

II

(Icke-lagstiftningsakter)

FÖRORDNINGAR

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2017/815

av den 12 maj 2017

om ändring av genomförandeförordning (EU) 2015/1998 vad gäller förtydligande, harmonisering och förenkling av vissa specifika åtgärder för luftfartsskydd

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

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

av följande skäl:

- (1) Erfarenheterna av genomförandet av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1998 ⁽²⁾ har visat att det finns ett behov av smärre ändringar av formerna för genomförandet av vissa gemensamma grundläggande standarder. De ändringar som föreslås i de bifogade texterna skapar inte några väsentliga nya krav, utan underlättar det praktiska genomförandet av EU:s åtgärder för luftfartsskydd och bygger på synpunkter som mottagits från medlemsstater och intressenter inom området luftfartsskydd.
- (2) Vissa specifika åtgärder för luftfartsskydd bör förtydligas, harmoniseras eller förenklas för att öka den rättsliga tydligheten, standardisera den gemensamma tolkningen av lagstiftningen och ytterligare säkerställa bästa genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd.
- (3) Ändringarna rör genomförandet av ett begränsat antal åtgärder avseende luftfartsskydd på flygplatser, säkerhetsåtgärder för luftfartyg, säkerhetskontroll av vätskor, aerosoler och geléer, lastrumsbagage, frakt och post, förnödenheter för användning ombord på luftfartyg, rekrytering och utbildning av personal samt säkerhetsutrustning.
- (4) Efter ikraftträdandet av denna förordning bör det vara förbjudet för säkerhetsgodkända speditörer att godkänna ytterligare kontoavsändare såsom rekommenderas i Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) skrivelse 16/85. Kontoavsändare som har godkänts före ikraftträdandet av denna förordning bör senast innan de förlorar sin status den 30 juni 2021 ha möjlighet att bli säkerhetsgodkända speditörer eller kända avsändare.
- (5) Genomförandeförordning (EU) 2015/1998 bör därför ändras i enlighet med detta.
- (6) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från kommittén för luftfartsskyddet inom den civila luftfarten.

⁽¹⁾ EUT L 97, 9.4.2008, s. 72.

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

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998 ska ändras i enlighet med bilagan till den här förordningen.

Artikel 2

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

Den ska tillämpas från och med den 1 juni 2017.

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

Utfärdad i Bryssel den 12 maj 2017.

På kommissionens vägnar
Jean-Claude JUNCKER
Ordförande

BILAGA

Bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998 ska ändras på följande sätt:

1. Punkt 1.0.3 ska ersättas med följande:

"1.0.3 Utan att det påverkar kriterierna för undantag i del K i bilagan till kommissionens förordning (EG) nr 272/2009 (*) får den behöriga myndigheten tillåta särskilda säkerhetsåtgärder eller göra undantag för skydd och säkerhet av flygplatsers flygsida för dagar då lastning, lossning, ombordstigning eller avstigning sker på högst ett luftfartyg åt gången, antingen inom den känsliga delen av behörighetsområdet eller vid en flygplats som inte omfattas av punkt 1.1.3.

(*) Kommissionens förordning (EG) nr 272/2009 av den 2 april 2009 om komplettering av de gemensamma grundläggande standarder för skydd av civil luftfart som fastställs i bilagan till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 (EUT L 91, 3.4.2009, s. 7)."

2. Punkt 1.1.3.1 ska ersättas med följande:

"1.1.3.1 Känsliga delar ska upprättas vid flygplatser där fler än 60 personer har behörighetskort som ger tillträde till behörighetsområden."

3. I punkt 1.2.6.2 ska andra stycket utgå.

4. Punkt 1.2.6.3 ska ersättas med följande:

"1.2.6.3 Elektroniska passerkort för fordon ska antingen

a) fästas på fordonet på ett sätt som säkerställer att kortet inte kan överföras till ett annat fordon, eller

b) knyts till det registrerade fordonets användare via en säker fordonsregistreringsdatabas.

På elektroniska passerkort för fordon behöver varken de områden till vilka fordonet beviljas tillträde eller sista giltighetsdagen anges, förutsatt att dessa uppgifter kan läsas elektroniskt och kontrolleras innan fordonet släpps in i behörighetsområden. Elektroniska passerkort för fordon ska även vara elektroniskt läsbara i behörighetsområden."

5. Punkt 1.3.1.8 ska ersättas med följande:

"1.3.1.8 Djur som används för operativa behov och hanteras av en person som har ett giltigt behörighetskort ska genomgå en visuell kontroll innan tillträde till behörighetsområden beviljas."

6. Följande punkt ska läggas till som punkt 1.3.1.9:

"1.3.1.9 Säkerhetskontroll av andra personer än passagerare och medförda föremål ska också omfattas av de kompletterande bestämmelser som fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005."

7. Punkt 1.6.4 ska ersättas med följande:

"1.6.4 Ovanstående ska fastställas innan personen tillåts föra med sig föremålen i fråga till behörighetsområdet och när personen konfronteras av säkerhetspersonal som utför övervakning och patrullering enligt punkt 1.5.1 c)."

8. Punkt 3.0.6 ska ersättas med följande:

"3.0.6 Förteckningen över förbjudna föremål för säkerhetsundersökningar av inre områden i luftfartyget är densamma som den i tillägg 1-A. Monterade explosiva och brandfarliga anordningar ska betraktas som förbjudna föremål för säkerhetsundersökningar av yttre områden på luftfartyget."

9. Följande punkter ska läggas till som punkterna 3.0.7 och 3.0.8:

"3.0.7 Vid tillämpningen av detta kapitel avses med "servicepaneler och serviceluckor" yttre tillträdespunkter och utrymmen som har externa handtag eller externa snäpplås-paneler och som rutinemässigt används för att tillhandahålla marktjänster för luftfartyg.

3.0.8 Hänvisningar till tredjeländer i detta kapitel och i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005 omfattar andra länder och territorier på vilka, i enlighet med artikel 355 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, avdelning VI tredje delen i det fördraget inte är tillämplig."

10. Punkt 4.1.3.1 ska ersättas med följande:

"4.1.3.1 Vätskor, aerosoler och geléer kan, när de kommer in på behörighetsområdet, undantas från säkerhetskontroll med LEDS-utrustning i följande fall:

- a) Om de är i särskilda behållare med en volym på högst 100 milliliter eller motsvarande i en genomskinlig, återförslutningsbar plastpåse med en volym på högst 1 liter, varvid innehållet i plastpåsen ska rymmas i påsen utan problem och påsen ska vara helt stängd.
- b) Om de är förseglade i en säkerhetsförsluten påse (STEB) för särskild användning efter att ha inhandlats lokalt på flygplatsens flygsida."

11. Punkt 4.1.3.2 ska ersättas med följande:

"4.1.3.2 Säkerhetsförslutna påsar (STEB) för särskild användning enligt led b i punkt 4.1.3.1 ska

- a) tydligt kunna identifieras som säkerhetsförsluten påse (STEB) från den flygplatsen, och
- b) innehålla bevis på att innehållet inhandlats på den flygplatsen under de senaste tre timmarna, och
- c) omfattas av de ytterligare bestämmelser som fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005."

12. Punkt 4.1.3.3 ska ersättas med följande:

"4.1.3.3 Den behöriga myndigheten får upprätta kategorier av vätskor, aerosoler och geléer som, på sakliga grunder, ska genomgå speciella procedurer för säkerhetskontroll eller kan undantas från säkerhetskontroll. Kommissionen ska informeras om sådana kategorier som upprättats."

13. Följande punkt ska läggas till som punkt 4.1.3.4:

"4.1.3.4 Säkerhetskontrollen av vätskor, aerosoler och geléer ska också omfattas av de ytterligare bestämmelser som fastställs i kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005."

14. Punkt 5.4.3 ska ersättas med följande:

"5.4.3 Lufttrafikföretaget ska se till att passagerarna är informerade om förbjudna föremål som anges i förteckningen i tillägg 5-B innan incheckningen avslutas."

15. I punkt 6.2.1.5 ska andra stycket utgå.

16. Punkt 6.3.2.2 ska ersättas med följande:

"6.3.2.2 Den säkerhetsgodkända speditören eller lufttrafikföretaget ska be den person som lämnar en försändelse att legitimera sig med id-kort, pass, körkort eller annan identitetshandling som bär personens foto och har utfärdats eller erkänts av den nationella myndigheten. Kortet eller identitetshandlingen ska användas för att legitimera den person som lämnar försändelsen."

17. Punkt 6.3.2.4 ska ersättas med följande:

"6.3.2.4 När säkerhetsåtgärderna enligt punkterna 6.3.2.1–6.3.2.3 i denna bilaga och punkt 6.3 i bilagan till kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005 har genomförts ska den säkerhetsgodkända speditören säkerställa skyddet av frakt och post i enlighet med punkt 6.6."

18. Punkt 6.3.2.6 e ska ersättas med följande:

"e) Skälet till att säkerhetsstatusen utfärdats, med angivelsen

- i) "KC", som betyder att försändelsen mottagits från en känd avsändare, eller
- ii) "AC", som betyder att försändelsen mottagits från en kontoavsändare, eller
- iii) "RA", som betyder att försändelsen har valts ut av en säkerhetsgodkänd speditör, eller
- iv) av de metoder som använts för säkerhetskontrollen, dvs.
 - manuell genomsökning (PHS),
 - röntgenutrustning (XRY),
 - EDS-utrustning (EDS),
 - sprängämnessundar (EDD),
 - ETD-utrustning (ETD),

- visuell kontroll (VCK),
- metalldetektorer (CMD),
- någon annan metod i enlighet med punkt 6.2.1.6, varvid den använda metoden ska anges, eller

v) av skälen till att försändelsen undantagits från säkerhetskontroll.”.

19. Punkt 6.4.1.2 a och b ska ersättas med följande:

”a) Sökanden ska ansöka om godkännande från den behöriga myndigheten i den medlemsstat i vilken dess anläggning är belägen.

Sökanden ska lämna in ett säkerhetsprogram till den behöriga myndigheten. I programmet ska de metoder och åtgärder beskrivas som ska tillämpas av avsändaren i syfte att följa bestämmelserna i förordning (EG) nr 300/2008 och dess genomförandeakter. I programmet ska det också anges hur avsändaren själv kommer att övervaka efterlevnaden av dessa metoder och åtgärder.

Sökanden ska få tillgång till *Vägledning för kända avsändare*, som ingår i tillägg 6-B, och *Valideringschecklista för kända avsändare*, som ingår i tillägg 6-C.

b) Den behöriga myndigheten, eller en validerare för luftfartsskydd i EU som agerar på myndighetens vägnar, ska granska säkerhetsprogrammet och genom en kontroll på plats av de angivna anläggningarna fastställa huruvida sökanden uppfyller kraven i förordning (EG) nr 300/2008 och dess genomförandeakter.

I syfte att bedöma om sökanden uppfyller kraven ska den behöriga myndigheten eller en validerare för luftfartsskydd i EU som agerar på myndighetens vägnar använda *Valideringschecklista för kända avsändare*, som ingår i tillägg 6-C. Denna checklista omfattar en försäkran om åtagande som ska undertecknas av sökandens rättsliga företrädare eller av den person som är ansvarig för säkerheten vid anläggningen.

När checklistan för validering är ifylld ska uppgifterna i checklistan anses vara sekretessbelagda.

Den undertecknade försäkran ska behållas av den berörda behöriga myndigheten, eller av valideraren för luftfartsskydd i EU som ska göra den tillgänglig för den berörda behöriga myndigheten.”.

20. I punkt 6.4.1.6 ska andra stycket utgå.

21. Punkterna 6.5.1–6.5.4 ska ersättas med följande:

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

- Uppgifter om företaget, inklusive korrekt företagsadress.
- Företagets typ av verksamhet.
- Kontaktuppgifter, även kontaktuppgifterna för säkerhetsansvariga personer (en eller flera).
- Momsregistreringsnummer eller företagets organisationsnummer.
- Undertecknad ”Försäkran om åtagande – kontoavsändare” enligt tillägg 6-D.

Om kontoavsändaren innehar ett AEO-certifikat enligt led b eller c i artikel 14a.1 i kommissionens förordning (EEG) nr 2454/93, ska AEO-certifikatets nummer bevaras i den databas som avses i första stycket.

Databasen ska finnas tillgänglig för inspektion av den behöriga myndigheten.

6.5.2 Om det inte förekommer någon aktivitet som rör transport av flygfrakt eller flygpost på kontoavsändarens konto under en tvåårsperiod ska dennes status som kontoavsändare löpa ut.

6.5.3 Om den behöriga myndigheten eller den säkerhetsgodkända speditören inte längre anser att kontoavsändaren efterlever instruktionerna i tillägg 6-D ska den säkerhetsgodkända speditören omedelbart upphäva kontoavsändarens status. Statusen för varje kontoavsändare som har godkänts av en säkerhetsgodkänd speditör kommer att upphöra att gälla den 30 juni 2021.

6.5.4 Om de säkerhetsåtgärder som avses i *Instruktioner för luftfartsskydd för kontoavsändare* av någon anledning inte har genomförts för en försändelse, eller om kontoavsändaren inte är upphovsman till försändelsen, ska kontoavsändaren tydligt ange detta för den säkerhetsgodkända speditören så att punkt 6.3.2.3 kan tillämpas.”.

22. Punkterna 6.5.5 och 6.5.6 ska utgå.

23. I punkt 6.6.2 ska rubriken ersättas med följande:

”Skydd av frakt och post under hantering, lagring och lastning på ett luftfartyg”.

24. Punkt 6.6.2.2 ska ersättas med följande:

”6.6.2.2 Försändelser av frakt och post som finns på en plats som inte är en känslig del av ett behörighetsområde ska skyddas från obehörig åtkomst till dess att de överlämnas till en annan säkerhetsgodkänd speditör eller ett lufttrafikföretag. Försändelser ska vara belägna i de delar av den säkerhetsgodkända speditörens lokaler som är skyddade genom tillträdeskontroll eller, om de är belägna utanför sådana delar, ska anses vara skyddade mot obehörig åtkomst om

a) de är fysiskt skyddade så att införandet av förbjudna föremål omöjliggörs, eller om

b) de inte lämnas obevakade och tillgången är begränsad till personer som arbetar med skydd och lastning av frakt och post på luftfartyget.”.

25. Punkterna 6.8.2.3 och 6.8.2.4 ska ersättas med följande:

”6.8.2.3 Den behöriga myndigheten får godta rapporten om valideringen av luftfartsskydd i EU för en verksamhetsutövare i ett tredjeland, eller för en annan ACC3, för ACC3-godkännande om den verksamhetsutövaren eller ACC3 ansvarar för hela fraktverksamheten, inklusive lastning i luftfartygets lastutrymme, på uppdrag av den sökande ACC3 och rapporten om valideringen av luftfartsskydd i EU täcker all denna verksamhet.

6.8.2.4 Valideringen av luftfartsskydd i EU ska dokumenteras i en valideringsrapport bestående av åtminstone en försäkran om åtagande i enlighet med tillägg 6-H1, checklistan i enlighet med tillägg 6-C3 och en försäkran från valideraren för luftfartsskydd i EU i enlighet med tillägg 11-A. Valideraren för luftfartsskydd i EU ska lämna in valideringsrapporten till den behöriga myndigheten och förse det validerade lufttrafikföretaget med en kopia.”.

26. Punkt 6.8.2.5 ska utgå.

27. Punkt 6.8.3.1 ska ersättas med följande:

”6.8.3.1 En ACC3 ska se till att all frakt och post som transporteras för transferering, transitering eller lossning vid en flygplats i unionen säkerhetskontrolleras såvida inte

a) försändelsen har varit föremål för föreskrivna säkerhetsåtgärder genomförda av en säkerhetsgodkänd speditör som validerats för luftfartsskydd i EU (RA3) och har skyddats från obehörig åtkomst sedan dessa säkerhetsåtgärder genomfördes och fram till lastningen, eller

b) försändelsen har varit föremål för föreskrivna säkerhetsåtgärder genomförda av en känd avsändare som validerats för luftfartsskydd i EU (KC3) och har skyddats från obehörig åtkomst sedan dessa säkerhetsåtgärder genomfördes och fram till lastningen, eller

c) försändelsen har varit föremål för föreskrivna säkerhetsåtgärder genomförda av en kontoavsändare (AC3), under ansvar av en ACC3 eller av en säkerhetsgodkänd speditör som validerats för luftfartsskydd i EU (RA3), och har skyddats från obehörig åtkomst sedan dessa säkerhetsåtgärder genomfördes och fram till lastningen, och den inte fraktas på ett passagerarluftfartyg, eller

d) försändelsen är undantagen från säkerhetskontroll i enlighet med punkt 6.1.1 d och har skyddats mot obehörig åtkomst från det ögonblick då den blev identifierbar flygfrakt eller identifierbar flygpost och fram till lastningen.

Led c ska tillämpas till och med den 30 juni 2021.”.

28. Punkterna 6.8.3.4 och 6.8.3.5 ska ersättas med följande:

”6.8.3.4 När en ACC3, RA3 eller KC3 förmedlar försändelser, för vilka den har genomfört föreskrivna säkerhetsåtgärder, till en annan ACC3 eller RA3, ska den i den åtföljande dokumentationen ange den unika alfanumeriska identitetskod som erhållits från den behöriga myndighet som utfärdar godkännandet.

