autoriteiten van de gevalideerde KC3-locaties, en
- b) een initiële en periodieke beveiligingsopleiding hebben gevolgd om hen bewust te maken van hun beveiligingsverantwoordelijkheden overeenkomstig de eisen van de lokale autoriteiten van de gevalideerde KC3-locaties.

Noot:

- Een achtergrondcontrole is een controle van de identiteit en eerdere ervaring van een persoon, inclusief — indien wettelijk toegestaan — een eventueel strafblad, als onderdeel van de beoordeling van de geschiktheid van die persoon om een beveiligingscontrole uit te voeren of ongebeleide toegang te krijgen tot een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone (ICAO-bijlage 17, definitie).
- Bij een aan de indienstneming voorafgaande controle wordt de identiteit van een persoon vastgesteld op basis van documenten, worden de opleiding en de loopbaan van de betrokken persoon tijdens de voorbije vijf jaar onderzocht, alsmede eventuele onderbrekingen in deze opleiding en loopbaan, en wordt de persoon verzocht een verklaring te ondertekenen waarin zijn eventuele criminele antecedenten in al zijn verblijfplaatsen in ten minste de afgelopen vijf jaar in detail worden toegelicht (EU-definitie).

Referentie: punt 6.8.3.1 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998.

4.1. Bestaat er een procedure om te garanderen dat alle personeelsleden met toegang tot identificeerbare luchtvracht of post aan de indienstneming voorafgaande controles ondergaan om hun achtergrond en vaardigheden te onderzoeken?

JA of NEEN	
Zo JA, vermeld dan op hoeveel voorafgaande jaren de aan de indienstname voorafgaande controle betrekking heeft en door welke entiteit ze wordt uitgevoerd.	

4.2. Heeft deze procedure betrekking op

<input type="checkbox"/> achtergrondcontrole? <input type="checkbox"/> aan de indienstname voorafgaande controle? <input type="checkbox"/> controle van criminele antecedenten? <input type="checkbox"/> interviews <input type="checkbox"/> andere? (geef nadere informatie)	
Licht deze punten toe, geef aan welke entiteit dit element uitvoert en vermeld, voor zover van toepassing, met welk tijdsbestek rekening is gehouden.	

4.3. Bestaat er een procedure om te garanderen dat de persoon die verantwoordelijk is voor de toepassing van en het toezicht op de tenuitvoerlegging van beveiligingscontroles ter plaatse is onderworpen aan een aan de indienstneming voorafgaande controle waarbij zijn achtergrond en vaardigheden zijn onderzocht?

JA of NEEN	
Zo JA, vermeld dan op hoeveel voorafgaande jaren de aan de indienstname voorafgaande controle betrekking heeft en door welke entiteit ze wordt uitgevoerd.	

4.4. Heeft deze procedure betrekking op

<input type="checkbox"/> achtergrondcontrole? <input type="checkbox"/> aan de indienstname voorafgaande controle? <input type="checkbox"/> controle van criminele antecedenten? <input type="checkbox"/> interviews <input type="checkbox"/> andere? (geef nadere informatie)	
Licht deze punten toe, geef aan welke entiteit dit element uitvoert en vermeld, voor zover van toepassing, met welk tijdsbestek rekening is gehouden.	

4.5. Krijgen personeelsleden die toegang hebben tot identificeerbare luchtvracht of luchtpost een veiligheidsbewustmakingsopleiding alvorens toegang tot de identificeerbare luchtvracht of luchtpost te krijgen?

JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf dan de elementen en de duur van de opleiding	

4.6. Krijgen de in punt 4.5 vermelde personeelsleden een periodieke opleiding?

JA of NEEN	
Zo JA, specificeer dan de elementen en de frequentie van de periodieke opleiding	

4.7. Conclusie: volstaan de maatregelen met betrekking tot de indienstneming van personeel en opleiding om te garanderen dat alle personeelsleden die toegang hebben tot identificeerbare luchtvracht of -post met bestemming EU of EER op correcte wijze zijn aangesteld en opgeleid, volgens een norm die voldoende hoog is om te garanderen dat ze zich bewust zijn van hun beveiligingsverantwoordelijkheden?

JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.	
Opmerkingen van de entiteit	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur	

DEEL 5

Fysieke beveiliging

Doelstelling: de KC3 moet over procedures beschikken om te garanderen dat identificeerbare luchtvracht of -post met bestemming EU of EER beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden en/of sabotage. Indien die vracht of post niet beschermd is, kan hij niet als veilige vracht of post worden overgedragen aan een ACC3 of RA3.

De entiteit moet aantonen hoe haar locatie of bedrijfsruimten beveiligd zijn en dat zij over relevante procedures voor toegangscontrole beschikt. Het is van essentieel belang dat de toegang tot de zone waar de identificeerbare luchtvracht of luchtpost wordt verwerkt of opgeslagen, wordt gecontroleerd. Alle deuren, ramen en andere toegangspunten tot veilige luchtvracht of luchtpost met bestemming EU of EER moeten beveiligd zijn of aan toegangscontrole onderworpen zijn.