- 6.8.3.5 När en ACC3 eller RA3 tar emot en försändelse ska den fastställa om det lufttrafikföretag eller den verksamhetsutövare från vilket/vilken den tar emot försändelsen är en annan ACC3, RA3 eller KC3 genom att
- kontrollera om den unika alfanumeriska identitetskoden för den verksamhetsutövare som levererar försändelsen anges i den åtföljande dokumentationen, och
 - bekräfta att det lufttrafikföretag eller den verksamhetsutövare som levererar försändelsen innehar en aktiv status i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan för den angivna flygplatsen eller anläggningen, beroende på vad som är tillämpligt.

Om identitetskoden inte anges i den åtföljande dokumentationen, eller om det lufttrafikföretag eller den verksamhetsutövare som levererar försändelsen inte innehar en aktiv status i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan, ska detta betraktas som att inga säkerhetsåtgärder har genomförts tidigare, och försändelsen ska säkerhetskontrolleras av ACC3 eller av en annan RA3 som validerats för luftfartsskydd i EU innan den lastas ombord på luftfartyget.”

29. Följande punkter ska läggas till som punkterna 6.8.3.6 och 6.8.3.7:

- ”6.8.3.6 När de säkerhetsåtgärder som avses i punkterna 6.8.3.1–6.8.3.5 har genomförts ska ACC3 eller den säkerhetsgodkända speditör som validerats för luftfartsskydd i EU (RA3) och som agerar på dess vägnar säkerställa att den åtföljande dokumentationen, antingen i form av en flygfraktsedel, motsvarande postdokumentation eller i en separat försäkran, elektroniskt eller på papper, anger åtminstone
- den unika alfanumeriska identitetskoden för ACC3, och
 - försändelsens säkerhetsstatus i enlighet med punkt 6.3.2.6 d, utfärdad av en säkerhetsgodkänd speditör som validerats för luftfartsskydd i EU (RA3), och
 - en unik identitetsbeteckning för försändelsen, t.ex. underflygfraktsedelns (HAWB) eller huvudflygfraktsedelns (MAWB) nummer, i tillämpliga fall, och
 - försändelsens innehåll, och
 - skälen för utfärdandet av säkerhetsstatusen, inbegripet de metoder som använts för säkerhetskontrollen eller skälen till att försändelsen undantagits från säkerhetskontroll, med användning av de standarder som antagits i CSD-programmet (*Consignment Security Declaration*).
- 6.8.3.7 I avsaknad av en säkerhetsgodkänd speditör från tredjeland som avses i punkt 6.8.3.6 b får försäkran om säkerhetsstatus utfärdas av ACC3 eller av det lufttrafikföretag som anländer från ett tredjeland som anges i förteckningen i tillägg 6-Fi eller 6-Fii.”

30. Punkterna 6.8.4 och 6.8.5 ska ersättas med följande:

”6.8.4 Godkännande av säkerhetsgodkända speditörer och kända avsändare

6.8.4.1 Verksamhetsutövare i tredjeland vilka är, eller har för avsikt att bli, en del av leveranskedjan för ett lufttrafikföretag som har status som ACC3 får godkännas som antingen ”säkerhetsgodkänd speditör från tredjeland” (RA3) eller ”känd avsändare från tredjeland” (KC3).

6.8.4.2 För att få godkännande ska verksamhetsutövaren rikta begäran till

- den behöriga myndigheten i den medlemsstat som ansvarar för ACC3-godkännandet av ett lufttrafikföretag på den tredjelandflygplats där sökanden hanterar flygfrakt med destination EU, eller
- om det inte finns något ACC3-godkänt lufttrafikföretag i det landet, den behöriga myndigheten i den medlemsstat som ansvarar för godkännandet av den validerare för luftfartsskydd i EU som utför, eller har utfört, valideringen.

Den behöriga myndighet som tar emot begäran ska påbörja godkännandeprocessen, eller komma överens med den behöriga myndigheten i en annan medlemsstat om delegering av godkännandeprocessen, med beaktande av politiskt samarbete eller luftfartssamarbete, eller båda.

6.8.4.3 Före godkännandet ska lämpligheten för erhållande av RA3- eller KC3-status i enlighet med punkt 6.8.4.1 bekräftas.

- 6.8.4.4 Godkännandet av en verksamhetsutövare som RA3 eller KC3 för dess frakt- och postverksamhet (nedan kallad *relevant fraktverksamhet*) ska ske på grundval av
- utnämningen av en person med övergripande ansvar för verksamhetsutövarens räkning för genomförandet av säkerhetsbestämmelserna för frakt och post med avseende på den relevanta fraktverksamheten, och
 - en rapport om valideringen av luftfartsskydd i EU som bekräftar genomförandet av säkerhetsåtgärder.
- 6.8.4.5 Den behöriga myndigheten ska förse den godkända RA3 eller KC3 med en unik alfanumerisk identitetskod i standardformat för identifiering av verksamhetsutövaren och det tredjeland för vilket den godkänts för att genomföra säkerhetsbestämmelser för frakt eller post till unionen.
- 6.8.4.6 Godkännandet ska gälla högst tre år från och med den dag då den behöriga myndigheten har fört in uppgifterna om verksamhetsutövaren i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan.
- 6.8.4.7 En verksamhetsutövare som förtecknas som RA3 eller KC3 i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan ska erkännas i alla medlemsstater för verksamhet som bedrivs avseende frakt eller post som transporteras från tredjelandsflygplatsen till unionen av en ACC3.
- 6.8.4.8 Godkännanden av RA3 och KC3 som utfärdats före den 1 juni 2017 ska upphöra att gälla fem år efter godkännandet eller den 31 mars 2020, beroende på vilken dag som infaller först.
- 6.8.4.9 Validerare för luftfartsskydd i EU ska på begäran av den behöriga myndighet som godkänt dem tillhandahålla de uppgifter som ingår i del 1 av checklistan i tillägg 6-C2 eller tillägg 6-C4, beroende på vad som är tillämpligt, för varje verksamhetsutövare de har godkänt, för att upprätta en konsoliderad förteckning över verksamhetsutövare som har godkänts av validerare för luftfartsskydd i EU.

6.8.5 Validering av säkerhetsgodkända speditörer och kända avsändare

- 6.8.5.1 För att bli godkänd som säkerhetsgodkänd speditör eller känd avsändare som validerats för luftfartsskydd i EU ska verksamhetsutövare i tredjeland valideras enligt ett av följande två alternativ:
- Säkerhetsprogrammet hos en ACC3 ska innehålla detaljerade uppgifter om säkerhetsåtgärder som genomförs för dess räkning av verksamhetsutövare i tredjeland från vilka den direkt tar emot frakt eller post för transport till unionen. Valideringen av luftfartsskydd i EU för en ACC3 ska innebära att de säkerhetsåtgärder som tillämpas av dessa verksamhetsutövare valideras.
 - Verksamhetsutövarna i tredjelandet ska med högst tre års mellanrum låta relevant frakthanteringsverksamhet undergå validering av luftfartsskydd i EU. Valideringen av luftfartsskydd i EU ska bestå av
 - en granskning av verksamhetsutövarens säkerhetsprogram för att säkerställa att det är relevant och fullständigt med avseende på den verksamhet som bedrivs, och
 - kontroll på plats av genomförandet av åtgärder för luftfartsskydd med avseende på relevant fraktverksamhet.

Valideringsrapporten ska, för säkerhetsgodkända speditörer från tredjeland, bestå av en försäkran om åtagande i enlighet med tillägg 6-H2 och checklistan i enlighet med tillägg 6-C2, och, för kända avsändare från tredjeland, en försäkran om åtagande i enlighet med tillägg 6-H3 och checklistan i enlighet med tillägg 6-C4. Valideringsrapporten ska också innehålla en försäkran från valideraren för luftfartsskydd i EU i enlighet med tillägg 11-A.

- 6.8.5.2 När valideringen av luftfartsskydd i EU enligt punkt 6.8.5.1 b har slutförts ska valideraren för luftfartsskydd i EU lämna in valideringsrapporten till den behöriga myndigheten och förse den validerade verksamhetsutövaren med en kopia.
- 6.8.5.3 Övervakning av efterlevnaden som genomförs av en medlemsstats behöriga myndighet eller av kommissionen kan betraktas som en validering av luftfartsskydd i EU, förutsatt att den omfattar alla områden som anges i checklistan i tillägg 6-C2 eller 6-C4, beroende på vad som är tillämpligt.

6.8.5.4 En ACC3 ska upprätthålla en databas som ska innehålla minst följande uppgifter för varje säkerhetsgodkänd speditör eller känd avsändare som validerats för luftfartsskydd i EU i enlighet med punkt 6.8.5.1, och som den direkt tar emot frakt eller post från för transport till unionen:

- a) Uppgifter om företaget, inklusive korrekt företagsadress.
- b) Företagets typ av verksamhet, utom känslig information om företaget.
- c) Kontaktuppgifter, även kontaktuppgifterna för säkerhetsansvariga personer (en eller flera).
- d) Företagets organisationsnummer (om tillämpligt).
- e) Valideringsrapporten, om sådan finns.
- f) Den unika alfanumeriska identitetskod som den tilldelats i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan.

I tillämpliga fall ska databasen innehålla ovannämnda information för varje kontoavsändare under dess (ACC3) ansvar i enlighet med punkt 6.8.3.1 c, från vilken ACC3 direkt tar emot frakt eller post från för transport till unionen.

Databasen ska finnas tillgänglig för inspektion av ACC3.

Andra verksamhetsutövare som validerats för luftfartsskydd i EU får upprätthålla en sådan databas.

6.8.5.5 En verksamhetsutövare som levererar flygfrakt eller flygpost och som har ett nätverk av olika anläggningar i tredjeländer kan få ett enda godkännande som säkerhetsgodkänd speditör som validerats för luftfartsskydd i EU, som omfattar alla nätverkets anläggningar, under förutsättning att

- a) de relevanta delarna av luftfartsskyddsverksamheten i nätverket, inklusive transporttjänster mellan anläggningar, täcks av ett enda säkerhetsprogram eller av standardiserade säkerhetsprogram, och
- b) genomförandet av säkerhetsprogrammet (säkerhetsprogrammen) omfattas av ett enda internt kvalitetskontrollprogram för luftfartsskydd som motsvarar validering av luftfartsskydd i EU, och
- c) följande av verksamhetsutövarens anläggningar har genomgått en validering avseende luftfartsskydd i EU innan nätverket godkänns som säkerhetsgodkänd speditör som validerats för luftfartsskydd i EU.
 - i) Anläggningar (en eller flera) från vilka frakt eller post levereras direkt till en ACC 3, och
 - ii) minst två eller 20 % av anläggningarna i nätverket, beroende på vilken mängd som är störst, från vilka frakt eller post vidarebefordras till anläggningar som avses i led i, och
 - iii) alla anläggningar som är belägna i tredjeländer som anges i förteckningen i tillägg 6-I till kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005.

För att en säkerhetsgodkänd speditör ska kunna behålla valideringen för luftfartsskydd i EU för alla anläggningar i nätverket som inte validerats fram till senast den 30 juni 2018 ska, under varje år efter det år då godkännandet gjordes, ytterligare minst två eller 20 %, beroende på vilken mängd som är störst, av de anläggningar från vilka frakt eller post vidarebefordras till de anläggningar (en eller flera) som avses i led i genomgå en validering avseende luftfartsskydd i EU fram till dess att alla anläggningar validerats.

En validerare för luftfartsskydd i EU ska fastställa planen för turordningen på de platser som ska valideras varje år enligt ett slumpmässigt urval. Planen ska upprättas oberoende av den som driver nätverket och får inte ändras av den verksamhetsutövaren. Denna plan ska utgöra en integrerad del av den valideringsrapport som ligger till grund för att nätverket godkänns som säkerhetsgodkänd speditör från tredjeländ som validerats för luftfartsskydd i EU.

När de har genomgått validering av luftfartsskydd i EU ska anläggningar inom nätverket betraktas som en säkerhetsgodkänd speditör från tredjeländ i enlighet med punkt 6.8.4.2.

6.8.5.6 Om en validering av luftfartsskydd i EU för en anläggning i det nätverk som avses i punkt 6.8.5.5 c ii visar att anläggningen inte uppfyller de krav som anges i checklistan i tillägg 6-C2, ska frakt och post från denna anläggning säkerhetskontrolleras vid en anläggning som godkänts som säkerhetsgodkänd speditör från tredjeland i enlighet med punkt 6.8.4.2 fram till dess att en validering av luftfartsskydd i EU bekräftar överensstämmelse med kraven i checklistan.

6.8.5.7 Punkterna 6.8.5.5 och 6.8.5.6 ska upphöra att gälla den 30 juni 2018.”

31. Följande punkt ska läggas till som punkt 6.8.6:

”6.8.6 Underlåtenhet att uppfylla åtaganden och upphörande av ACC3-, RA3- och KC3-godkännande

6.8.6.1 Underlåtenhet att uppfylla åtaganden

1. Om kommissionen eller en behörig myndighet upptäcker en allvarlig brist i fråga om en ACC3-, RA3- eller KC3-verksamhet som den anser får stor inverkan på nivån på luftfartsskyddet i unionen ska den
 - a) utan dröjsmål informera berört lufttrafikföretag eller berörd verksamhetsutövare, begära kommentarer och begära att den allvarliga bristen åtgärdas, och
 - b) utan dröjsmål informera de övriga medlemsstaterna och kommissionen.
2. Om en ACC3, RA3 eller KC3 inte har åtgärdat den allvarliga bristen inom en angiven tidsperiod, eller om en ACC3, RA3 eller KC3 inte svarar på den begäran som avses i punkt 6.8.6.1 a, ska myndigheten eller kommissionen
 - a) avaktivera statusen som ACC3, RA3 eller KC3 för operatören eller verksamhetsutövaren i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan, eller
 - b) begära att den behöriga myndighet som ansvarar för godkännandet avaktiverar statusen som ACC3, RA3 eller KC3 för operatören eller verksamhetsutövaren i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan.

I den situation som avses i första stycket ska myndigheten, eller kommissionen, utan dröjsmål informera övrig medlemsstater och kommissionen.

3. Ett lufttrafikföretag eller en verksamhetsutövare vars status som ACC3, RA3 eller KC3 har avaktiverats i enlighet med punkt 6.8.6.1.2 får inte återinsättas eller införas i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan innan ett nytt godkännande avseende luftfartsskydd i EU i enlighet med 6.8.1 eller 6.8.4 har utfärdats.
4. Om ett lufttrafikföretag eller en verksamhetsutövare inte längre innehar ACC3-, RA3- eller KC3-status ska de behöriga myndigheterna vidta lämpliga åtgärder för att försäkra sig om att andra ACC3, RA3 och KC3 under deras ansvar, som är verksamma i leveranskedjan för det lufttrafikföretag eller den verksamhetsutövare som har förlorat statusen, fortfarande uppfyller kraven i förordning (EG) nr 300/2008.

6.8.6.2 Upphörande

1. Den behöriga myndighet som godkänt en ACC3, RA3 eller KC3 är ansvarig för att uppgifterna avseende denna tas bort från unionens databas för säkerhet i leveranskedjan
 - a) på begäran av eller efter överenskommelse med lufttrafikföretaget eller verksamhetsutövaren, eller
 - b) om en ACC3, RA3 eller KC3 inte bedriver relevant fraktverksamhet och inte svarar på en begäran om kommentarer eller på annat sätt försvårar bedömningen av risker för luftfarten.
2. Om ett lufttrafikföretag eller en verksamhetsutövare inte längre innehar ACC3-, RA3- eller KC3-status ska de behöriga myndigheterna vidta lämpliga åtgärder för att försäkra sig om att andra ACC3, RA3 och KC3 under deras ansvar, som är verksamma i leveranskedjan för det lufttrafikföretag eller den verksamhetsutövare vars godkännande har upphört att gälla, fortfarande uppfyller kraven i förordning (EG) nr 300/2008.”

32. Tilläggen 6-C2, 6-C3 och 6-C4 ska ersättas med följande:

"TILLÄGG 6-C2

VALIDERINGSCHECKLISTA FÖR SÄKERHETSGODKÄNDA SPEDITÖRER I TREDJELAND SOM VALIDERATS FÖR LUFTFARTSSKYDD I EU

Verksamhetsutövare i tredjeland har möjlighet att bli en del av en säker leveranskedja hos en ACC3 (*lufttrafikföretag som transporterar flygfrakt eller flygpost till unionen från ett tredjelands flygplats*) genom att ansöka om godkännande som säkerhetsgodkänd speditör som validerats för luftfartsskydd i EU (RA3). En RA3 är en verksamhetsutövare som hanterar frakt i ett tredjeland som är validerad och godkänd som sådan på grundval av en validering av luftfartsskydd i EU.

En RA3 ska se till att säkerhetsåtgärder som omfattar säkerhetskontroller i förekommande fall har tillämpats för försändelser till unionen och att försändelserna har skyddats från obehörig åtkomst efter det att säkerhetsåtgärderna genomfördes och fram tills försändelserna lastas ombord på ett luftfartyg eller på annat sätt överlämnas till en ACC3 eller en annan RA3.

Villkoren för att transportera flygfrakt eller flygpost till unionen ⁽¹⁾ eller Island, Norge och Schweiz anges i genomförandeförordning (EU) 2015/1998.