Fysieke beveiliging kan bestaan uit, maar is niet beperkt tot:

- fysieke obstakels, zoals hekwerk of afsluitingen;
- technologie met behulp van alarmen en/of CCTV-systemen;
- beveiliging door mensen, zoals personeel dat uitsluitend bewakingsactiviteiten moet uitvoeren.

Referentie: punt 6.8.3.1 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998.

5.1. Zijn alle toegangspunten tot identificeerbare luchtvracht/luchtpost aan toegangscontrole onderworpen en is de toegang beperkt tot bevoegde personen?

JA of NEEN	
<p>Indien JA, hoe wordt de toegang gecontroleerd? Leg uit en beschrijf. Er zijn meerdere antwoorden mogelijk.</p> <p><input type="checkbox"/> door beveiligingspersoneel</p> <p><input type="checkbox"/> door ander personeel</p> <p><input type="checkbox"/> handmatige controle indien personen de ruimte mogen betreden</p> <p><input type="checkbox"/> elektronische toegangscontrolesystemen</p> <p><input type="checkbox"/> andere (specificeren)</p>	
<p>Zo JA, hoe wordt ervoor gezorgd dat een persoon toestemming krijgt om de ruimte te betreden? Leg uit en beschrijf. Er zijn meerdere antwoorden mogelijk.</p> <p>— gebruik van een bedrijfsidentiteitskaart</p> <p>— gebruik van een andere identiteitskaart, zoals een paspoort of rijbewijs</p> <p>— lijst van bevoegde personen gebruikt door (beveiligings-)personeel</p> <p>— elektronische toegang, bv. met behulp van een chip</p> <p>— sleutels of toegangscode worden uitsluitend verdeeld aan bevoegd personeel</p> <p>— andere (specificeren)</p>	

5.2. Zijn alle toegangspunten tot identificeerbare luchtvracht of luchtpost beveiligd? Dit omvat toegangspunten die niet permanent worden gebruikt en punten die normaal gezien niet als toegangspunten worden gebruikt, bijvoorbeeld ramen.

JA of NEEN

Zo JA, hoe zijn deze punten beveiligd? Leg uit en beschrijf. Er zijn meerdere antwoorden mogelijk.

- aanwezigheid van bewakingspersoneel
- elektronische toegangscontrolesystemen die toegang verlenen tot slechts één persoon tegelijkertijd
- afsluitingen, bv. luiken of sloten
- CCTV-systeem
- inbraakdetectiesysteem

5.3. Zijn er aanvullende maatregelen om de beveiliging van de bedrijfsruimten in het algemeen te verbeteren?

JA of NEEN

Zo JA, leg uit en beschrijf.

- hekwerk of afsluitingen
- CCTV-systeem
- inbraakdetectiesysteem
- bewaking en patrouilles
- andere (specificeren)

5.4. Is het gebouw stevig gebouwd?

JA of NEEN

5.5. Conclusie: volstaan de door de entiteit genomen maatregelen om te voorkomen dat onbevoegden zich toegang verschaffen tot de delen van de locatie en de bedrijfsruimten waar identificeerbare luchtvracht of luchtpost met bestemming EU of EER wordt verwerkt of opgeslagen?

JA of NEEN

Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.

Opmerkingen van de entiteit

Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur

DEEL 6

Productie

Doelstelling: de KC3 beschikt over procedures die ervoor zorgen dat identificeerbare luchtvracht of luchtpost met bestemming EU of EER tijdens het productieproces beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden en/of sabotage. Indien die vracht of post niet beschermd is, kan hij niet als veilige vracht of post worden overgedragen aan een ACC3 of RA3.

De entiteit moet aantonen dat de toegang tot het productiegedeelte gecontroleerd wordt en dat het productieproces onder toezicht staat. Als het product tijdens de productie kan worden geïdentificeerd als luchtvracht of luchtpost met bestemming EU of EER, moet de entiteit aantonen dat maatregelen zijn genomen om de luchtvracht of luchtpost in dit stadium te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden of sabotage.

Beantwoord deze vragen als het product als luchtvracht/luchtpost met bestemming EU of EER kan worden geïdentificeerd tijdens het productieproces.

6.1. Wordt de toegang tot de productieruimte gecontroleerd en is die toegang beperkt tot bevoegde personen?

JA of NEEN	
Zo JA, leg uit hoe de toegang wordt gecontroleerd en beperkt tot bevoegde personen.	

6.2. Staat het productieproces onder toezicht?

JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf hoe er toezicht op wordt gehouden.	

6.3. Worden controles toegepast om manipulatie tijdens de productiefase te voorkomen?

JA of NEEN	
Zo JA, geef een beschrijving	

6.4. Conclusie: volstaan de door de entiteit genomen maatregelen om identificeerbare luchtvracht of luchtpost met bestemming EU of EER tijdens de productie te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden of sabotage of sabotage?

JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.	
Opmerkingen van de entiteit	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur	

DEEL 7

Verpakking

Doelstelling: de KC3 beschikt over procedures die ervoor zorgen dat identificeerbare luchtvracht of luchtpost met bestemming EU of EER tijdens het verpakkingsproces beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden en/of sabotage. Indien die vracht of post niet beschermd is, kan hij niet als veilige vracht of post worden overgedragen aan een ACC3 of RA3.

De entiteit moet aantonen dat de toegang tot het verpakkingsgedeelte gecontroleerd wordt en dat het verpakkingsproces onder toezicht staat. Als het product tijdens de verpakking kan worden geïdentificeerd als luchtvracht/luchtpost met bestemming EU of EER, moet de entiteit aantonen dat maatregelen zijn genomen om de luchtvracht of luchtpost in dit stadium te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden of sabotage. Alle afgewerkte goederen moeten worden gecontroleerd voordat ze worden verpakt.

Beantwoord deze vragen als het product tijdens het verpakkingsproces kan worden geïdentificeerd als luchtvracht/luchtpost met bestemming EU of EER.

7.1. Wordt de toegang tot de verpakkingsruimte gecontroleerd en is die toegang beperkt tot bevoegde personen?

JA of NEEN

Zo JA, leg uit hoe de toegang wordt gecontroleerd en beperkt tot bevoegde personen.

7.2. Staat het verpakkingsproces onder toezicht?

JA of NEEN

Zo JA, beschrijf hoe er toezicht op wordt gehouden.

7.3. Worden controles toegepast om manipulatie tijdens de verpakkingsfase te voorkomen?

JA of NEEN

Zo JA, geef een beschrijving

7.4. Geef een beschrijving van de afgewerkte buitenste verpakking:

a) Is de afgewerkte buitenste verpakking stevig?

JA of NEEN

Beschrijf

b) Is de afgewerkte buitenste verpakking manipulatieaantonend?

JA of NEEN

Zo JA, beschrijf welk proces wordt toegepast om de verpakking manipulatieaantonend te maken, bijvoorbeeld door gebruik te maken van genummerde zegels, speciale zegels of veiligheidsplakband.

Zo NEEN, beschrijf welke beschermingsmaatregelen er zijn genomen die de integriteit van de zendingen garanderen.

7.5. Conclusie: volstaan de door de entiteit genomen maatregelen om identificeerbare luchtvracht of luchtpost met bestemming EU of EER tijdens de verpakking te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden of sabotage of sabotage?

JA of NEEN

Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.

Opmerkingen van de entiteit

Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur

DEEL 8

Opslag

Doelstelling: de KC3 moet over procedures beschikken om te garanderen dat identificeerbare luchtvracht of -post met bestemming EU of EER tijdens de opslag beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden en/of sabotage. Indien die vracht of post niet beschermd is, kan hij niet als veilige vracht of post worden overgedragen aan een ACC3 of RA3.

De entiteit moet aantonen dat de toegang tot het opslaggedeelte wordt gecontroleerd. Als het product tijdens de opslag kan worden geïdentificeerd als luchtvracht/luchtpost met bestemming EU of EER, moet de entiteit aantonen dat maatregelen zijn genomen om de luchtvracht of luchtpost in dit stadium te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden of sabotage.

Beantwoord deze vragen als het product tijdens de opslag kan worden geïdentificeerd als luchtvracht/luchtpost met bestemming EU of EER.

8.1. Wordt de toegang tot de opslagruimte gecontroleerd en is die toegang beperkt tot bevoegde personen?

JA of NEEN	
Zo JA, leg uit hoe de toegang wordt gecontroleerd en beperkt tot bevoegde personen.	

8.2. Wordt de afgewerkte en verpakte luchtvracht of luchtpost veilig opgeslagen en gecontroleerd op manipulatie?

JA of NEEN	
Zo JA, geef een beschrijving	
Zo NEEN, leg uit hoe de entiteit ervoor zorgt dat de afgewerkte en verpakte luchtvracht en luchtpost met bestemming EU of EER wordt beschermd tegen manipulatie door onbevoegden en sabotage.	

8.3. Conclusie: volstaan de door de entiteit genomen maatregelen om identificeerbare luchtvracht of luchtpost met bestemming EU of EER tijdens de opslag te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden of sabotage of sabotage?

JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.	
Opmerkingen van de entiteit	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur	

DEEL 9

Verzending

Doelstelling: de KC3 beschikt over procedures die ervoor zorgen dat identificeerbare luchtvracht of luchtpost met bestemming EU of EER tijdens het verzendingsproces beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden en/of sabotage. Indien die vracht of post niet beschermd is, mag hij niet als veilige vracht of post worden overgedragen aan een ACC3 of RA3.