Checklistan är det hjälpmedel som ska användas av valideraren för luftfartsskydd i EU för bedömning av skyddsnivån för flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES ⁽²⁾ som transporteras av eller på uppdrag av en verksamhetsutövare som ansöker om RA3-godkännande. Checklistan ska bara användas i de fall som anges i punkt 6.8.5.1 b i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998. I de fall som anges i punkt 6.8.5.1 a i den bilagan ska valideraren för luftfartsskydd i EU använda ACC3-checklistan.

En valideringsrapport ska tillhandahållas den behöriga myndighet som utfärdar godkännandet och den validerade verksamhetsutövaren inom högst en månad efter kontrollen på plats. Integrerade delar av valideringsrapporten ska vara åtminstone

- den ifyllda checklistan undertecknad av valideraren för luftfartsskydd i EU och i förekommande fall kommenterad av den validerade verksamhetsutövaren, och
- försäkran om åtagande (tillägg 6-H2 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998) undertecknad av den validerade verksamhetsutövaren, och
- en försäkran om oberoende (tillägg 11-A till genomförandeförordning (EU) 2015/1998) med avseende på den validerade verksamhetsutövaren, undertecknad av valideraren för luftfartsskydd i EU.

Sidnumreringen, datumet för valideringen av luftfartsskydd i EU och validerarens och den validerade verksamhetsutövarens parafering på varje sida ska utgöra bevis för att valideringsrapporten är fullständig.

En RA3 ska kunna använda rapporten i sina affärsförbindelser med alla ACC3 och, i tillämpliga fall, med alla RA3.

Valideringsrapporten ska skrivas på engelska.

Del 5 – Säkerhetskontroll och del 6 – Högriskfrakt eller högriskpost (HRCM) ska bedömas enligt kraven i kapitel 6.7 och 6.8 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998. För de delar som inte kan bedömas mot kraven i genomförandeförordning (EU) 2015/1998 är de grundläggande kraven standarderna och rekommendationerna i bilaga 17 till konventionen angående internationell civil luftfart och anvisningarna i Icaos *Aviation Security Manual (Doc 8973 – Restricted)*.

Förklarande anmärkningar:

- Alla tillämpliga och relevanta delar av checklistan måste fyllas i, i enlighet med den validerade verksamhetsutövarens affärsmodell och verksamhet. Om ingen information lämnas måste detta förklaras.

⁽¹⁾ Unionens medlemsstater: Belgien, Bulgarien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Förenade kungariket, Grekland, Irland, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Nederländerna, Polen, Portugal, Rumänien, Slovakien, Slovenien, Spanien, Sverige, Tjeckien, Tyskland, Ungern och Österrike.

⁽²⁾ Flygfrakt eller flygpost eller luftfartyg med destination EU eller EES i denna valideringschecklista motsvarar flygfrakt eller flygpost eller luftfartyg med destination unionen samt Island, Norge och Schweiz.

- Efter varje del ska valideraren för luftfartsskydd i EU fastställa om och i vilken utsträckning målen i den delen har uppfyllts.

DEL 1

Identifiering av den validerade verksamhetsutövaren och valideraren

1.1 Valideringsdatum

Använd exakt datumformat, t.ex. 01.10.2012–02.10.2012

dd/mm/åååå	
------------	--

1.2 Datum för föregående validering i förekommande fall

dd/mm/åååå	
------------	--

Tidigare RA3-registreringsnummer, om sådana finns	
---	--

AEO-certifikat eller C-TPAT-status eller övriga certifieringar, om sådana finns.	
--	--

1.3 Uppgifter om valideraren för luftfartsskydd

Namn	
------	--

Företag/organisation/myndighet	
--------------------------------	--

Unik alfanumerisk identitetskod (UAI)	
---------------------------------------	--

E-postadress	
--------------	--

Telefonnummer, inkl. landsnummer	
----------------------------------	--

1.4 Verksamhetsutövarens namn

Namn	
------	--

Företagsnummer (t.ex. organisationsnummer om sådant finns)	
--	--

Nummer/avdelning/byggnad	
--------------------------	--

Gata	
------	--

Ort	
-----	--

Postnummer	
------------	--

Stat (i förekommande fall)	
----------------------------	--

Land	
Boxadress, om sådan finns	

1.5 Organisationens huvudadress (om den avviker från adressen för den anläggning som ska valideras)

Nummer/avdelning/byggnad	
Gata	
Ort	
Postnummer	
Stat (i förekommande fall)	
Land	
Boxadress, om sådan finns	

1.6 yp av verksamhet – fler än en verksamhetstyp kan vara tillämplig

<ul style="list-style-type: none"> a) endast flygfrakt b) luftfart och andra transportsätt c) speditör med godslokaler d) speditör utan godslokaler e) handlingagent f) övriga 	
--	--

1.7 Tar sökanden ...

a) emot frakt från säkerhetsgodkända speditörer från ett annat tredjeland?	
b) emot frakt från kända avsändare i tredjeland?	
c) emot frakt från kontoavsändare i tredjeland?	
d) emot undantagen frakt?	
e) emot frakt som den säkerhetskontrollerar?	
f) emot frakt som den lagrar?	
g) övrigt, v.g. specificera.	

1.8 Ungefärligt antal anställda vid anläggningen

Antal	
-------	--

1.9 Namn och befattning på den person som är ansvarig för luftfartsskydd i samband med flygfrakt eller flygpost från tredjeland

Namn	
Befattning	
E-postadress	
Telefonnummer, inkl. landsnummer	

DEL 2

Organisation och ansvarsfördelning för säkerhetsgodkända speditörer från tredjeland som validerats för luftfartsskydd i EU

Syfte: Ingen flygfrakt eller flygpost får transporteras till EU eller EES utan att omfattas av säkerhetsåtgärder. Frakt och post som levereras av en RA3 till en ACC3 eller en annan RA3 får endast godtas som säker frakt eller post om en RA3 vidtagit sådana säkerhetsåtgärder. Nedanstående delar i denna checklista innehåller uppgifter om sådana åtgärder.

En RA3 ska ha infört rutiner för att säkerställa att lämpliga säkerhetsåtgärder vidtas för all flygfrakt och flygpost med destination EU eller EES och att säker frakt eller post är skyddad tills den överlämnas till en ACC3 eller en annan RA3. Säkerhetsåtgärder ska bestå av något av följande:

- a) Fysisk säkerhetskontroll som ska hålla en tillräckligt hög standard för att i rimlig grad säkerställa att inga förbjudna föremål finns dolda i försändelsen.
- b) Andra säkerhetsåtgärder, som ingår i säkerhetssystemet för leveranskedjan, som i rimlig grad kan säkerställa att inga förbjudna föremål finns dolda i försändelsen, och som har använts av en annan RA3, KC3 eller AC3 som godkänts av RA3.

Referens: Punkt 6.8.3 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998.

2.1 Har verksamhetsutövaren utarbetat ett säkerhetsprogram?

JA eller NEJ	
Om NEJ, gå direkt till punkt 2.5.	

2.2 Verksamhetsutövarens säkerhetsprogram

Datum – använd exakt datumformat dd/mm/åååå	
Version	
Har säkerhetsprogrammet lämnats in och/eller godkänts av den behöriga myndigheten i det land där verksamhetsutövaren är verksam? Om JA, beskriv förfarandet.	

2.3 Omfattar säkerhetsprogrammet i tillräcklig utsträckning de delar som nämns i delarna 3–9 i checklistan?

JA eller NEJ

Om NEJ, beskriv varför och precisera skälen

2.4 Är säkerhetsprogrammet slutligt, stabilt och fullständigt?

JA eller NEJ

Om NEJ, ange skälen.

2.5 Har verksamhetsutövaren etablerat en metod för att säkerställa att flygfrakt eller flygpost omfattas av lämpliga säkerhetsåtgärder innan den överlämnas till en ACC3 eller en annan RA3?

JA eller NEJ

Om JA, beskriv metoden

2.6 Har verksamhetsutövaren ett ledningssystem (t.ex. instrument, instruktioner) för att se till att nödvändiga säkerhetsåtgärder genomförs?

JA eller NEJ

Om JA, beskriv ledningssystemet och ange om det är godkänt, kontrolleras eller tillhandahålls av den behöriga myndigheten eller en annan verksamhetsutövare.

Om NEJ, förklara hur verksamhetsutövaren garanterar att säkerhetsåtgärder vidtas på erforderligt sätt.

2.7 Slutsatser och allmänna kommentarer om processens tillförlitlighet, slutgiltighet och stabilitet.

Kommentarer från verksamhetsutövaren

Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU

DEL 3

Rekrytering och utbildning av personal

Syfte: För att säkerställa att föreskrivna säkerhetsåtgärder vidtas ska RA3 utse ansvarsfull och kompetent personal för att arbeta med skydd av flygfrakt eller flygpost. Personal med tillgång till säker flygfrakt ska ha all den kompetens som krävs för att utföra sina uppgifter och ska ha lämplig utbildning.

För att uppfylla detta mål ska det finnas ett förfarande hos RA3 som säkerställer att all personal (t.ex. fast anställda, tillfälligt anställda, inhyrd personal, chaufförer) med direkt och oeskorterad tillgång till flygfrakt eller flygpost som omfattas eller har omfattats av säkerhetsåtgärder

- a) har genomgått inledande och regelbundet återkommande pålitlighetskontroller före anställningen eller säkerhetsprövningar, som minst överensstämmer med de krav som ställs av de lokala myndigheterna för de validerade RA3-anläggningarna, och
- b) har genomgått inledande och regelbundet återkommande säkerhetsutbildning för att få kunskap om sitt ansvar i fråga om luftfartsskydd i enlighet med de krav som ställs av de lokala myndigheterna för de validerade RA3-anläggningarna.

Anm.:

- En säkerhetsprövning innebär kontroll av en persons identitet och tidigare erfarenhet, inbegripet, när det är lagenligt, eventuellt kriminellt förflutet, som en del av bedömningen av en persons lämplighet för att vidta säkerhetsåtgärder och/eller för oeskorterad tillgång till ett behörighetsområde (enligt definitionen i Icao bilaga 17).
- En pålitlighetskontroll före anställningen ska fastställa personens identitet på grundval av dokumentation, omfatta anställning, utbildning och eventuella luckor under åtminstone de fem föregående åren, och innebära att personen undertecknar en försäkran om eventuellt kriminellt förflutet i alla hemvistländer under åtminstone de fem föregående åren (enligt unionens definition).

Referens: Punkt 6.8.3.1 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998.

3.1 Finns det ett förfarande som säkerställer att all personal med direkt och oeskorterad tillgång till säker flygfrakt/flygpost omfattas av pålitlighetskontroll före anställning för bedömning av bakgrund och kompetens?

JA eller NEJ

Om JA, ange antalet år som beaktas för pålitlighetskontrollen före anställning och ange vilken verksamhetsutövare som utför kontrollen.

3.2 Innefattar detta förfarande följande?

- Säkerhetsprövning
- Pålitlighetskontroll före anställning
- Kontroll av straffregister
- Intervjuer
- Övrigt (precisera)

Förklara uppgifterna, ange vilken verksamhetsutövare som utför dem och ange i förekommande fall den föregående tidsperiod som beaktas.

3.3 Finns ett förfarande som säkerställer att den person som har ansvaret för tillämpning och övervakning av genomförandet av säkerhetsåtgärder vid anläggningen omfattas av pålitlighetskontroll före anställning där man gör en bedömning av bakgrund och kompetens?

JA eller NEJ

Om JA, ange antalet år som beaktas för pålitlighetskontrollen före anställning och ange vilken verksamhetsutövare som utför kontrollen.

3.4 Innefattar detta förfarande följande?

- Säkerhetsprövning
- Pålitlighetskontroll före anställning
- Kontroll av straffregister
- Intervjuer
- Övrigt (precisera)

Förklara uppgifterna, ange vilken verksamhetsutövare som utför dem och ange i förekommande fall den föregående tidsperiod som beaktas.

3.5 Genomgår personal med direkt och oeskorterad tillgång till säker flygfrakt eller flygpost säkerhetsutbildning innan de får tillgång till flygfrakten eller flygposten?

JA eller NEJ

Om JA, beskriv utbildningens innehåll och längd

3.6 Genomgår personal som tar emot, säkerhetskontrollerar eller skyddar flygfrakt eller flygpost särskild arbetsrelaterad utbildning?

JA eller NEJ

Om JA, beskriv utbildningens innehåll och längd

3.7 Genomgår den personal som avses i punkterna 3.5 och 3.6 repetitionsutbildning?

JA eller NEJ

Om JA, ange repetitionsutbildningens innehåll och frekvens

3.8 Slutsats: Innebär åtgärderna för rekrytering och utbildning att all personal med tillgång till säker flygfrakt eller flygpost på ett korrekt sätt har rekryterats och utbildats enligt en standard som är tillräckligt hög för att de ska ha kännedom om sitt ansvar i fråga om luftfartsskydd?

JA eller NEJ

Om NEJ, v.g. ange skälen till detta

Kommentarer från verksamhetsutövaren

Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU

DEL 4

Mottagningsförfaranden

Syfte: En RA3 kan ta emot frakt eller post från en annan RA3, KC3, AC3 eller från en okänd avsändare. En RA3 ska ha lämpliga rutiner för att ta emot frakt och post för att kunna avgöra om en försändelse kommer från en säker leveranskedja eller inte och kunna avgöra vilka säkerhetsåtgärder som måste tillämpas i fråga om försändelsen.

När en försändelse tas emot ska RA3 fastställa statusen för den verksamhetsutövare från vilken den tar emot försändelserna och därvid kontrollera om den unika alfanumeriska identitetskoden (UAI) för den verksamhetsutövare som levererar försändelserna anges i den åtföljande dokumentationen, och bekräfta att det lufttrafikföretag eller den verksamhetsutövare som levererar försändelsen innehar en aktiv status i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan för den angivna flygplatsen eller anläggningen, beroende på vad som är tillämpligt.

Om UAI inte anges i dokumentationen eller om lufttrafikföretagets eller verksamhetsutövarens status i unionsdatabasen inte är aktiv, ska RA3 behandla försändelserna som försändelser som anländer från en okänd källa.

Dessutom ska en RA3 upprätthålla en databas som ska innehålla minst följande uppgifter för varje säkerhetsgodkänd speditör eller känd avsändare som validerats för luftfartsskydd i EU i enlighet med punkt 6.8.5.1, och som den direkt tar emot frakt eller post från för leverans till en ACC3 för transport till unionen:

- a) Uppgifter om företaget, inklusive korrekt företagsadress.
- b) Företagets typ av verksamhet, utom känslig information om företaget.
- c) Kontaktuppgifter, även kontaktuppgifterna för säkerhetsansvariga personer (en eller flera).

- d) Företagets organisationsnummer (om tillämpligt).
- e) Valideringsrapporten, om sådan finns.
- f) Den unika alfanumeriska identitetskod som den tilldelats i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan.

Referens: Punkterna 6.8.3.1, 6.8.3.5 och 6.8.5.4 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998.

Anm.: En RA3 får endast ta emot gods från en AC3 som säker frakt, om nämnda RA3 själv har godkänt avsändaren som AC3, i enlighet med punkt 6.8.3.1 c i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998, och ansvarar för den frakt som avsändaren levererar.

- 4.1 När verksamhetsutövaren godtar en försändelse, kontrollerar den då om den kommer från en annan RA3, en KC3, en AC3 eller en okänd avsändare?

JA eller NEJ	
Om JA, hur?	

- 4.2 Kontrollerar verksamhetsutövaren att UAI har angetts i den dokumentation som åtföljer försändelser som tas emot från en annan ACC3, RA3 eller KC3, och bekräftar verksamhetsutövaren den aktiva statusen för ACC3, RA3 eller KC3 i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan?

JA eller NEJ	
--------------	--

- 4.3 Om dokumentationen inte innehåller UAI eller om den verksamhetsutövare från vilken frakten tas emot inte har någon aktiv status i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan, har verksamhetsutövaren då ett förfarande för att säkerställa att försändelsen behandlas som en sändning som kommer från en okänd källa?

JA eller NEJ	
--------------	--

- 4.4 Godkänner verksamhetsutövaren avsändaren som AC3?

JA eller NEJ	
Om JA, beskriv förfarandet och de säkerhetsåtgärder som verksamhetsutövaren kräver av avsändaren.	

- 4.5 När verksamhetsutövaren accepterar en försändelse, fastställer den då om destinationen är en flygplats i EU eller EES?

JA eller NEJ – förklara.	
--------------------------	--

- 4.6 Om JA – vidtar verksamhetsutövaren samma säkerhetsåtgärder för all frakt eller post när destinationen är en flygplats i EU eller EES?

JA eller NEJ	
Om JA, beskriv förfarandet	

- 4.7 När verksamhetsutövaren accepterar en försändelse, fastställer den då om den ska betraktas som högriskfrakt och högriskpost (se definitionen i del 6), även i fråga om försändelser som levereras med andra transportsätt än flyg?

JA eller NEJ	
Om JA, hur? Beskriv förfarandet	

4.8 Fastställer den validerade verksamhetsutövaren huruvida en säker försändelse som den tar emot har skyddats från obehörig åtkomst eller manipulering?

JA eller NEJ

Om JA, beskriv på vilket sätt (t.ex. med hjälp av förseglingar, lås, inspektioner)

4.9 Är den person som genomför leveransen skyldig att uppvisa en officiell identitetshandling med foto?

JA eller NEJ

4.10 Finns det ett förfarande för att identifiera försändelser som måste säkerhetskontrolleras?

JA eller NEJ

Om JA, hur?

4.11 Slutsats: Är förfarandena för att ta emot frakt tillräckliga för att fastställa att flygfrakt eller flygpost med en flygplats i EU eller EES som destination kommer från en säker leveranskedja, eller måste den säkerhetskontrolleras?

JA eller NEJ

Om NEJ, v.g. ange skälen till detta

Kommentarer från verksamhetsutövaren

Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU

DEL 5

Säkerhetskontroll

Syfte: Om en RA3 tar emot frakt och post som inte kommer från en säker leveranskedja, måste RA3 säkerhetskontrollera dem innan de får levereras till en ACC3 som säker frakt. En RA3 ska ha infört rutiner för att se till att flygfrakt och flygpost med destination EU eller EES, för transferering, transitering eller lossning på en flygplats i unionen, säkerhetskontrolleras med de metoder eller förfaranden som avses i unionens lagstiftning enligt en standard som i rimlig grad säkerställer att den inte innehåller några förbjudna föremål.

Om säkerhetskontrollen av flygfrakt eller flygpost utförs av eller på uppdrag av den behöriga myndigheten i tredjelandet, ska RA3 ange detta och ange hur lämplig säkerhetskontroll säkerställs.

Referens: Punkt 6.8.3 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998.

5.1 Genomförs säkerhetskontrollen av en annan verksamhetsutövare på uppdrag av verksamhetsutövaren?

JA eller NEJ

Om JA:

Ange vilken typ av verksamhetsutövare det rör sig om och beskriv närmare

- Privata säkerhetsföretag
- Statligt reglerat företag
- Statlig anläggning eller myndighet för säkerhetskontroll
- Annan

Ange typen av avtal eller kontrakt mellan den validerade verksamhetsutövaren och den verksamhetsutövare som utför säkerhetskontroll på dess vägnar.

5.2 Har verksamhetsutövaren möjlighet att begära att lämpliga säkerhetsåtgärder vidtas när säkerhetskontroll utförs av en av de ovannämnda verksamhetsutövarna?

JA eller NEJ

Om NEJ, precisera

5.3 Med hjälp av vilka metoder och instruktioner (t.ex. tillsyn, övervakning och kvalitetskontroll) säkerställer verksamhetsutövaren att säkerhetsåtgärder vidtas på erforderligt sätt av sådana tjänsteleverantörer?

5.4 Vilka metoder för säkerhetskontroll används för flygfrakt och flygpost?

Precisera, inbegripet uppgifter om den utrustning som används för säkerhetskontroll av flygfrakt och flygpost (t.ex. tillverkare, typ, programvaruversion, standard, serienummer) för alla metoder som används.

5.5 Ingår den utrustning eller den metod (t.ex. sprängämnesshundar) som används i EU:s, Europeiska civila luftfartskonferensens (ECAC) eller Förenta staternas Transportation Security Administrations (TSA) senaste förteckning över godkända metoder och utrustning?

JA eller NEJ

Om JA, precisera

Om NEJ, ange detaljerade uppgifter om godkännandet av utrustningen och datum för detta, samt eventuella indikationer på att den överensstämmer med EU:s standarder för utrustning.

5.6 Används utrustningen i enlighet med tillverkarens instruktioner för användning (Conops), och testas och underhålls utrustningen regelbundet?

JA eller NEJ

Om JA, beskriv metoden

5.7 Om sprängämnesshundar används, genomgår de grundutbildning och repetitionsutbildning samt ett godkännandeförfarande och ett förfarande för kvalitetskontroll enligt en standard som motsvarar EU:s eller TSA:s krav?

JA eller NEJ

Om JA, beskriv hela förfarandet och tillhörande dokumentation som ligger till grund för bedömningen

5.8 Om sprängämnesshundar används, genomförs säkerhetskontrollen enligt en metod som motsvarar EU:s eller TSA:s standarder?

JA eller NEJ

Om JA, beskriv hela förfarandet och tillhörande dokumentation som ligger till grund för bedömningen

5.9 Tas försändelsens art i beaktande under säkerhetskontrollen?

JA eller NEJ

Om JA, beskriv hur det garanteras att den metod för säkerhetskontroll som valts tillämpas enligt en standard som är tillräckligt hög för att i rimlig grad kunna säkerställa att inga förbjudna föremål finns dolda i försändelsen.

5.10 Finns det ett förfarande för att utreda larm som utlöses av utrustningen för säkerhetskontroll? I fråga om viss utrustning, t.ex. röntgenutrustning, utlöses larmet av operatören själv.

JA eller NEJ

Om JA, beskriv förfarandet för att följa upp orsakerna till larm i syfte att i rimlig grad säkerställa frånvaron av förbjudna föremål.

Om NEJ, beskriv vad som händer med försändelsen

5.11 Finns det försändelser som är undantagna från säkerhetskontroll?

JA eller NEJ

5.12 Finns det undantag som inte är förenliga med unionens förteckning?

JA eller NEJ

Om JA, precisera

5.13 Kontrolleras tillträdet till området för säkerhetskontroll för att säkerställa att endast godkänd och utbildad personal beviljas tillträde?

JA eller NEJ

Om JA, specificera

5.14 Finns ett etablerat system för kvalitetskontroll och/eller testning?

JA eller NEJ

Om JA, specificera

5.15 Slutsats: Säkerhetskontrolleras flygfrakt eller flygpost med någon av de metoder eller förfaranden som förtecknas i punkt 6.2.1 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998 enligt en standard som i rimlig grad säkerställer att den inte innehåller några förbjudna föremål?

JA eller NEJ

Om NEJ, v.g. ange skälet till detta

Kommentarer från verksamhetsutövaren

Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU

DEL 6

Högriskfrakt eller högriskpost

Syfte: Försändelser som har sitt ursprung eller som transfereras på platser som av unionen betecknas som högriskområden, eller som förefaller ha utsatts för betydande manipulering, ska betraktas som högriskfrakt och högriskpost. Sådana försändelser ska säkerhetskontrolleras i enlighet med särskilda föreskrifter. En RA3 ska ha en rutin för att se till att högriskfrakt eller högriskpost med destination EU eller EES identifieras och omfattas av lämpliga kontroller i enlighet med unionens lagstiftning.

Den ACC3 till vilken en RA3 levererar flygfrakt eller flygpost för transport ska ha rätt att informera en RA3 om den senaste utvecklingen av relevant information angående ursprungsorter med hög risk.

En RA3 ska vidta samma åtgärder oavsett om den tar emot högriskfrakt eller högriskpost från ett lufttrafikföretag eller via andra transportsätt.

Referens: Punkt 6.7 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998.

Anm.: Säkerhetskontrollerad högriskfrakt eller högriskpost för transport till EU/EES ska märkas med säkerhetsstatusen "SHR", som betyder att försändelsen är säker för passagerar-, frakt- och postluftfartyg i enlighet med högriskkrav.

6.1 Vet personalen med ansvar för att vidta säkerhetsåtgärder vilken flygfrakt och flygpost som ska behandlas som högriskfrakt och högriskpost?

JA eller NEJ	
Om JA, specificera	

6.2 Har verksamhetsutövaren rutiner för identifiering av högriskfrakt och högriskpost?

JA eller NEJ	
Om JA, specificera	

6.3 Omfattas högriskfrakt och högriskpost av förfaranden för säkerhetskontroll av högriskfrakt eller högriskpost enligt unionslagstiftningen?

JA eller NEJ	
Om NEJ, ange de förfaranden som tillämpas	

6.4 Utfärdar verksamhetsutövaren, efter säkerhetskontrollen, en försäkran om säkerhetsstatus för SHR i den dokumentation som åtföljer försändelsen?

JA eller NEJ	
Om JA, beskriv hur säkerhetsstatusen utfärdas och i vilket dokument	

6.5 Slutsats: Är det förfarande som verksamhetsutövaren har infört relevant och tillräckligt för att säkerställa att all högriskfrakt och högriskpost har behandlats korrekt före lastning?

JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälet till detta	
Kommentarer från verksamhetsutövaren	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 7

Skydd av säker flygfrakt och flygpost

Syfte: En RA3 ska ha rutiner som säkerställer att flygfrakt och/eller flygpost med destination EU eller EES skyddas mot obehörig åtkomst och/eller manipulering, från och med det att säkerhetskontroll eller andra säkerhetsåtgärder genomförs, eller från och med mottagandet efter det att säkerhetskontroll eller säkerhetsåtgärder har genomförts, fram till lastning eller överlämnande till en ACC3 eller annan RA3. Om tidigare säker flygfrakt och post inte är skyddad därefter, får den inte lastas eller överlämnas till en ACC3 eller en annan RA3 som säker frakt eller post.

Skydd kan skapas på olika sätt, t.ex. fysiskt (t.ex. hinder, låsta rum), med personer (t.ex. patrullering, utbildad personal) och tekniskt (t.ex. CCTV, inbrottslarm).

Säker flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES bör vara skild från flygfrakt eller flygpost som inte är säker.

Referens: Punkt 6.8.3.1 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998.

7.1 Skyddas säker flygfrakt och flygpost på uppdrag av den validerade verksamhetsutövaren eller av en annan verksamhetsutövare?

JA eller NEJ

Om JA:

Ange vilken typ av verksamhetsutövare det rör sig om och beskriv närmare

- Privata säkerhetsföretag
- Statligt reglerat företag
- Statlig anläggning eller myndighet för säkerhetskontroll
- Annan

7.2 Genomförs säkerhetsåtgärder och skydd för att förhindra manipulering under säkerhetskontrollen?

JA eller NEJ

Om JA, specificera

Ange vilken eller vilka typer av skydd som finns:

- Fysiska (t.ex. staket, barriär, stabilt konstruerad byggnad)
- Personer (t.ex. patrullering)
- Tekniskt (t.ex. CCTV, alarmsystem)

Förklara hur de är utformade.

7.3 Är den säkra flygfrakten/flygposten endast tillgänglig för personer med tillstånd?

JA eller NEJ

Om JA, specificera

Ange hur samtliga tillträdespunkter (inklusive dörrar och fönster) till identifierbar och säker flygfrakt/flygpost kontrolleras.

7.4 Finns det rutiner för att säkerställa att flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES som varit föremål för säkerhetsåtgärder skyddas mot obehörig åtkomst från det ögonblick den har säkrats fram till lastningen eller till dess att den överlämnas till en ACC3 eller en annan RA3?

JA eller NEJ	
Om JA, beskriv hur den är skyddad (t.ex. fysiskt, med personal, tekniskt). Ange även om byggnaden är stabilt konstruerad och av vilket material.	
Om NEJ, v.g. ange skälen till detta	

7.5 Slutsats: Är skyddet av försändelser tillräckligt starkt för att förhindra obehörig åtkomst?

JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälet till detta	
Kommentarer från verksamhetsutövaren	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 8

Dokumentation

Syfte: En RA3 ska säkerställa att den dokumentation som åtföljer en försändelse för vilken denna RA3 har vidtagit säkerhetsåtgärder (t.ex. säkerhetskontroll, skydd) innefattar åtminstone

- den unika alfanumeriska identitetskod som erhållits från den behöriga myndighet som utfärdar godkännandet, och
- en unik identitetsbeteckning för försändelsen, t.ex. underflygfraktsedelns (HAWB) eller huvudflygfraktsedelns (MAWB) nummer, i tillämpliga fall, och
- försändelsens innehåll, och
- säkerhetsstatusen, angiven enligt följande:
 - "SPX", som betyder att försändelsen är säker för passagerar-, frakt- och postluftfartyg, eller
 - "SCO", som betyder att försändelsen endast uppfyller kraven för att lastas ombord på frakt- och postluftfartyg, eller
 - "SHR", som betyder att försändelsen är säker för passagerar-, frakt- och postluftfartyg i enlighet med högriskkrav.

Om säkerhetsstatusen är utfärdad av RA3 ska verksamhetsutövaren dessutom ange skälen för utfärdandet, exempelvis de metoder som använts för säkerhetskontrollen eller skälen till att försändelsen undantagits från säkerhetskontroll, med användning av de standarder som antagits i CSD-programmet (*Consignment Security Declaration*).

Den dokumentation som åtföljer försändelsen kan vara i elektronisk eller skriftlig form, antingen i form av en flygfraktsedel, motsvarande postdokumentation eller i en separat förklaring.

Referens: Led d i punkt 6.3.2.6, punkterna 6.8.3.4, 6.8.3.5 och 6.8.3.6 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998

8.1 Säkerställer verksamhetsutövaren att lämplig åtföljande dokumentation upprättas och att den inbegriper den information som krävs enligt led d i punkt 6.3.2.6, punkterna 6.8.3.4, 6.8.3.5 och 6.8.3.6 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998?

JA eller NEJ	
Om NEJ, förklara	

8.2 Anger verksamhetsutövaren fraktens status och hur den fastställdes?

JA eller NEJ	
Om NEJ, förklara	

8.3 Slutsats: Är förfarandet för dokumentation tillräckligt för att säkerställa att frakt eller post tillhandahålls med åtföljande dokumentation som anger korrekt säkerhetsstatus och all erforderlig information?

JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälet till detta	
Kommentarer från verksamhetsutövaren	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 9

Transport

Syfte: Flygfrakt och flygpost måste skyddas från obehörig åtkomst eller manipulering från det ögonblick den har säkrats fram till lastningen eller till dess att den överlämnas till en ACC3 eller en annan RA3. Detta inbegriper skydd under transporten till luftfartyget, till en ACC3 eller till en annan RA3. Om tidigare säker flygfrakt och post inte är skyddad under transporten, får den inte lastas eller överlämnas till en ACC3 eller en annan RA3 som säker frakt.

Under transporten till ett luftfartyg, en ACC3 eller en annan RA3 ansvarar RA3 för skyddet av säkra försändelser. Detta gäller bland annat de fall då transporten utförs av en annan verksamhetsutövare, t.ex. en speditör, på dess vägnar. Det gäller inte fall där försändelsen transporteras under ansvar av en ACC3 eller en annan RA3.

Referens: Punkt 6.8.3 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998.

9.1 Hur fraktas flygfrakten eller flygposten till en ACC3 eller till en annan RA3?

a) Validerade verksamhetsutövarens egen transport?

JA eller NEJ	
--------------	--

b) Transporteras av andra RA3 eller ACC3?

JA eller NEJ	
--------------	--

c) Underleverantörer som används av den validerade verksamhetsutövaren?

JA eller NEJ	
--------------	--

9.2 Är flygfrakten eller flygposten förpackad så att det tydligt syns om den utsatts för manipulering?

JA eller NEJ	
Om JA, hur?	

9.3 Är fordonet låst eller förseglat före transport?

JA eller NEJ

Om JA, hur?

9.4 Om nummerade förseglingar används, kontrolleras åtkomsten till dessa, och registreras numren?

JA eller NEJ

Om JA, specificera

9.5 I förekommande fall, undertecknar respektive transportföretag åkeriförsäkringen?

JA eller NEJ

9.6 Har den person som transporterar frakten varit föremål för särskilda säkerhetsåtgärder och fått utbildning i säkerhetsmedvetenhet innan han/hon får tillåtelse att transportera säker flygfrakt eller flygpost, eller båda?

JA eller NEJ

Om JA, beskriv vilken typ av säkerhetsåtgärder (t.ex. pålitlighetskontroll före anställning, säkerhetsprövning) och vilken slags utbildning det rör sig om (t.ex. utbildning om säkerhetsfrågor).

9.7 Slutsats: Är åtgärderna tillräckliga för att skydda flygfrakt eller flygpost mot obehörig åtkomst under transport?

JA eller NEJ

Om NEJ, v.g. ange skälen till detta

Kommentarer från verksamhetsutövaren

Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU

DEL 10

Överensstämmelse

Syfte: Efter att ha bedömt delarna 1–9 i denna checklista ska valideraren för luftfartsskydd i EU avgöra om kontrollen på plats bekräftar genomförandet av säkerhetsåtgärder i enlighet med målen i checklistan för flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES.

Två olika scenarier är möjliga. Valideraren för luftfartsskydd i EU anser att verksamhetsutövaren

1. uppfyller kraven i checklistan; en valideringsrapport ska tillhandahållas den behöriga myndighet som utfärdar godkännandet och den validerade verksamhetsutövaren inom högst en månad efter kontrollen på plats,
2. inte uppfyller kraven i checklistan. I sådant fall ska verksamhetsutövaren inte godkännas för att leverera säker flygfrakt eller flygpost med EU eller EES som destination till en ACC3 eller till en annan RA3. Verksamhetsutövaren ska få en kopia av den ifyllda checklistan där bristerna anges.

10.1 Allmän slutsats: Ange det fall som ligger närmast den situation som validerats

1 eller 2	
-----------	--

Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	
--	--

Kommentarer från verksamhetsutövaren	
--------------------------------------	--

Validerarens namn:

Datum:

Underskrift:

- försäkran om åtagande (tillägg 6-H1 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998) undertecknad av den validerade verksamhetsutövaren, och
- en försäkran om oberoende (tillägg 11-A till genomförandeförordning (EU) 2015/1998) med avseende på den validerade verksamhetsutövaren, undertecknad av valideraren för luftfartsskydd i EU.

Sidnumreringen, datumet för valideringen av luftfartsskydd i EU och validerarens och den validerade verksamhetsutövarens parafering på varje sida ska utgöra bevis för att valideringsrapporten är fullständig. Valideringsrapporten ska skrivas på engelska.