De entiteit moet aantonen dat de toegang tot het verzendingsgedeelte wordt gecontroleerd. Als het product tijdens de verzending kan worden geïdentificeerd als luchtvracht/luchtpost met bestemming EU of EER, moet de entiteit aantonen dat maatregelen zijn genomen om de luchtvracht of luchtpost in dit stadium te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden of sabotage.

Beantwoord deze vragen als het product tijdens het verzendingsproces kan worden geïdentificeerd als luchtvracht of luchtpost met bestemming EU of EER.

9.1. Wordt de toegang tot de verzendingsruimte gecontroleerd en is die toegang beperkt tot bevoegde personen?

JA of NEEN	
Zo JA, leg uit hoe de toegang wordt gecontroleerd en beperkt tot bevoegde personen.	

9.2. Wie heeft toegang tot het verzendingsgedeelte? Er zijn meerdere antwoorden mogelijk.

<input type="checkbox"/> werknemers van de entiteit <input type="checkbox"/> machinisten <input type="checkbox"/> bezoekers <input type="checkbox"/> contractanten <input type="checkbox"/> andere (specificeren)	
---	--

9.3. Staat het verzendingsproces onder toezicht?

JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf hoe er toezicht op wordt gehouden.	

9.4. Worden controles toegepast om sabotage in het verzendingsgedeelte te voorkomen?

JA of NEEN	
Zo JA, geef een beschrijving	

9.5. Conclusie: volstaan de door de entiteit genomen maatregelen om identificeerbare luchtvracht of luchtpost met bestemming EU of EER tijdens het verzendingsproces te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden of sabotage?

JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.	
Opmerkingen van de entiteit	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur	

DEEL 10

Zendingen uit andere bronnen

Doelstelling: de KC3 beschikt over procedures die ervoor zorgen dat vracht en/of post die hij niet voor eigen rekening vervoert, niet als veilige vracht of post worden doorgegeven aan een ACC3 of een RA3.

Een KC3 mag zendingen die hij niet voor eigen rekening vervoert aan een RA3 of ACC3 doorgeven, voor zover de volgende voorwaarden zijn vervuld:

- a) ze worden gescheiden van de zendingen die hij voor eigen rekening vervoert, en
- b) de herkomst duidelijk is aangegeven op de zending of op de begeleidende documentatie.

Dergelijke zendingen moeten allemaal worden onderzocht door een RA3 of ACC3 alvorens ze in een luchtvaartuig worden geladen.

10.1. Aanvaardt de entiteit vracht- of postzendingen voor vervoer door de lucht van andere entiteiten?

JA of NEEN	
Zo JA, hoe worden deze dan gescheiden gehouden van de eigen vracht van het bedrijf en hoe wordt ervoor gezorgd dat de erkende agent of vervoerder ze kan herkennen?	
Opmerkingen van de entiteit	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur.	

DEEL 11

Documentatie

Doelstelling: De KC3 zorgt ervoor dat de documenten bij een zending waarop de KC3 beveiligingscontroles heeft toegepast (bijvoorbeeld bescherming), minstens het volgende bevatten:

- a) de unieke alfanumerieke identificatiecode die is ontvangen van de aanwijzende bevoegde autoriteit, en
- b) de inhoud van de zending.

De documenten bij de zending mogen schriftelijk of in elektronisch formaat zijn opgesteld.

Referentie: punt 6.8.3.4 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998

11.1. Zorg de entiteit ervoor dat passende begeleidende documenten worden opgesteld, die de van de aanwijzende bevoegde autoriteit ontvangen UAI en een beschrijving van de zending bevatten?

JA of NEEN	
Zo NEEN, leg uit	

11.2. Conclusie: Volstaat het documenteringsproces om te garanderen dat de vracht of post vergezeld gaat van begeleidende documenten?

JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de reden daarvoor	
Opmerkingen van de entiteit	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur	

DEEL 12

Vervoer

Doelstelling: de KC3 moet over procedures beschikken om te garanderen dat identificeerbare luchtvracht of -post met bestemming EU of EER tijdens het vervoer beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden en/of sabotage. Indien die vracht of post niet beschermd is, mag hij niet als veilige vracht of post worden aanvaard door een ACC3 of RA3.

Tijdens het vervoer is de KC3 verantwoordelijk voor de bescherming van de veilige zendingen. Dit omvat de gevallen waarin het vervoer in zijn naam wordt uitgevoerd door een andere entiteit, zoals een expediteur. Dit omvat niet de gevallen waarin de zendingen worden vervoerd onder de verantwoordelijkheid van een ACC3 of RA3.

Beantwoord deze vragen als het product tijdens het vervoer kan worden geïdentificeerd als luchtvracht of luchtpost met bestemming EU of EER.

12.1. Hoe wordt de luchtvracht of luchtpost overgebracht naar de ACC3 of RA3?

a) Met eigen vervoer van de gevalideerde entiteit?

JA of NEEN

b) Met vervoer van de ACC3 of RA3?

JA of NEEN

c) Via een contractant die door de gevalideerde entiteit wordt ingeschakeld?

JA of NEEN

12.2. Is de luchtvracht of luchtpost manipulatieaantonend verpakt?

JA of NEEN

Zo JA, hoe?

12.3. Wordt het voertuig verzegeld of afgesloten vóór het vervoer?

JA of NEEN

Zo JA, hoe?

12.4. Wanneer genummerde zegels worden gebruikt, wordt de toegang tot de zegels dan gecontroleerd en worden de nummers geregistreerd?

JA of NEEN

Zo JA, hoe?

12.5. Indien van toepassing, ondertekent de betrokken vervoerder de vervoerdersverklaring?

JA of NEEN

12.6. Is de persoon die de vracht vervoert, onderworpen aan specifieke beveiligingscontroles en heeft deze persoon een opleiding gekregen die hem bewust maakt van beveiligingskwesaties voordat hij toestemming heeft gekregen om beveiligde luchtvracht of luchtpost of beide te vervoeren?

JA of NEEN

Zo JA, beschrijf die beveiligingscontroles (bijvoorbeeld aan de indienstneming voorafgaande controle, achtergrondcontrole) en opleiding (bijvoorbeeld opleiding ter bewustmaking van beveiligingskwesaties enz.)

12.7. Conclusie: volstaan de maatregelen om luchtvracht of luchtpost tijdens het vervoer te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden?

JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.	
Opmerkingen van de entiteit	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur	

DEEL 13

Naleving

Doelstelling: na de twaalf vorige delen van deze controlelijst te hebben gecontroleerd, concludeert de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur of zijn verificatie ter plaatse bevestigt dat de beveiligingscontroles ten uitvoer worden gelegd in overeenstemming met de doelstellingen van deze controlelijst voor luchtvracht of luchtpost met bestemming EU of EER.

Er zijn twee verschillende scenario's mogelijk. De EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur concludeert dat de entiteit:

- 1) erin is geslaagd de doelstellingen te verwezenlijken die in deze controlelijst zijn vermeld. Binnen een maand na de verificatie ter plaatse wordt een valideringsverslag verstrekt aan de aanwijzende bevoegde autoriteit en de gevalideerde entiteit;
- 2) er niet in is geslaagd de doelstellingen te verwezenlijken die in deze controlelijst zijn vermeld. In dat geval mag de entiteit geen luchtvracht of -post met bestemming EU of EER afleveren aan een ACC3 of RA3 zonder dat deze eerst door een erkende partij aan een beveiligingsonderzoek wordt onderworpen. De entiteit ontvangt een kopie van de ingevulde controlelijst, met vermelding van de tekortkomingen.

De EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur moet in overweging nemen dat deze beoordeling gebaseerd is op een algemene methodiek met op doelstellingen gerichte naleving.

13.1. Algemene conclusie: Geef aan welk scenario de gevalideerde situatie het best omschrijft

1 of 2	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur	
Opmerkingen van de entiteit	

Naam van de valideur:

Datum:

Handtekening:

- 2) Ik verstrek de aanwijzende bevoegde autoriteit onverwijld, en uiterlijk binnen vijftien werkdagen, relevante bijzonderheden als:
- a) zich wijzigingen voordoen in het beveiligingsprogramma van [naam de luchtvaartmaatschappij];
 - b) de algemene verantwoordelijkheid voor beveiliging wordt toegewezen aan een andere persoon dan die welke in punt 1.7 van aanhangsel 6-C3 van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 wordt vermeld;
 - c) er andere wijzigingen met betrekking tot uw bedrijfsruimten of procedures hebben plaatsgevonden die aanzienlijke gevolgen voor de beveiliging kunnen hebben;
 - d) de luchtvaartmaatschappij haar activiteiten beëindigt, geen luchtvracht of -post met bestemming de Unie meer behandelt, of niet meer kan voldoen aan de in dit verslag gevalideerde eisen van de relevante Uniewetgeving
- 3) [naam van de luchtvaartmaatschappij] zorgt voor de instandhouding van het beveiligingsniveau dat door dit verslag wordt bevestigd als zijnde in overeenstemming met het doel van de controlelijst en, voor zover van toepassing, voor de tenuitvoerlegging van eventuele aanvullende beveiligingsmaatregelen die moeten worden genomen om als ACC3 te worden aangewezen in het geval de beveiligingsnormen onvoldoende werden geacht, en dit tot de volgende validering van de activiteiten van [naam van de luchtvaartmaatschappij].
- 4) [naam van de luchtvaartmaatschappij] brengt de aanwijzende bevoegde autoriteit op de hoogte als zij niet in staat is de toepassing te vragen, te krijgen of te garanderen van passende beveiligingscontroles op vracht of post die zij aanvaardt voor vervoer naar de EU of EER, of als zij geen effectief toezicht kan houden op haar toeleveringsketen.

Namens [naam van de luchtvaartmaatschappij] aanvaard ik de volledige verantwoordelijkheid voor deze verklaring.