Del 3 – Lufttrafikföretagets säkerhetsprogram, Del 6 – Databas, Del 7 – Säkerhetskontroll och Del 8 – Högriskfrakt eller högriskpost ska bedömas enligt kraven i kapitel 6.7 och 6.8 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998. De grundläggande kraven för övriga delar är standarderna och rekommendationerna i bilaga 17 till konventionen angående internationell civil luftfart och anvisningarna i Icaos *Aviation Security Manual (Doc 8973 – Restricted)*.

Förklarande anmärkningar:

- Alla tillämpliga och relevanta delar av checklistan måste fyllas i, i enlighet med den validerade verksamhetsutövarens affärsmodell och verksamhet. Om ingen information lämnas måste detta förklaras.
- Efter varje del ska valideraren för luftfartsskydd i EU fastställa om och i vilken utsträckning målen i den delen har uppfyllts.

DEL 1

Identifiering av den validerade verksamhetsutövaren och valideraren

1.1 Valideringsdatum

Använd exakt datumformat, t.ex. 01.10.2012–02.10.2012

dd/mm/åååå	
------------	--

1.2 Datum för föregående validering och unik alfanumerisk identitetskod (UAI) för ACC3 om möjligt

dd/mm/åååå	
------------	--

UAI	
-----	--

1.3 Uppgifter om valideraren för luftfartsskydd

Namn	
------	--

Företag/organisation/myndighet	
--------------------------------	--

UAI	
-----	--

E-postadress	
--------------	--

Telefonnummer, inkl. landsnummer	
----------------------------------	--

1.4 Namn på det lufttrafikföretag som ska valideras

Namn	
------	--

AOC (drifttillstånd) utfärdat i (statens namn)	
Lufttrafikföretagets IATA-kod (<i>International Air Transport Association</i>), eller Icao-kod (Internationella civila luftfartsorganisationen) om IATA-kod inte finns. Specificera vilken kod som anges.	
Stat som ansvarar för godkännande av lufttrafikföretaget som ACC3	

1.5 Uppgifter om platsen för den flygplats i tredjeland som ska valideras eller frakt- eller postanläggningar knutna till den

Namn	
Flygplatsens IATA- eller Icao-kod	
Land	

1.6 Lufttrafikföretagets typ av verksamhet – fler än en verksamhetstyp kan vara tillämplig

<ul style="list-style-type: none"> a) Transport av passagerare och frakt/post b) Transport av enbart frakt och post c) Transport av enbart frakt d) Transport av enbart post e) Integrator f) Charter 	
---	--

1.7 Namn och befattning på den person som är ansvarig för luftfartsskydd i samband med flygfrakt eller flygpost från tredjeland

Namn	
Befattning	
E-postadress	
Telefonnummer, inkl. landsnummer	

1.8 Adress till lufttrafikföretagets huvudkontor på den flygplats där besöket äger rum

Nummer/avdelning/byggnad/flygplats	
Gata	
Ort	
Postnummer	
Stat (i förekommande fall)	
Land	

1.9 Adress till lufttrafikföretagets huvudkontor, t.ex. säte

Nummer/avdelning/byggnad/flygplats	
Gata	
Ort	
Postnummer	
Stat (i förekommande fall)	
Land	

DEL 2

ACC3:s organisation och ansvar vid flygplatsen

Syfte: Ingen flygfrakt eller flygpost får transporteras till EU eller EES utan att omfattas av säkerhetsåtgärder. Nedanstående delar i denna checklista innehåller uppgifter om sådana åtgärder. En ACC3 får inte acceptera frakt eller post för transport med ett luftfartyg med EU som destination utan att genomförandet av säkerhetskontroll eller andra säkerhetsåtgärder kan bekräftas och redovisas av en säkerhetsgodkänd speditör som validerats för luftfartsskydd i EU, en känd avsändare som validerats för luftfartsskydd i EU eller en kontoavsändare som godkänts av ACC3 själv eller av en säkerhetsgodkänd speditör som validerats för luftfartsskydd i EU, eller utan att sådana försändelser genomgår säkerhetskontroll enligt unionens lagstiftning.

En ACC3 ska ha ett förfarande för att säkerställa att lämpliga säkerhetsåtgärder vidtas för all flygfrakt och flygpost med destination EU eller EES, om den inte är undantagen från säkerhetskontroll i enlighet med unionens lagstiftning, och att frakten eller posten därefter skyddas fram till lastningen ombord på luftfartyg. Säkerhetsåtgärder ska bestå av

- fysisk säkerhetskontroll som ska hålla en tillräckligt hög standard för att i rimlig grad säkerställa att inga förbjudna föremål finns dolda i försändelsen, eller
- andra säkerhetsåtgärder som ingår i en leveranskedjas säkerhetssystem, som i rimlig grad kan säkerställa att inga förbjudna föremål finns dolda i försändelsen, och som vidtas av säkerhetsgodkända speditörer som validerats för luftfartsskydd i EU, kända avsändare eller av en kontoavsändare som godkänts av ACC3 själv eller av en säkerhetsgodkänd speditör som validerats för luftfartsskydd i EU.

Referens: Punkt 6.8.3 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998

2.1 Har lufttrafikföretaget etablerat en metod för att säkerställa att flygfrakt eller flygpost omfattas av lämpliga säkerhetsåtgärder innan den lastas ombord på luftfartyg med EU eller EES som destination?

JA eller NEJ	
Om JA, beskriv metoden	

2.2 Vidtas säkerhetsåtgärderna av lufttrafikföretaget eller för dess räkning av en verksamhetsutövare som omfattas av lufttrafikföretagets säkerhetsprogram?

Om JA, precisera	
Om NEJ, vilka verksamhetsutövare som inte omfattas av lufttrafikföretagets säkerhetsprogram vidtar säkerhetsåtgärder för flygfrakt eller flygpost som detta lufttrafikföretag transporterar till EU eller EES?	

Ange vilken typ av verksamhetsutövare det rör sig om och beskriv närmare — Privat marktförstärkt företag — Statligt reglerat företag — Statlig anläggning eller myndighet för säkerhetskontroll — Annan	
2.3 Med hjälp av vilka metoder och instruktioner (t.ex. tillsyn, övervakning och kvalitetskontroll) säkerställer lufttrafikföretaget att säkerhetsåtgärder vidtas på erforderligt sätt av ovannämnda tjänsteleverantörer?	
2.4 Har lufttrafikföretaget möjlighet att begära att lämpliga säkerhetsåtgärder vidtas när säkerhetskontroll utförs av en verksamhetsutövare som inte omfattas av lufttrafikföretagets säkerhetsprogram, t.ex. statliga anläggningar?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, precisera	
2.5 Med hjälp av vilka metoder och instruktioner (t.ex. tillsyn, övervakning och kvalitetskontroll) säkerställer lufttrafikföretaget att säkerhetsåtgärder vidtas på erforderligt sätt av sådana tjänsteleverantörer?	
2.6 Har ett program för säkerhetsgodkända speditörer eller kända avsändare för flygfrakt och flygpost införts i enlighet med Icao-standarder i den stat där flygplatsen som valideringsbesöket äger rum på ligger?	
Om JA, beskriv programmets innehåll och hur det har införts	
2.7 Slutsatser och allmänna kommentarer om processens tillförlitlighet, slutgiltighet och stabilitet.	
Kommentarer från lufttrafikföretaget	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 3

Lufttrafikföretagets säkerhetsprogram

Syfte: ACC3 ska se till att säkerhetsprogrammet omfattar alla åtgärder för luftfartsskydd som är relevanta och tillräckliga för att flygfrakt och flygpost ska kunna transporteras till unionen.

Lufttrafikföretagets säkerhetsprogram och tillhörande dokumentation ska vara utgångspunkten för de säkerhetsåtgärder som vidtas i överensstämmelse med målet för denna checklista. Lufttrafikföretaget kan överväga att överlämna sin dokumentation till valideraren för luftfartsskydd i EU före besöket på plats så att denne kan ta del av informationen om de platser som ska besökas.

Referens: Punkt 6.8.2.1 i bilagan och tillägg 6-G till genomförandeförordning (EU) 2015/1998

Anm.: Följande punkter som anges i förteckningen i tillägg 6-G till genomförandeförordning (EU) 2015/1998 ska omfattas:

- Beskrivning av åtgärder för flygfrakt och flygpost.
- Mottagningsförfaranden.
- System och kriterier för säkerhetsgodkända speditörer.

- d) System och kriterier för kända avsändare.
- e) System och kriterier för kontoavsändare.
- f) Standard för säkerhetskontroll.
- g) Plats för säkerhetskontroll.
- h) Uppgifter om utrustning för säkerhetskontroll.
- i) Uppgifter om operatören eller tjänsteleverantören.
- j) Förteckning över undantag från säkerhetskontroll.
- k) Hantering av högriskfrakt och -post.

3.1 Säkerhetsprogram för lufttrafikföretag

Datum – använd exakt datumformat dd/mm/åååå	
Version	
Har programmet tidigare lämnats in till en behörig myndighet i EU eller EES? Om JA, var det för ACC3-godkännande? Andra syften?	

3.2 Omfattar säkerhetsprogrammet i tillräcklig utsträckning delarna i förteckningen ovan?

JA eller NEJ	
Om NEJ, beskriv varför och precisera skälen	

3.3 Är de åtgärder för luftfartsskydd som beskrivs i säkerhetsprogrammet relevanta och tillräckliga för att skydda flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES enligt de standarder som krävs?

JA eller NEJ	
Om NEJ, beskriv varför och precisera skälen	

3.4 Slutsats: Är säkerhetsprogrammet slutligt, stabilt och fullständigt?

JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälen till detta	
Kommentarer från lufttrafikföretaget	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 4

Rekrytering och utbildning av personal

Syfte: ACC3 ska utse ansvarsfull och kompetent personal för att arbeta med skydd av flygfrakt eller flygpost. Personal med tillgång till säker flygfrakt ska ha den kompetens som krävs för att utföra sina uppgifter och ska ha lämplig utbildning.

För att uppfylla detta mål ska ACC3 ha ett förfarande för att säkerställa att all personal (t.ex. fast anställda, tillfälligt anställda, inhyrd personal, chaufförer) med direkt och oeskorterad tillgång till flygfrakt eller flygpost som omfattas eller har omfattats av säkerhetsåtgärder

- har genomgått inledande och regelbundet återkommande pålitlighetskontroller före anställningen eller säkerhetsprovningar, som åtminstone överensstämmer med de krav som ställs av de lokala myndigheterna för den validerade flygplatsen, och
- har genomgått inledande och regelbundet återkommande säkerhetsutbildning för att få kunskap om sitt ansvar i fråga om luftfartsskydd i enlighet med de krav som ställs av de lokala myndigheterna för den validerade flygplatsen.

Referens: Punkt 6.8.3.1 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998

Anm.:

- En säkerhetsprövning innebär kontroll av en persons identitet och tidigare erfarenhet, inbegripet, när det är lagenligt, eventuellt kriminellt förflutet, som en del av bedömningen av en persons lämplighet för att vidta säkerhetsåtgärder eller för oeskorterad tillgång till ett behörighetsområde (enligt definitionen i Icao bilaga 17).
- En pålitlighetskontroll före anställningen ska fastställa personens identitet på grundval av dokumentation, omfatta anställning, utbildning och eventuella luckor under åtminstone de fem föregående åren, och innebära att personen undertecknar en försäkran om eventuellt kriminellt förflutet i alla hemvistländer under åtminstone de fem föregående åren (enligt unionens definition).

4.1 Finns det ett förfarande som säkerställer att all personal med direkt och oeskorterad tillgång till säker flygfrakt eller flygpost omfattas av pålitlighetskontroll före anställning för bedömning av bakgrund och kompetens?

JA eller NEJ	
Om JA, ange antalet år som beaktas för pålitlighetskontrollen före anställning och ange vilken verksamhetsutövare som utför kontrollen.	

4.2 Innefattar detta förfarande följande?

<ul style="list-style-type: none"> — Säkerhetsprövning — Pålitlighetskontroll före anställning — Kontroll av straffregister — Intervjuer — Övrigt (precisera) <p>Förklara uppgifterna, ange vilken verksamhetsutövare som utför dem och ange i förekommande fall den föregående tidsperiod som beaktas.</p>	
--	--

4.3 Finns ett förfarande som säkerställer att den person som har ansvaret för tillämpning och övervakning av genomförandet av säkerhetsåtgärder vid anläggningen omfattas av pålitlighetskontroll före anställning där man gör en bedömning av bakgrund och kompetens?

JA eller NEJ	
Om JA, ange antalet år som beaktas för pålitlighetskontrollen före anställning och ange vilken verksamhetsutövare som utför kontrollen.	

4.4 Innefattar detta förfarande följande?

<ul style="list-style-type: none"> — Säkerhetsprövning — Pålitlighetskontroll före anställning — Kontroll av straffregister — Intervjuer — Övrigt (precisera) <p>Förklara uppgifterna, ange vilken verksamhetsutövare som utför dem och ange i förekommande fall den föregående tidsperiod som beaktas.</p>	
--	--

4.5 Genomgår personal med direkt och oeskorterad tillgång till säker flygfrakt eller flygpost säkerhetsutbildning innan de får tillgång till flygfrakten eller flygposten?

JA eller NEJ

Om JA, beskriv utbildningens innehåll och längd

4.6 Genomgår personal som tar emot, säkerhetskontrollerar eller skyddar flygfrakt eller flygpost särskild arbetsrelaterad utbildning?

JA eller NEJ

Om JA, beskriv utbildningens innehåll och längd

4.7 Genomgår den personal som avses i punkterna 4.5 och 4.6 repetitionsutbildning?

JA eller NEJ

Om JA, ange repetitionsutbildningens innehåll och frekvens

4.8 Slutsats: Innebär åtgärderna för rekrytering och utbildning att all personal med tillgång till säker flygfrakt eller flygpost på ett korrekt sätt har utsetts och utbildats enligt en standard som är tillräckligt hög för att de ska ha kännedom om sitt ansvar i fråga om luftfartsskydd?

JA eller NEJ

Om NEJ, v.g. ange skälen till detta

Kommentarer från lufttrafikföretaget

Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU

DEL 5

Mottagningsförfaranden

Syfte: En ACC3 ska ha ett förfarande för att efter mottagandet av en försändelse bedöma och kontrollera dess säkerhetsstatus med avseende på tidigare kontroller.

Förfarandet ska omfatta följande:

- a) Bekräftelse av att den verksamhetsutövare som levererar försändelsen innehar en aktiv status i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan för den angivna flygplatsen eller anläggningen.
- b) Kontroll av att unionsdatabasens unika alfanumeriska identitetskod för den verksamhetsutövare som levererar försändelsen anges i den åtföljande dokumentationen.
- c) Om försändelser tas emot från en kontoavsändare: kontroll av att verksamhetsutövaren är förtecknad i lufttrafikföretagets databas.

Om identitetskoden inte anges i den åtföljande dokumentationen, eller om det lufttrafikföretag eller den verksamhetsutövare som levererar försändelserna inte innehar en aktiv status i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan, eller, när det gäller kontoavsändare, om verksamhetsutövaren inte finns med i lufttrafikföretagets databas, ska detta betraktas som att inga säkerhetsåtgärder har genomförts tidigare, och försändelserna ska säkerhetskontrolleras av ACC3 eller av en annan RA3 som validerats för luftfartsskydd i EU innan de lastas ombord på luftfartyget.

- d) Kontroll av huruvida försändelsen levereras av en person som har utsetts av en säkerhetsgodkänd speditör eller känd avsändare som validerats för luftfartsskydd i EU och som finns upptagen i dess (ACC3) databas, eller huruvida den levereras av en person som har utsetts av en kontoavsändare som godkänts av en sådan säkerhetsgodkänd speditör eller godkänts av lufttrafikföretaget.
- e) Den person som utsetts ska vara den person som fått i uppdrag att leverera flygfrakten eller flygposten till lufttrafikföretaget. Den person som lämnar försändelsen till lufttrafikföretaget ska legitimera sig med id-kort, pass, körkort eller annan identitetshandling som bär personens foto och har utfärdats eller erkänts av den nationella myndigheten.
- f) I tillämpliga fall, kontroll av huruvida försändelsen åtföljs av alla föreskrivna luftfartsskyddsrelaterade uppgifter (flygfraktsedel och information om säkerhetsstatus på papper eller elektroniskt, beskrivning av försändelsen och dess unika identitetsbeteckning, skäl för utfärdande av säkerhetsstatusen, metoder eller förfaranden för säkerhetskontroll eller skäl till att försändelsen undantagits från säkerhetskontroll) som avser de försändelser av flygfrakt och flygpost som levereras.
- g) Kontroll av huruvida försändelsen är fri från tecken på manipulering.
- h) Kontroll av huruvida försändelsen måste behandlas som högriskfrakt och högriskpost.

Referens: Punkterna 6.8.3.5, 6.8.3.6, 6.8.3.7 och 6.8.5.4 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998

5.1 Fastställer lufttrafikföretaget huruvida en försändelse som det tar emot direkt kommer från en säkerhetsgodkänd speditör, en känd avsändare eller en kontoavsändare som erkänts i enlighet med unionens lagstiftning om flygfrakt och som finns förtecknad i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan och i lufttrafikföretagets databas?