Naam:

Functie in het bedrijf:

Datum:

Handtekening:

AANHANGSEL 6-H2

VERBINTENISVERKLARING — KRACHTENS EEN EU-LUCHTVAARTBEVEILIGINGSVALIDERING GEVALIDEERDE ERKENDE AGENT IN EEN DERDE LAND (RA3)

Namens [naam van de entiteit] neem ik nota van het volgende:

In dit verslag wordt het beveiligingsniveau vastgesteld dat wordt toegepast op luchtvracht met bestemming EU of EER ten opzichte van de beveiligingsnormen die in de controlelijst worden vermeld of waarnaar in de controlelijst wordt verwezen.

[Naam van de entiteit] kan alleen als „krachtens een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde erkende agent in een derde land” (RA3) worden aangewezen als een EU-luchtvaartbeveiligingsvalideringsverslag is ingediend bij en aanvaard door de bevoegde autoriteit van een lidstaat van de Europese Unie of IJsland, Noorwegen of Zwitserland, en als de gegevens van de RA3 in de EU- gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen zijn opgenomen.

Als de bevoegde autoriteit van een lidstaat van de Unie of de Europese Commissie vaststelt dat de maatregelen waarnaar wordt verwezen in het verslag niet zijn nageleefd, kan dit leiden tot de intrekking van de reeds voor die locaties verkregen aanwijzing van [naam van de entiteit] als RA3, waardoor [naam van de entiteit] geen luchtvracht of -post met bestemming EU of EER meer mag afleveren aan een ACC3 of een andere RA3.

Het verslag is geldig gedurende drie jaar en verstrijkt uiterlijk op ...

Namens [naam van de entiteit] verklaar ik dat:

- 1) [naam van de entiteit] passende follow-upmaatregelen aanvaardt met het oog op het toezicht op de in het verslag bevestigde normen;
- 2) Ik verstrek de aanwijzende bevoegde autoriteit onverwijld, en uiterlijk binnen vijftien werkdagen, relevante bijzonderheden als:
 - a) zich wijzigingen voordoen in het beveiligingsprogramma van [naam de entiteit];

- b) de algemene verantwoordelijkheid voor beveiliging wordt toegewezen aan een andere persoon dan die welke in punt 1.9 van aanhangsel 6-C2 van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 wordt vermeld;
 - c) er andere wijzigingen met betrekking tot uw bedrijfsruimten of procedures hebben plaatsgevonden die aanzienlijke gevolgen voor de beveiliging kunnen hebben;
 - d) de onderneming haar activiteiten beëindigt, geen luchtvracht of -post met bestemming de Europese Unie meer behandelt, of niet meer kan voldoen aan de in dit verslag gevalideerde eisen van de relevante Uniewetgeving
- 3) [naam van de entiteit] zorgt voor de instandhouding van het beveiligingsniveau dat door dit verslag wordt bevestigd als zijnde in overeenstemming met het doel van de controlelijst en, voor zover van toepassing, voor de tenuitvoerlegging van eventuele aanvullende beveiligingsmaatregelen die moeten worden genomen om als RA3 te worden aangewezen in het geval de beveiligingsnormen onvoldoende werden geacht, en dit tot de volgende validering van de activiteiten van [naam van de entiteit].
- 4) [naam van de entiteit] zal de ACC3s en RA3s's aan wie hij beveiligde luchtvracht en/of luchtpost aflevert op de hoogte brengen wanneer [naam van de entiteit] niet langer handel drijft, geen luchtvracht/-post meer behandelt of niet meer kan voldoen aan de eisen die in dit verslag zijn gevalideerd.

Namens [naam van de entiteit] aanvaard ik de volledige verantwoordelijkheid voor deze verklaring.

Naam:

Functie in het bedrijf:

Datum:

Handtekening:

AANHANGSEL 6-H3

VERBINTENISVERKLARING — KRACHTENS EEN EU-LUCHTVAARTBEVEILIGINGSVALIDERING GEVALIDEERDE BEKENDE AFZENDER IN EEN DERDE LAND (KC3)

Namens [naam van de entiteit] neem ik nota van het volgende:

In dit verslag wordt het beveiligingsniveau vastgesteld dat wordt toegepast op luchtvracht met bestemming EU of EER ten opzichte van de beveiligingsnormen die in de controlelijst worden vermeld of waarnaar in de controlelijst wordt verwezen.

[Naam van de entiteit] kan alleen als „krachtens een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde bekende afzender in een derde land” (KC3) worden aangewezen als een EU-luchtvaartbeveiligingsvalideringsverslag is ingediend bij en aanvaard door de bevoegde autoriteit van een lidstaat van de Europese Unie of IJsland, Noorwegen of Zwitserland, en als de gegevens van de KC3 in de EU- gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen zijn opgenomen.

Als de bevoegde autoriteit van een lidstaat van de Unie of de Europese Commissie vaststelt dat de maatregelen waarnaar wordt verwezen in het verslag niet zijn nageleefd, kan dit leiden tot de intrekking van de reeds voor die locaties verkregen aanwijzing van [naam van de entiteit] als KC3, waardoor [naam van de entiteit] geen luchtvracht of -post met bestemming EU of EER meer mag afleveren aan een ACC3 of een RA3.

Het verslag is geldig gedurende drie jaar en verstrijkt uiterlijk op ...

Namens [naam van de entiteit] verklaar ik dat:

- 1) [naam van de entiteit] passende follow-upmaatregelen aanvaardt met het oog op het toezicht op de in het verslag bevestigde normen;
- 2) Ik verstrek de aanwijzende bevoegde autoriteit onverwijld, en uiterlijk binnen vijftien werkdagen, relevante bijzonderheden als:
 - a) zich wijzigingen voordoen in het beveiligingsprogramma van [naam de entiteit];
 - b) de algemene verantwoordelijkheid voor beveiliging wordt toegewezen aan een andere persoon dan die welke in punt 1.9 van aanhangsel 6-C4 van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 wordt vermeld;

- c) er andere wijzigingen met betrekking tot uw bedrijfsruimten of procedures hebben plaatsgevonden die aanzienlijke gevolgen voor de beveiliging kunnen hebben;
 - d) de onderneming haar activiteiten beëindigt, geen luchtvracht/-post met bestemming de Europese Unie meer behandelt, of niet meer kan voldoen aan de in dit verslag gevalideerde eisen van de relevante Uniewetgeving
- 3) [naam van de entiteit] zorgt voor de instandhouding van het beveiligingsniveau dat door dit verslag wordt bevestigd als zijnde in overeenstemming met het doel van de controlelijst en, voor zover van toepassing, voor de tenuitvoerlegging van eventuele aanvullende beveiligingsmaatregelen die moeten worden genomen om als KC3 te worden aangewezen in het geval de beveiligingsnormen onvoldoende werden geacht, en dit tot de volgende validering van de activiteiten van [naam van de entiteit].
- 4) [naam van de entiteit] zal de ACC3s en RA3s's aan wie hij beveiligde luchtvracht en/of luchtpost aflevert op de hoogte brengen wanneer [naam van de entiteit] niet langer handel drijft, geen luchtvracht/-post meer behandelt of niet meer kan voldoen aan de eisen die in dit verslag zijn gevalideerd.

Namens [naam van de entiteit] aanvaard ik de volledige verantwoordelijkheid voor deze verklaring.

Naam:

Functie in het bedrijf:

Datum:

Handtekening:".

34) Punt 8.1.3.2 wordt als volgt gewijzigd:

a) het bepaalde onder c) wordt vervangen door:

„c) Als de bevoegde autoriteit tevreden is met de overeenkomstig de punten a) en b) verstrekte informatie, zorgt zij ervoor dat de nodige gegevens van de erkende leverancier uiterlijk de volgende werkdag in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen worden ingevoerd. Bij de invoer van de gegevens in de gegevensbank geeft de bevoegde autoriteit elke goedgekeurde locatie een unieke alfanumerieke identificatiecode in het standaardformaat. Als de autoriteit geen genoegen neemt met die informatie, deelt hij de redenen daarvoor onverwijld mee aan de entiteit die om goedkeuring als erkende leverancier heeft gevraagd;”;

b) het volgende punt d) wordt toegevoegd:

„d) een erkende leverancier wordt pas als goedgekeurd beschouwd wanneer zijn gegevens zijn opgenomen in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen.”.

35) Punt 11.2.2, onder e), wordt vervangen door:

„e) kennis van de identificatiekaartsystemen die in gebruik zijn;”.

36) Aan punt 11.2.3.8 wordt de volgende alinea toegevoegd:

„Indien de persoon houder is van een luchthavenidentiteitskaart, moet die opleiding bovendien ook resulteren in elk van de volgende bekwaamheden:

- h) inzicht in de configuratie van de beveiligingsopstelling en het verloop van een beveiligingsonderzoek;
- i) kennis van de relevante procedures voor toegangscontrole en beveiligingsonderzoeken;
- j) kennis van de luchthavenidentiteitskaarten die op de luchthaven worden gebruikt;
- k) kennis van de aangifteprocedures;
- l) de bekwaamheid om passend te reageren op beveiligingsgerelateerde incidenten.”.

37) Aan punt 11.2.3.9 wordt de volgende alinea toegevoegd:

„Indien de persoon houder is van een luchthavenidentiteitskaart, moet die opleiding bovendien ook resulteren in elk van de volgende bekwaamheden:

- k) inzicht in de configuratie van de beveiligingsopstelling en het verloop van een beveiligingsonderzoek;
- l) kennis van de relevante procedures voor toegangscontrole en beveiligingsonderzoeken;
- m) kennis van de identificatiekaarten die in gebruik zijn;
- n) de bekwaamheid om passend te reageren op beveiligingsgerelateerde incidenten.”.