JA eller NEJ

Om JA, beskriv förfarandet

5.2 Kontrollerar lufttrafikföretaget att UAI har angetts i den dokumentation som åtföljer försändelser som tas emot från en annan ACC3, RA3 eller KC3, och bekräftar lufttrafikföretaget den aktiva statusen för ACC3, RA3 eller KC3 i databasen för säkerhet i leveranskedjan?

JA eller NEJ

5.3 Om dokumentationen inte innehåller UAI eller om den verksamhetsutövare från vilken frakten tas emot inte har någon aktiv status i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan, har verksamhetsutövaren då ett förfarande för att säkerställa att försändelsen behandlas som en sändning som kommer från en okänd källa?

JA eller NEJ

5.4 Utser lufttrafikföretaget avsändaren som AC3?

JA eller NEJ

Om JA, beskriv förfarandet och de säkerhetsåtgärder som lufttrafikföretaget kräver av avsändaren.

5.5 Fastställer lufttrafikföretaget huruvida en försändelse som det tar emot direkt har en flygplats i EU eller EES som destination?

JA eller NEJ – förklara

5.6 Om JA – vidtar lufttrafikföretaget samma säkerhetsåtgärder för all frakt eller post när destinationen är en flygplats i EU eller EES?

JA eller NEJ

Om JA, beskriv förfarandet

5.7 Fastställer lufttrafikföretaget huruvida en försändelse som det tar emot direkt ska betraktas som högriskfrakt och högriskpost, inbegripet försändelser som levereras med andra transportsätt än flyg?

JA eller NEJ	
Om JA, hur? Beskriv förfarandet	

5.8 Fastställer lufttrafikföretaget huruvida en säker försändelse som det tar emot har skyddats från obehörig åtkomst eller manipulering?

JA eller NEJ	
Om JA, beskriv (t.ex. förseglingar, lås).	

5.9 Fastställer lufttrafikföretaget på grundval av givna data huruvida ytterligare säkerhetsåtgärder måste vidtas om lufttrafikföretaget accepterar transitflygfrakt eller transitflygpost på denna plats (frakt eller post som avgår med samma luftfartyg som den ankom med)?

JA eller NEJ	
Om JA, hur fastställs det?	
Om NEJ, vilka kontroller genomförs för att garantera luftfartsskyddet avseende flygfrakt/flygpost med destination EU eller EES?	

5.10 Fastställer lufttrafikföretaget på grundval av givna data huruvida ytterligare säkerhetsåtgärder måste vidtas om lufttrafikföretaget accepterar transferflygfrakt eller transferflygpost på denna plats (frakt eller post som avgår med ett annat luftfartyg än det som den ankom med)?

JA eller NEJ	
Om JA, hur fastställs det?	
Om NEJ, vilka kontroller genomförs för att garantera luftfartsskyddet avseende flygfrakt/flygpost med destination EU eller EES?	

5.11 Är den person som levererar känd flygfrakt som varit föremål för säkerhetsåtgärder till lufttrafikföretaget skyldig att uppvisa en officiell identitetshandling med foto?

JA eller NEJ	
--------------	--

5.12 Slutsats: Är mottagningsförfarandena tillräckligt omfattande för att det ska gå att fastställa huruvida flygfrakt eller flygpost kommer från en säker leveranskedja, eller att den måste genomgå säkerhetskontroll?

JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälen till detta	
Kommentarer från lufttrafikföretaget	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 6

Databas

Syfte: Om en ACC3 inte är skyldig att tillämpa hundra procentig säkerhetskontroll för flygfrakt eller flygpost med destination EU/EES ska denne säkerställa att frakten eller posten kommer från en verksamhetsutövare som validerats för luftfartsskydd i EU och som godkänts av den behöriga myndigheten i en medlemsstat i EU som säkerhetsgodkänd speditör från tredjeland (RA3) eller känd avsändare från tredjeland (KC3), eller från en kontoavsändare (AC3) som godkänts av ACC3 själv eller av en säkerhetsgodkänd speditör från tredjeland.

För övervakning av den luftfartsskyddsrelaterade verifieringskedjan ska ACC3 kontrollera den aktiva statusen för RA3 och KC3 i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan och upprätthålla en databas med följande uppgifter för varje verksamhetsutövare eller person som den direkt tar emot frakt eller post från:

- Den inblandade verksamhetsutövarens status (säkerhetsgodkänd speditör eller känd avsändare).
- Uppgifter om företaget, inklusive korrekt företagsadress.
- Företagets typ av verksamhet, utom känslig information om företaget.
- Kontaktuppgifter, även kontaktuppgifterna för säkerhetsansvariga personer (en eller flera).
- Den unika alfanumeriska identitetskod som den tilldelats i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan eller, om verksamhetsutövaren är en AC3, företagets organisationsnummer.

När en ACC3 tar emot flygfrakt eller flygpost från en RA3 eller KC3 ska ACC3 kontrollera i unionsdatabasen om verksamhetsutövaren innehar en aktiv status, och för AC3 i lufttrafikföretagets databas. Om statusen för en RA3 eller KC3 inte är aktiv eller om AC3 inte finns i databasen ska den flygfrakt eller flygpost som en sådan verksamhetsutövare har levererat säkerhetskontrolleras före lastning.

Referens: Led a i punkt 6.8.3.5 samt punkt 6.8.5.4 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998

6.1 Fastställer lufttrafikföretaget huruvida en försändelse som det tar emot direkt kommer från en säkerhetsgodkänd speditör, en känd avsändare eller en kontoavsändare som erkänts i enlighet med unionens lagstiftning om flygfrakt och som finns förtecknad i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan och i lufttrafikföretagets databas?

JA eller NEJ

Om JA, beskriv förfarandet

6.2 Har lufttrafikföretaget en databas som, i förekommande fall, innehåller de uppgifter som avses ovan angående

- verksamhetsutövare som godkänts som säkerhetsgodkänd speditör från tredjeland (RA3),
- verksamhetsutövare som godkänts som känd avsändare från tredjeland (KC3),
- verksamhetsutövare som godkänts som kontoavsändare av en RA3 eller av lufttrafikföretaget (AC3)?

JA eller NEJ

Om JA, beskriv databasen

Om NEJ, förklara varför

6.3 Kan personal som tar emot flygfrakt och flygpost lätt få tillgång till unionens databas för säkerhet i leveranskedjan och till lufttrafikföretagets databas?

JA eller NEJ

Om JA, beskriv metoden

6.4 Uppdateras databasen regelbundet så att den personal som tar emot flygfrakt och flygpost har tillgång till tillförlitliga data?

JA eller NEJ

Om NEJ, förklara

6.5 Slutsats: Har lufttrafikföretaget en databas som säkerställer full insyn i dess förhållande till verksamhetsutövare från vilka det direkt tar emot frakt eller post (som omfattats av säkerhetskontroll eller säkerhetsåtgärder) för transport till unionen eller EES?

JA eller NEJ

Om NEJ, v.g. ange skälen till detta

Kommentarer från lufttrafikföretaget

Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU

DEL 7

Säkerhetskontroll

Syfte: Om en ACC3 tar emot frakt och post från en verksamhetsutövare som inte är en verksamhetsutövare som validerats för luftfartsskydd i EU, eller om den frakt som har tagits emot inte har skyddats från obehörig åtkomst sedan säkerhetsåtgärderna vidtogs, ska ACC3 se till att flygfrakten eller flygposten säkerhetskontrolleras innan den lastas ombord på ett luftfartyg. En ACC3 ska ha ett förfarande för att säkerställa att flygfrakt och flygpost med destination EU eller EES, för transferering, transitering eller lossning vid en flygplats i unionen, säkerhetskontrolleras med de metoder eller förfaranden som avses i unionslagstiftningen och enligt en standard som gör att det rimligen går att utesluta att den inte innehåller förbjudna föremål.

Om en ACC3 inte själv säkerhetskontrollerar flygfrakt eller flygpost ska den se till att lämplig säkerhetskontroll görs i enlighet med unionslagstiftningen. Förfarandena för säkerhetskontroll ska där så är lämpligt även omfatta hantering av frakt och post i transfer och transit.

Om säkerhetskontrollen av flygfrakt eller flygpost utförs av eller på uppdrag av den behöriga myndigheten i tredjelandet ska den ACC3 som tar emot sådan flygfrakt eller flygpost från verksamhetsutövaren ange detta i sitt säkerhetsprogram, och ange hur lämplig säkerhetskontroll säkerställs.

Referens: Punkterna 6.8.3.1, 6.8.3.2 och 6.8.3.3 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998.

7.1 Genomförs säkerhetskontrollen av lufttrafikföretaget eller för dess räkning av en verksamhetsutövare som omfattas av lufttrafikföretagets säkerhetsprogram?

Om JA, precisera.

Ange uppgifter om den eller de verksamhetsutövare som omfattas av lufttrafikföretagets säkerhetsprogram, om tillämpligt:

- Namn
- Platsspecifik adress
- Status som godkänd ekonomisk aktör, om tillämpligt

<p>Om NEJ, vilka verksamhetsutövare som inte omfattas av lufttrafikföretagets säkerhetsprogram genomför säkerhetskontroll av flygfrakt eller flygpost som detta lufttrafikföretag transporterar till EU eller EES?</p> <p>Ange vilken typ av verksamhetsutövare det rör sig om och beskriv närmare</p> <ul style="list-style-type: none"> — Privat marktjänstföretag — Statligt reglerat företag — Statlig anläggning eller myndighet för säkerhetskontroll — Annan 	
<p>7.2 Har verksamhetsutövaren möjlighet att begära att lämpliga säkerhetsåtgärder vidtas när säkerhetskontroll utförs av en av de ovannämnda verksamhetsutövarna?</p>	
JA eller NEJ	
Om NEJ, precisera	
<p>7.3 Med hjälp av vilka metoder och instruktioner (t.ex. tillsyn, övervakning och kvalitetskontroll) säkerställer verksamhetsutövaren att säkerhetsåtgärder vidtas på erforderligt sätt av sådana tjänsteleverantörer?</p>	
<p>7.4 Vilka metoder för säkerhetskontroll används för flygfrakt och flygpost?</p>	
<p>Precisera, inbegripet uppgifter om den utrustning som används för säkerhetskontroll av flygfrakt och flygpost (t.ex. tillverkare, typ, programvaruversion, standard, serienummer) för alla metoder som används</p>	
<p>7.5 Ingår den utrustning eller den metod (t.ex. sprängämnesshundar) som används i EU:s, Europeiska civila luftfartskonferensens (ECAC) eller Förenta staternas Transportation Security Administrations (TSA) senaste förteckning över godkända metoder och utrustning?</p>	
JA eller NEJ	
Om JA, precisera	
<p>Om NEJ, ange detaljerade uppgifter om godkännandet av utrustningen och dagen för detta, samt eventuella indikationer på att den överensstämmer med EU:s standarder</p>	
<p>7.6 Används utrustningen i enlighet med tillverkarens instruktioner för användning (Conops), och testas och underhålls utrustningen regelbundet?</p>	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv metoden	

7.7 Om sprängämnesshundar används, genomgår de grundutbildning och repetitionsutbildning samt ett godkännandeförfarande och ett förfarande för kvalitetskontroll enligt en standard som motsvarar EU:s eller TSA:s krav?

JA eller NEJ

Om JA, beskriv hela förfarandet och tillhörande dokumentation som ligger till grund för bedömningen

7.8 Om sprängämnesshundar används, genomförs säkerhetskontrollen enligt en metod som motsvarar EU:s eller TSA:s standarder?

JA eller NEJ

Om JA, beskriv hela förfarandet och tillhörande dokumentation som ligger till grund för bedömningen

7.9 Tas försändelsens art i beaktande under säkerhetskontrollen?

JA eller NEJ

Om JA, beskriv hur det garanteras att den metod för säkerhetskontroll som valts tillämpas enligt en standard som är tillräckligt hög för att i rimlig grad kunna säkerställa att inga förbjudna föremål finns dolda i försändelsen

7.10 Finns det ett förfarande för att utreda larm som utlöses av utrustningen för säkerhetskontroll?

JA eller NEJ

Om JA, beskriv förfarandet för att följa upp orsakerna till larm i syfte att i rimlig grad säkerställa frånvaron av förbjudna föremål.

Om NEJ, beskriv vad som händer med försändelsen.

7.11 Finns det försändelser som är undantagna från säkerhetskontroll?

JA eller NEJ

7.12 Finns det undantag som inte är förenliga med unionens förteckning?

JA eller NEJ

Om JA, precisera

7.13 Kontrolleras tillträdet till området för säkerhetskontroll för att säkerställa att endast godkänd och utbildad personal beviljas tillträde?

JA eller NEJ

Om JA, specificera

7.14 Finns ett etablerat system för kvalitetskontroll eller testning?

JA eller NEJ

Om JA, specificera

7.15 Slutsats: Säkerhetskontrolleras flygfrakt eller flygpost med någon av de metoder eller förfaranden som förtecknas i punkt 6.2.1 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998 enligt en standard som i rimlig grad säkerställer att den inte innehåller några förbjudna föremål?

JA eller NEJ

Om NEJ, v.g. ange skälet till detta

Kommentarer från lufttrafikföretaget

Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU

DEL 8

Högriskfrakt eller högriskpost

Syfte: Försändelser som har sitt ursprung eller som transfereras på platser som av EU betecknas som högriskområden, eller som förefaller ha utsatts för betydande manipulering, ska betraktas som högriskfrakt och högriskpost. Sådana försändelser ska säkerhetskontrolleras i enlighet med särskilda föreskrifter. Information om ursprungsorter med hög risk och instruktioner för säkerhetskontroll tillhandahålls av den behöriga myndighet i EU/EES som har godkänt en ACC3. En ACC3 ska ha ett förfarande för att säkerställa att högriskfrakt eller högriskpost med destination EU eller EES identifieras och omfattas av lämpliga kontroller i enlighet med unionens lagstiftning.

En ACC3 ska hålla kontakt med den behöriga myndighet som ansvarar för de flygplatser i EU/EES till vilka den transporterar frakt i syfte att få tillgång till de senaste uppgifterna om ursprungsorter med hög risk.

En ACC3 ska vidta samma åtgärder oavsett om den tar emot högriskfrakt eller högriskpost från ett annat lufttrafikföretag eller via andra transportsätt.

Referens: Punkterna 6.7 och 6.8.3.6 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998

Anm.: Säkerhetskontrollerad högriskfrakt eller högriskpost för transport till EU eller EES ska märkas med säkerhetsstatusen "SHR", som betyder att försändelsen är säker för passagerar-, frakt- och postluftfartyg i enlighet med högriskkrav.

8.1 Vet lufttrafikföretagets personal med ansvar för att säkerhetsåtgärder vidtas vilken flygfrakt och flygpost som ska behandlas som högriskfrakt och högriskpost?

JA eller NEJ

Om JA, specificera

8.2 Har lufttrafikföretaget rutiner för identifiering av högriskfrakt och högriskpost?

JA eller NEJ

Om JA, specificera

8.3 Omfattas högriskfrakt och högriskpost av förfaranden för säkerhetskontroll av högriskfrakt eller högriskpost enligt EU-lagstiftningen?

JA eller NEJ

Om NEJ, ange de förfaranden som tillämpas

8.4 Utfärdar lufttrafikföretaget, efter säkerhetskontrollen, en försäkran om säkerhetsstatus för SHR i den dokumentation som åtföljer försändelsen?

JA eller NEJ

Om JA, beskriv hur säkerhetsstatusen utfärdas och i vilket dokument

8.5 Slutsats: Är det förfarande som lufttrafikföretaget har infört relevant och tillräckligt för att säkerställa att all högriskfrakt och högriskpost har behandlats korrekt före lastning?

JA eller NEJ

Om NEJ, v.g. ange skälet till detta

Kommentarer från lufttrafikföretaget

Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU

DEL 9

Skydd

Syfte: En ACC3 ska ha förfaranden för att säkerställa att flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES skyddas mot obehörig åtkomst, från och med det att säkerhetskontroll eller andra säkerhetsåtgärder vidtas, eller från och med mottagandet efter det att säkerhetskontroll eller säkerhetsåtgärder har tillämpats, fram till lastningen.

Skydd kan skapas på olika sätt, t.ex. fysiskt (t.ex. hinder, låsta rum), med personer (t.ex. patrullering, utbildad personal) och tekniskt (t.ex. CCTV, inbrottslarm).

Säker flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES bör vara skild från flygfrakt eller flygpost som inte är säker.

Referens: Punkt 6.8.3 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998

9.1 Skyddas säker flygfrakt och flygpost av lufttrafikföretaget eller för dess räkning av en verksamhetsutövare som omfattas av lufttrafikföretagets säkerhetsprogram?

Om JA, precisera

Om NEJ, vilka verksamhetsutövare som inte omfattas av lufttrafikföretagets säkerhetsprogram vidtar säkerhetsåtgärder för säker flygfrakt eller flygpost som detta lufttrafikföretag transporterar till EU eller EES?

Ange vilken typ av verksamhetsutövare det rör sig om och beskriv närmare

- Privat marktjänstföretag
- Statligt reglerat företag
- Statlig anläggning eller myndighet för säkerhetskontroll
- Annan

9.2 Genomförs säkerhetsåtgärder och skydd för att förhindra manipulering under säkerhetskontrollen?

JA eller NEJ

Om JA, specificera

9.3 Finns det förfaranden för att säkerställa att flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES som varit föremål för säkerhetsåtgärder skyddas mot obehörig åtkomst från det ögonblick den har säkrats fram till lastningen?

JA eller NEJ

Om JA, beskriv hur den är skyddad

Om NEJ, v.g. ange skälen till detta

9.4 Slutsats: Är skyddet av försändelser tillräckligt starkt för att förhindra obehörig åtkomst?

JA eller NEJ

Om NEJ, v.g. ange skälet till detta

Kommentarer från lufttrafikföretaget

Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU

DEL 10

Åtföljande dokumentation

Syfte: En ACC3 ska säkerställa att den dokumentation som åtföljer en försändelse för vilken denna ACC3 har genomfört säkerhetsåtgärder (t.ex. säkerhetskontroll, skydd) innefattar åtminstone

- a) den unika alfanumeriska identitetskod som erhållits från den behöriga myndighet som utfärdar godkännandet, och
- b) en unik identitetsbeteckning för försändelsen, t.ex. underflygfraktsedelns (HAWB) eller huvudflygfraktsedelns (MAWB) nummer, i tillämpliga fall, och
- c) försändelsens innehåll, och
- d) säkerhetsstatusen, angiven enligt följande:
 - "SPX", som betyder att försändelsen är säker för passagerar-, frakt- och postluftfartyg, eller
 - "SCO", som betyder att försändelsen endast uppfyller kraven för att lastas ombord på frakt- och postluftfartyg, eller
 - "SHR", som betyder att försändelsen är säker för passagerar-, frakt- och postluftfartyg i enlighet med högriskkrav.

I avsaknad av en säkerhetsgodkänd speditör från tredjeland får försäkran om säkerhetsstatus utfärdas av ACC3 eller av det lufttrafikföretag som anländer från ett tredjeland som är undantaget från bestämmelserna om ACC3.

Om säkerhetsstatusen är utfärdad av ACC3 ska lufttrafikföretaget dessutom ange skälen för utfärdandet, exempelvis de metoder som använts för säkerhetskontrollen eller skälen till att försändelsen undantagits från säkerhetskontroll, med användning av de standarder som antagits i CSD-programmet (*Consignment Security Declaration*).

I händelse av att säkerhetsstatusen och den åtföljande dokumentationen har utfärdats av en RA3 i ett tidigare led eller av en annan ACC3 ska ACC3, under mottagningsprocessen, kontrollera att ovannämnda information finns med i den åtföljande dokumentationen.

Den dokumentation som åtföljer försändelsen kan vara i elektronisk eller skriftlig form, antingen i form av en flygfraktsedel, motsvarande postdokumentation eller i en separat förklaring.

Referens: Led d i punkt 6.3.2.6, punkterna 6.8.3.4, 6.8.3.5, 6.8.3.6 och 6.8.3.7 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998

10.1 Säkerställer lufttrafikföretaget att lämplig åtföljande dokumentation upprättas och att den inbegriper den information som krävs enligt led d i punkt 6.3.2.6, punkterna 6.8.3.4, 6.8.3.5 och 6.8.3.6 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998?

JA eller NEJ	
Om JA, beskriv innehållet i dokumentationen	
Om NEJ, förklara varför och hur frakt eller post behandlas som "säker" av lufttrafikföretaget om det lastas ombord på ett luftfartyg	

10.2 Ingår lufttrafikföretagets unika alfanumeriska identitetskod för ACC3 i dokumentationen?

JA eller NEJ	
Om NEJ, förklara varför	

10.3 Anges i dokumentationen fraktens säkerhetsstatus och hur denna status tilldelades?

JA eller NEJ	
Beskriv hur detta anges	

10.4 Slutsats: Är förfarandet för dokumentation tillräckligt för att säkerställa att frakt eller post tillhandahålls med åtföljande dokumentation som anger korrekt säkerhetsstatus och all erforderlig information?

JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälet till detta	
Kommentarer från lufttrafikföretaget	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 11

Överensstämmelse

Syfte: Efter att ha bedömt de tio tidigare delarna i denna checklista måste valideraren för luftfartsskydd i EU fastställa huruvida kontrollen på plats motsvarar innehållet i den del av lufttrafikföretagets säkerhetsprogram som beskriver åtgärderna för flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES och huruvida säkerhetsåtgärderna innebär att de mål som anges i denna checklista uppfylls i tillräckligt hög grad.

Slutsatserna kan omfatta ett av följande fyra tänkbara huvudfall:

1. Lufttrafikföretagets säkerhetsprogram överensstämmer med tillägg 6-G till genomförandeförordning (EU) 2015/1998 och kontrollen på plats bekräftar överensstämmelse med checklistans mål.
2. Lufttrafikföretagets säkerhetsprogram överensstämmer med tillägg 6-G till genomförandeförordning (EU) 2015/1998 men kontrollen på plats bekräftar inte överensstämmelse med checklistans mål.

3. Lufttrafikföretagets säkerhetsprogram överensstämmer inte med tillägg 6-G till genomförandeförordning (EU) 2015/1998 men kontrollen på plats bekräftar överensstämmelse med checklistans mål.
4. Lufttrafikföretagets säkerhetsprogram överensstämmer med tillägg 6-G till genomförandeförordning (EU) 2015/1998 och kontrollen på plats bekräftar inte överensstämmelse med checklistans mål.

11.1 Allmän slutsats: Ange det fall som ligger närmast den situation som validerats

1, 2, 3 eller 4	
-----------------	--

Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	
--	--

Kommentarer från lufttrafikföretaget	
--------------------------------------	--

Validerarens namn:

Datum:

Underskrift:

BILAGA

Förteckning över besökta och intervjuade personer och verksamhetsutövare

Uppgifter ska lämnas om verksamhetsutövarens namn, kontaktpersonens namn och befattning samt datumet för besöket eller intervjun.

Verksamhetsutövarens namn	Kontaktpersonens namn	Kontaktpersonens befattning	Datum för besök eller intervju

TILLÄGG 6-C4

VALIDERINGSCHECKLISTA FÖR KÄNDA AVSÄNDARE FRÅN TREDJELAND SOM VALIDERATS FÖR LUFTFARTSSKYDD I EU

Verksamhetsutövare i tredjeland har möjlighet att bli en del av en säker leveranskedja hos en ACC3 (*lufttrafikföretag som transporterar flygfrakt eller flygpost till unionen från ett tredjelands flygplats*) genom att ansöka om godkännande som känd avsändare som validerats för luftfartsskydd i EU (KC3). En KC3 är en verksamhetsutövare som hanterar frakt i ett tredjeland som är validerad och godkänd som sådan på grundval av en validering av luftfartsskydd i EU.

En KC3 ska säkerställa att säkerhetsåtgärder har vidtagits för försändelser till unionen ⁽¹⁾ och att försändelserna har skyddats från obehörig åtkomst sedan dessa säkerhetsåtgärder genomfördes och fram till att de överlämnas till en ACC3 eller en säkerhetsgodkänd speditör från tredjeland som validerats för luftfartsskydd i EU (RA3).

Villkoren för att transportera flygfrakt eller flygpost till unionen (EU) eller Island, Norge eller Schweiz anges i genomförandeförordning (EU) 2015/1998.

Checklistan är det hjälpmedel som ska användas av valideraren för luftfartsskydd i EU för bedömning av skyddsnivån för flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES ⁽²⁾ som transporteras av eller på uppdrag av en verksamhetsutövare som ansöker om KC3-godkännande. Checklistan ska bara användas i de fall som anges i punkt 6.8.5.1 b i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998. I de fall som anges i punkt 6.8.5.1 a i den bilagan ska valideraren för luftfartsskydd i EU använda ACC3-checklistan.

En valideringsrapport ska tillhandahållas den behöriga myndighet som utfärdar godkännandet och den validerade verksamhetsutövaren inom högst en månad efter kontrollen på plats. Integrerade delar av valideringsrapporten ska vara åtminstone

— den ifyllda checklistan undertecknad av valideraren för luftfartsskydd i EU och i förekommande fall kommenterad av den validerade verksamhetsutövaren, och

⁽¹⁾ Unionens medlemsstater: Belgien, Bulgarien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Förenade kungariket, Grekland, Irland, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Nederländerna, Polen, Portugal, Rumänien, Slovakien, Slovenien, Spanien, Sverige, Tjeckien, Tyskland, Ungern och Österrike.

⁽²⁾ Flygfrakt eller flygpost eller luftfartyg med destination EU eller EES i denna valideringschecklista motsvarar flygfrakt eller flygpost eller luftfartyg med destination unionen samt Island, Norge och Schweiz.

- försäkran om åtagande (tillägg 6-H3 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998) undertecknad av den validerade verksamhetsutövaren, och
- en försäkran om oberoende (tillägg 11-A till genomförandeförordning (EU) 2015/1998) med avseende på den validerade verksamhetsutövaren, undertecknad av valideraren för luftfartsskydd i EU.

Sidnumreringen, datumet för valideringen av luftfartsskydd i EU och validerarens och den validerade verksamhetsutövarens parafering på varje sida ska utgöra bevis för att valideringsrapporten är fullständig.

En KC3 ska kunna använda rapporten i sina affärsförbindelser med alla ACC3 och RA3.

Valideringsrapporten ska skrivas på engelska.

För de delar som inte kan bedömas mot kraven i genomförandeförordning (EU) 2015/1998 är de grundläggande kraven standarderna och rekommendationerna i bilaga 17 till konventionen angående internationell civil luftfart och anvisningarna i *Icaos Aviation Security Manual (Doc 8973 – Restricted)*.

Förklarande anmärkningar:

1. Alla tillämpliga och relevanta delar av checklistan måste fyllas i, i enlighet med den validerade verksamhetsutövarens affärsmodell och verksamhet. Om ingen information lämnas måste detta förklaras.
2. Efter varje del ska valideraren för luftfartsskydd i EU fastställa om och i vilken utsträckning målen i den delen har uppfyllts.

DEL 1

Organisation och ansvarsfördelning

1.1 Valideringsdatum

Använd exakt datumformat, t.ex. 01.10.2012–02.10.2012

dd/mm/åååå	
------------	--

1.2 Datum för föregående validering i förekommande fall

dd/mm/åååå	
------------	--

Tidigare KC3-registreringsnummer, om sådana finns	
---	--

AEO-certifikat eller C-TPAT-status eller övriga certifieringar, om sådana finns.	
--	--

1.3 Uppgifter om valideraren för luftfartsskydd

Namn	
------	--

Företag/organisation/myndighet	
--------------------------------	--

Unik alfanumerisk identitetskod (UAI)	
---------------------------------------	--

E-postadress	
--------------	--

Telefonnummer, inkl. landsnummer	
----------------------------------	--

1.4 Verksamhetsutövarens namn

Namn	
Företagsnummer (t.ex. organisationsnummer om sådant finns)	
Nummer/avdelning/byggnad	
Gata	
Ort	
Postnummer	
Stat (i förekommande fall)	
Land	
Boxadress, om sådan finns	

1.5 Organisationens huvudadress (om den avviker från adressen för den anläggning som ska valideras)

Nummer/avdelning/byggnad	
Gata	
Ort	
Postnummer	
Stat (i förekommande fall)	
Land	
Boxadress, om sådan finns	

1.6 Typ av verksamhet – typ av frakt som hanteras

Vilken är verksamhetens art – typ av frakt som hanteras i sökandens anläggningar?	
---	--

1.7 Har sökanden ansvar för...?

<ul style="list-style-type: none"> a) Produktion b) Förpackning c) Lagring d) Klarering e) Övrigt, precisera 	
---	--

1.8 Ungefärligt antal anställda vid anläggningen

Antal	
-------	--

1.9 Namn och befattning på den person som är ansvarig för luftfartsskydd i samband med flygfrakt eller flygpost från tredjeland

Namn	
Befattning	
E-postadress	
Telefonnummer, inkl. landsnummer	

DEL 2

Organisation och ansvarsfördelning för känd avsändare från tredjeland som validerats för luftfartsskydd i EU

Syfte: Ingen flygfrakt eller flygpost får transporteras till EU eller EES utan att omfattas av säkerhetsåtgärder. Frakt och post som levereras av en KC3 till en ACC3 eller en RA3 får endast godtas som säker frakt eller post om en KC3 vidtagit sådana säkerhetsåtgärder. Nedanstående delar i denna checklista innehåller uppgifter om sådana åtgärder.

En KC3 ska ha infört rutiner för att säkerställa att lämpliga säkerhetsåtgärder vidtas för all flygfrakt och flygpost med destination EU eller EES och att säker frakt eller post är skyddad tills den överlämnas till en ACC3 eller en RA3. Säkerhetsåtgärderna säkerställer i rimlig grad att inga förbjudna föremål finns dolda i försändelsen.

Referens: Punkt 6.8.3 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998.

2.1 Har verksamhetsutövaren utarbetat ett säkerhetsprogram?

JA eller NEJ	
Om NEJ, gå direkt till punkt 2.5	

2.2 Verksamhetsutövarens säkerhetsprogram

Datum – använd exakt datumformat dd/mm/åååå	
Version	
Har säkerhetsprogrammet lämnats in till eller godkänts av den behöriga myndigheten i det land där verksamhetsutövaren är verksam? Om JA, beskriv förfarandet.	

2.3 Omfattar säkerhetsprogrammet i tillräcklig utsträckning de delar som nämns i delarna 4–11 i checklistan?

JA eller NEJ	
Om NEJ, beskriv varför och precisera skälen	

2.4 Är säkerhetsprogrammet slutligt, stabilt och fullständigt?

JA eller NEJ

Om NEJ, ange skälen.

2.5 Har verksamhetsutövaren etablerat en metod för att säkerställa att flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES omfattas av lämpliga säkerhetsåtgärder innan den överlämnas till en ACC3 eller en annan RA3?

JA eller NEJ

Om JA, beskriv metoden

2.6 Har verksamhetsutövaren ett ledningssystem (t.ex. instrument, instruktioner) för att se till att nödvändiga säkerhetsåtgärder genomförs?

JA eller NEJ

Om JA, beskriv ledningssystemet och ange om det är godkänt, kontrolleras eller tillhandahålls av den behöriga myndigheten eller en annan verksamhetsutövare.

Om NEJ, förklara hur verksamhetsutövaren garanterar att säkerhetsåtgärder vidtas på erforderligt sätt.

2.7 Slutsatser och allmänna kommentarer om processens tillförlitlighet, slutgiltighet och stabilitet.

Kommentarer från verksamhetsutövaren

Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU

DEL 3

Identifierbar flygfrakt eller flygpost

Syfte: Att fastställa den punkt eller plats där frakt eller post blir identifierbar som flygfrakt eller flygpost.

3.1 Fastställande, genom inspektion av produktionsområde, förpackningsanläggning, lager, urvals- och klareringsområde och andra berörda områden, var och hur en flygfrakt- eller flygpostförsändelse med destination EU eller EES blir identifierbar som sådan.

Beskrivning

Kommentarer från verksamhetsutövaren

Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU

Observera att detaljerade uppgifter om skydd av identifierbar flygfrakt eller flygpost mot obehörig åtkomst och manipulering bör tillhandahållas i delarna 6–9.

DEL 4

Rekrytering och utbildning av personal

Syfte: För att säkerställa att föreskrivna säkerhetsåtgärder vidtas ska KC3 utse ansvarsfull och kompetent personal för att arbeta med skydd av flygfrakt eller flygpost. Personal med tillgång till identifierbar flygfrakt ska ha all den kompetens som krävs för att utföra sina uppgifter och ska ha lämplig utbildning.

För att uppfylla detta mål ska det finnas ett förfarande hos KC3 som säkerställer att all personal (t.ex. fast anställda, tillfälligt anställda, inhyrd personal, chaufförer) med direkt och oeskorterad tillgång till flygfrakt eller flygpost som omfattas eller har omfattats av säkerhetsåtgärder

- a) har genomgått inledande och regelbundet återkommande pålitlighetskontroller före anställningen eller säkerhetsprövningar, som minst överensstämmer med de krav som ställs av de lokala myndigheterna för de validerade KC3-anläggningarna, och
- b) har genomgått inledande och regelbundet återkommande säkerhetsutbildning för att få kunskap om sitt ansvar i fråga om luftfartsskydd i enlighet med de krav som ställs av de lokala myndigheterna för de validerade KC3-anläggningarna.

Anm.:

- En säkerhetsprövning innebär kontroll av en persons identitet och tidigare erfarenhet, inbegripet, när det är lämpligt, eventuellt kriminellt förflutet, som en del av bedömningen av en persons lämplighet för att vidta säkerhetsåtgärder eller för oeskorterad tillgång till ett behörighetsområde (enligt definitionen i Icao bilaga 17).
- En pålitlighetskontroll före anställningen ska fastställa personens identitet på grundval av dokumentation, omfatta anställning, utbildning och eventuella luckor under åtminstone de fem föregående åren, och innebära att personen undertecknar en försäkran om eventuellt kriminellt förflutet i alla hemvistländer under åtminstone de fem föregående åren (enligt unionens definition).

Referens: Punkt 6.8.3.1 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998.

4.1 Finns det rutiner som säkerställer att all personal med tillgång till identifierbar flygfrakt eller flygpost omfattas av pålitlighetskontroll före anställning för bedömning av bakgrund och kompetens?

JA eller NEJ	
Om JA, ange antalet år som beaktas för pålitlighetskontrollen före anställning och ange vilken verksamhetsutövare som utför kontrollen.	