38) Aan punt 11.2.3.10 wordt de volgende alinea toegevoegd:

„Indien de persoon houder is van een luchthavenidentiteitskaart, moet die opleiding bovendien ook resulteren in elk van de volgende bekwaamheden:

- k) inzicht in de configuratie van de beveiligingsopstelling en het verloop van een beveiligingsonderzoek;
- l) kennis van de relevante procedures voor toegangscontrole en beveiligingsonderzoeken;
- m) kennis van de identificatiekaarten die in gebruik zijn;
- n) de bekwaamheid om passend te reageren op beveiligingsgerelateerde incidenten.”.

39) Aan punt 11.5.1 wordt de volgende alinea toegevoegd:

„Instructeurs moeten minstens om de vijf jaar opnieuw worden gecertificeerd.”.

40) Punt 11.6.4.3 wordt vervangen door:

„11.6.4.3. Als een lidstaat er niet meer van overtuigd is dat een EU-luchtvaartbeveiligingsvalideerder voldoet aan de in punt 11.6.3.1 of 11.6.3.5 vermelde eisen, trekt zij de goedkeuring in en schrapt zij de valideerder uit de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen, of brengt zij de bevoegde autoriteit die de valideerder heeft goedgekeurd op de hoogte, met vermelding van de redenen van haar bezorgdheid.”.

41) Aanhangsel 11-A wordt vervangen door:

„AANHANGSEL 11-A

ONAFHANKELIJKHEIDSVERKLARING — EU-LUCHTVAARTBEVEILIGINGSVALIDATEUR

- a) Ik bevestig dat ik het niveau van naleving van de gevalideerde entiteit op onpartijdige en objectieve wijze heb vastgesteld.
- b) Ik bevestig dat ik niet in dienst ben en de voorbije twee jaar niet in dienst ben geweest bij de gevalideerde entiteit.
- c) Ik bevestig dat ik geen economische of andere directe of indirecte belangen heb in het resultaat van de valideringsactiviteit, de gevalideerde entiteit of de filialen ervan.
- d) Ik bevestig dat ik geen bedrijfsrelaties heb met de gevalideerde entiteit op gebieden die verband houden met luchtvaartbeveiliging, bijvoorbeeld wat opleiding en consultancy betreft, en deze in de voorbije twaalf maanden ook niet heb gehad.
- e) Ik bevestig dat het verslag van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gebaseerd is op een grondige feitelijke evaluatie van relevante beveiligingsdocumenten, bestaande uit:
 - het beveiligingsprogramma van de gevalideerde entiteit of gelijkwaardige documenten, en
 - een verificatie ter plaatse en de tenuitvoerlegging daarvan.
- f) Ik bevestig dat het verslag van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gebaseerd is op een beoordeling van alle beveiligingsrelevante gebieden waarover de valideerder een mening moet geven op basis van de relevante EU-controlelijst.
- g) Ik bevestig dat ik een methode heb toegepast die het mogelijk maakt afzonderlijke verslagen van EU-luchtvaartbeveiligingsvalideringen op te stellen voor elke gevalideerde entiteit, en die garandeert dat de informatieopdracht objectief en onpartijdig wordt uitgevoerd, in het geval meerdere entiteiten tegelijk worden gevalideerd.
- h) Ik bevestig dat ik geen financiële of andere voordelen heb aanvaard, met uitzondering van een redelijke vergoeding voor de validering en een vergoeding van mijn reis- en verblijfskosten.

Ik aanvaard de volledige verantwoordelijkheid voor het verslag van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering.

Naam van de gevalideerde entiteit:

Naam van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideerder:

Datum:

Handtekening:”.

42) De punten 12.7.1.2 en 12.7.1.3 worden vervangen door:

„12.7.1.2. De wijze waarop de apparatuur wordt gebruikt, moet garanderen dat de verpakking zodanig geplaatst en georiënteerd is dat de detectiecapaciteiten volledig worden aangewend.

12.7.1.3. De apparatuur moet in de volgende gevallen een alarmsignaal geven:

- a) als hij risicomaterialen detecteert;
- b) als hij de aanwezigheid detecteert van een voorwerp dat verhindert dat risicomaterialen worden gedetecteerd;
- c) als hij niet kan beoordelen of de spuitbus, vloeistof of gel al dan niet onschadelijk is;
- d) als de inhoud van het aan een beveiligingsonderzoek onderworpen stuk bagage een te hoge dichtheid heeft om te worden geanalyseerd.”.

43) Punt 12.7.1.4 wordt geschrapt.

44) Punt 12.7.2.2 wordt vervangen door:

„12.7.2.2. Alle LEDES-apparatuur moet voldoen aan norm 2.”.

45) Punt 12.7.2.3 wordt geschrapt.

46) Punt 12.9.2.5 wordt vervangen door:

„12.9.2.5. Een explosievenspeurhond die wordt ingezet om explosieven op te speuren, wordt uitgerust met passende voorzieningen die de unieke identificatie van de explosievenspeurhond mogelijk maken.”.