4.2 Innefattar detta förfarande följande?

<input type="checkbox"/> Säkerhetsprövning <input type="checkbox"/> Pålitlighetskontroll före anställning <input type="checkbox"/> Kontroll av straffregister <input type="checkbox"/> Intervjuer <input type="checkbox"/> Övrigt (precisera)	
Förklara uppgifterna, ange vilken verksamhetsutövare som utför dem och ange i förekommande fall den föregående tidsperiod som beaktas.	

4.3 Finns ett förfarande som säkerställer att den person som har ansvaret för tillämpning och övervakning av genomförandet av säkerhetsåtgärder vid anläggningen omfattas av pålitlighetskontroll före anställning där man gör en bedömning av bakgrund och kompetens?

JA eller NEJ

Om JA, ange antalet år som beaktas för pålitlighetskontrollen före anställning och ange vilken verksamhetsutövare som utför kontrollen.

4.4 Innefattar detta förfarande följande?

- Säkerhetsprovning
- Pålitlighetskontroll före anställning
- Kontroll av straffregister
- Intervjuer
- Övrigt (precisera)

Förklara uppgifterna, ange vilken verksamhetsutövare som utför dem och ange i förekommande fall den föregående tidsperiod som beaktas.

4.5 Genomgår personal med tillgång till identifierbar flygfrakt/flygpost utbildning innan de får denna tillgång?

JA eller NEJ

Om JA, beskriv utbildningens innehåll och längd

4.6 Genomgår den personal som avses i punkt 4.5 repetitionsutbildning?

JA eller NEJ

Om JA, ange repetitionsutbildningens innehåll och frekvens

4.7 Slutsats: Innebär åtgärderna för rekrytering och utbildning att all personal med tillgång till identifierbar flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES på ett korrekt sätt har rekryterats och utbildats enligt en standard som är tillräckligt hög för att de ska ha kännedom om sitt ansvar i fråga om luftfartsskydd?

JA eller NEJ

Om NEJ, v.g. ange skälen till detta

Kommentarer från verksamhetsutövaren

Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU

DEL 5

Fysisk säkerhet

Syfte: KC3 ska ha rutiner för att säkerställa att identifierbar flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES skyddas mot obehörig åtkomst eller manipulering. Om sådan frakt eller post inte skyddas får den inte överlämnas till en ACC3 eller RA3 som säker frakt eller post.

Företaget måste visa hur dess anläggning eller lokaler är skyddade och att relevanta tillträdeskontroller används. Det är viktigt att tillgången till det område där identifierbar flygfrakt eller flygpost hanteras eller lagras är övervakad. Alla dörrar, fönster och annat tillträde till säker flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES måste vara säkrade eller omfattas av tillträdeskontroll.

Fysisk säkerhet kan vara, men är inte begränsad till följande:

- Fysiska hinder, t.ex. avspärrning eller hinder.
- Teknik som använder larm och/eller system med övervakningskameror (CCTV).
- Personal, exempelvis anställda som sköter övervakningen.

Referens: Punkt 6.8.3.1 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998.

5.1 Omfattas alla tillträdespunkter till identifierbar flygfrakt/flygpost av tillträdeskontroll och är tillträdet begränsat till godkända personer?

JA eller NEJ	
<p>Om JA, hur kontrolleras tillträdet? Förklara och beskriv. Det går att ange flera svar.</p> <p><input type="checkbox"/> Av säkerhetspersonal</p> <p><input type="checkbox"/> Av annan personal</p> <p><input type="checkbox"/> Manuella kontroller om personer beviljas tillträde till området</p> <p><input type="checkbox"/> Elektroniska system för kontroll av tillträde</p> <p><input type="checkbox"/> Annat (ange vilket)</p>	
<p>Om JA, hur säkerställs det att en person har tillstånd att vistas på området? Förklara och beskriv. Det går att ange flera svar.</p> <p>— Användning av ett företagsidentitetskort</p> <p>— Användning av en annan typ av identitetskort, t.ex. pass eller körkort</p> <p>— Förteckning över godkända personer som används av (säkerhets-) personal</p> <p>— Elektroniska tillstånd, t.ex. genom användning av ett chip</p> <p>— Distribution av nycklar eller tillträdeskoder endast till godkänd personal</p> <p>— Annat (ange vilket)</p>	

5.2 Är alla tillträdespunkter till identifierbar flygfrakt eller flygpost säkrade? Detta inbegriper tillträdespunkter som inte används permanent och punkter som normalt sett inte används som tillträdespunkter, t.ex. fönster.

JA eller NEJ	
Om JA, hur säkras dessa punkter? Förklara och beskriv. Det går att ange flera svar. — Närvaro av säkerhetspersonal — Elektroniska system för kontroll av tillträde som ger tillträde till en person åt gången — Hinder, t.ex. luckor eller lås — System med övervakningskameror (CCTV) — Inbrottslarm	

5.3 Finns det ytterligare åtgärder för att allmänt förbättra säkerheten i lokalerna?

JA eller NEJ	
Om JA, förklara och beskriv vilka de är <input type="checkbox"/> Stängsel eller hinder <input type="checkbox"/> System med övervakningskameror (CCTV) <input type="checkbox"/> Inbrottslarm <input type="checkbox"/> Övervakning och patrullering <input type="checkbox"/> Annat (ange vilket)	

5.4 Är byggnadens konstruktion solid?

JA eller NEJ	
--------------	--

5.5 Slutsats: Är verksamhetsutövarens åtgärder tillräckliga för att förhindra obehörig åtkomst till de områden inom anläggningen och i lokalerna där identifierbar flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES hanteras eller lagras?

JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälen till detta	
Kommentarer från verksamhetsutövaren	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 6

Produktion

Syfte: KC3 ska ha rutiner för att säkerställa att identifierbar flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES skyddas mot obehörig åtkomst eller manipulering under produktionsprocessen. Om sådan frakt eller post inte skyddas får den inte överlämnas till en ACC3 eller RA3 som säker frakt eller post.

Verksamhetsutövaren måste visa att tillträdet till produktionsområdet är kontrollerat och att produktionsprocessen övervakas. Om produkten blir identifierbar som flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES under produktionens gång, ska verksamhetsutövaren kunna visa att åtgärder vidtas för att skydda flygfrakten eller flygposten mot obehörig åtkomst eller manipulering från och med detta skede.

Dessa frågor ska besvaras om produkten kan identifieras som flygfrakt/flygpost med destination EU eller EES under produktionsprocessen.

6.1 Är tillträdet till produktionsområdet kontrollerat och begränsat till godkända personer?

JA eller NEJ	
Om JA, förklara hur tillträdet kontrolleras och begränsas till godkända personer	

6.2 Övervakas produktionsprocessen?

JA eller NEJ	
Om JA, förklara hur den övervakas	

6.3 Finns det kontroller som förebygger manipulering under produktionsskedet?

JA eller NEJ	
Om JA, specificera	

6.4 Slutsats: Vidtar verksamhetsutövaren tillräckliga åtgärder för att skydda den identifierbara flygfrakten eller flygposten med destination EU eller EES mot obehörig åtkomst eller manipulering under produktionsfasen?

JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälen till detta	
Kommentarer från verksamhetsutövaren	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 7

Förpackning

Syfte: KC3 ska ha rutiner för att säkerställa att identifierbar flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES skyddas mot obehörig åtkomst eller manipulering under förpackningsprocessen. Om sådan frakt eller post inte skyddas får den inte överlämnas till en ACC3 eller RA3 som säker frakt eller post.

Verksamhetsutövaren måste visa att tillträdet till förpackningsområdet är kontrollerat och att förpackningsprocessen övervakas. Om produkten blir identifierbar som flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES under förpackningens gång, ska verksamhetsutövaren kunna visa att åtgärder vidtas för att skydda flygfrakten/flygposten mot obehörig åtkomst eller manipulering från och med detta skede. Alla färdiga varor måste kontrolleras före förpackning.

Dessa frågor ska besvaras om produkten kan identifieras som flygfrakt/flygpost med destination EU eller EES under förpackningsprocessen.

7.1 Är tillträdet till förpackningsområdet kontrollerat och begränsat till godkända personer?

JA eller NEJ

Om JA, förklara hur tillträdet kontrolleras och begränsas till godkända personer

7.2 Övervakas förpackningsprocessen?

JA eller NEJ

Om JA, förklara hur den övervakas

7.3 Finns det kontroller som förebygger manipulering under förpackningsskedet?

JA eller NEJ

Om JA, specificera

7.4 Beskriv den färdiga ytterförpackningen:

a) Är den färdiga ytterförpackningen robust?

JA eller NEJ

Beskrivning

b) Är den färdiga ytterförpackningen utformad så att det tydligt syns om den har utsatts för manipulering?

JA eller NEJ

Om JA, beskriv vilken process som används för att det tydligt ska synas om den utsatts för manipulering, exempelvis med hjälp av numrerade förseglingar, särskilda stämplor eller säkerhetstejp.

Om NEJ, beskriv vilka skyddsåtgärder som vidtagits för att säkerställa försändelsens integritet.

7.5 Slutsats: Vidtar verksamhetsutövaren tillräckliga åtgärder för att skydda den identifierbara flygfrakten eller flygposten med destination EU eller EES mot obehörig åtkomst eller manipulering under förpackningsfasen?

JA eller NEJ

Om NEJ, v.g. ange skälen till detta

Kommentarer från verksamhetsutövaren

Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU

DEL 8

Lagring

Syfte: KC3 ska ha rutiner för att säkerställa att identifierbar flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES skyddas mot obehörig åtkomst eller manipulering under lagring. Om sådan frakt eller post inte skyddas får den inte överlämnas till en ACC3 eller RA3 som säker frakt eller post.

Företaget måste visa att tillträdet till lagerområdet kontrolleras. Om produkten blir identifierbar som flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES under lagringen, ska verksamhetsutövaren kunna visa att åtgärder vidtas för att skydda flygfrakten eller flygposten mot obehörig åtkomst eller manipulering från och med detta skede.

Dessa frågor ska besvaras om produkten kan identifieras som flygfrakt/flygpost med destination EU eller EES under lagringen.

8.1 Är tillträdet till lagerområdet kontrollerat och begränsat till godkända personer?

JA eller NEJ	
Om JA, förklara hur tillträdet kontrolleras och begränsas till godkända personer	

8.2 Lagras den färdigställda och förpackade flygfrakten eller flygposten säkert och kontrolleras den för spår av manipulering?

JA eller NEJ	
Om JA, specificera	
Om NEJ, förklara hur verksamhetsutövaren garanterar att den färdiga och förpackade flygfrakten och flygposten med destination EU eller EES skyddas mot obehörig åtkomst och manipulering.	

8.3 Slutsats: Vidtar verksamhetsutövaren tillräckliga åtgärder för att skydda den identifierbara flygfrakten eller flygposten med destination EU eller EES mot obehörig åtkomst eller manipulering under lagring?

JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälen till detta	
Kommentarer från verksamhetsutövaren	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 9

Klarering

Syfte: KC3 ska ha rutiner för att säkerställa att identifierbar flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES skyddas mot obehörig åtkomst eller manipulering under klareringsprocessen. Om sådan frakt eller post inte skyddas får den inte överlämnas till en ACC3 eller RA3 som säker frakt eller post.

Verksamhetsutövaren måste visa att tillträdet till klareringsområdet kontrolleras. Om produkten blir identifierbar som flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES under klareringen, ska verksamhetsutövaren kunna visa att åtgärder vidtas för att skydda flygfrakten eller flygposten mot obehörig åtkomst eller manipulering från och med detta skede.

Dessa frågor ska besvaras om produkten kan identifieras som flygfrakt eller flygpost med destination EU/EES under klareringen.

9.1 Är tillträdet till klareringsområdet kontrollerat och begränsat till godkända personer?

JA eller NEJ	
Om JA, förklara hur tillträdet kontrolleras och begränsas till godkända personer	

9.2 Vem har tillgång till klareringsområdet? Det går att ange flera svar.

<input type="checkbox"/> Anställda hos verksamhetsutövaren <input type="checkbox"/> Chaufförer <input type="checkbox"/> Besökare <input type="checkbox"/> Underleverantörer <input type="checkbox"/> Övriga, specificera	
--	--

9.3 Övervakas klareringsprocessen?

JA eller NEJ	
Om JA, förklara hur den övervakas	

9.4 Finns det kontroller som förebygger manipulering inom klareringsområdet?

JA eller NEJ	
Om JA, specificera	

9.5 Slutsats: Vidtar verksamhetsutövaren tillräckliga åtgärder för att skydda identifierbar flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES mot obehörig åtkomst eller manipulering under klareringen?

JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälen till detta	
Kommentarer från verksamhetsutövaren	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 10

Försändelser med annat ursprung

Syfte: KC3 ska ha rutiner för att säkerställa att frakt eller post som den inte själv är upphovsman till inte överlämnas till en ACC3 eller en RA3 som säker frakt eller post.

En KC3 kan vidarebefordra försändelser, som den inte själv är upphovsman till, till en RA3 eller en ACC3, förutsatt att

- dessa försändelser hålls åtskilda från försändelser till vilka kontoavsändaren är upphovsman, och
- ursprunget är tydligt angivet på försändelsen eller i åtföljande dokumentation.

Alla sådana försändelser måste genomgå en säkerhetskontroll av en RA3 eller ACC3 innan de lastas ombord på ett luftfartyg.

10.1 Tar verksamhetsutövaren emot försändelser av frakt eller post avsett för flygtransport från någon annan verksamhetsutövare?

JA eller NEJ	
Om JA, hur hålls dessa försändelser åtskilda från företagets egen frakt eller post, och hur identifieras de för den säkerhetsgodkända speditören eller transportören?	
Kommentarer från verksamhetsutövaren	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU.	

DEL 11

Dokumentation

Syfte: En KC3 ska säkerställa att den dokumentation som åtföljer en försändelse för vilken denna KC3 har genomfört säkerhetsåtgärder (t.ex. skydd) innefattar åtminstone

- den unika alfanumeriska identitetskod som erhållits från den behöriga myndighet som utfärdar godkännandet, och
- försändelsens innehåll.

Den dokumentation som åtföljer försändelsen kan vara antingen i elektronisk eller skriftlig form.

Referens: Punkt 6.8.3.4 i bilagan till genomförandeförordning (EU) 2015/1998

11.1 Säkerställer verksamhetsutövaren att det upprättas lämplig åtföljande dokumentation som innehåller den UAI som mottagits från den behöriga myndighet som utfärdar godkännandet och en beskrivning av försändelsen?

JA eller NEJ	
Om NEJ, förklara	

11.2 Slutsats: Är förfarandet för dokumentation tillräckligt för att säkerställa att frakt eller post tillhandahålls med lämplig åtföljande dokumentation?

JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälet till detta	
Kommentarer från verksamhetsutövaren	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 12

Transport

Syfte: KC3 ska ha rutiner för att säkerställa att identifierbar flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES skyddas mot obehörig åtkomst eller manipulering under transport. Om sådan frakt eller post inte skyddas får den inte accepteras av en ACC3 eller RA3 som säker frakt eller post.

Under transport ansvarar KC3 för skyddet av säkra försändelser. Detta gäller bland annat de fall då transporten utförs av en annan verksamhetsutövare, t.ex. en speditör, på dess vägnar. Det gäller inte fall där försändelsen transporteras under ansvar av en ACC3 eller RA3.

Dessa frågor ska besvaras om produkten kan identifieras som flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES under transport.

12.1 Hur fraktas flygfrakten eller flygposten till ACC3 eller RA3?

a) Validerade verksamhetsutövarens egen transport?

JA eller NEJ

b) Transporteras av ACC3 eller RA3?

JA eller NEJ

c) Underleverantörer som används av den validerade verksamhetsutövaren?

JA eller NEJ

12.2 Är flygfrakten eller flygposten förpackad så att det tydligt syns om den utsatts för manipulering?

JA eller NEJ

Om JA, hur?

12.3 Är fordonet låst eller förseglat före transport?

JA eller NEJ

Om JA, hur?

12.4 Om numrerade förseglingar används, kontrolleras åtkomsten till dessa, och registreras numren?

JA eller NEJ

Om JA, specificera

12.5 I förekommande fall, undertecknar respektive transportföretag åkeriförsäkringen?

JA eller NEJ

12.6 Har den person som transporterar frakten varit föremål för särskilda säkerhetsåtgärder och fått utbildning i säkerhetsmedvetenhet innan han/hon får tillåtelse att transportera säker flygfrakt eller flygpost, eller båda?

JA eller NEJ

Om JA, beskriv vilken typ av säkerhetsåtgärder (t.ex. pålitlighetskontroll före anställning, säkerhetsprövning) och vilken slags utbildning det rör sig om (t.ex. utbildning om säkerhetsfrågor)

12.7 Slutsats: Är åtgärderna tillräckliga för att skydda flygfrakt eller flygpost mot obehörig åtkomst under transport?

JA eller NEJ	
Om NEJ, v.g. ange skälen till detta	
Kommentarer från verksamhetsutövaren	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 13

Överensstämmelse

Syfte: Efter att ha bedömt de tolv föregående delarna i denna checklista ska valideraren för luftfartsskydd i EU avgöra om kontrollerna på plats bekräftar genomförandet av säkerhetsåtgärder i enlighet med målen i checklistan för flygfrakt eller flygpost med destination EU eller EES.

Två olika scenarier är möjliga. Valideraren för luftfartsskydd i EU anser att verksamhetsutövaren

1. uppfyller kraven i checklistan; en valideringsrapport ska tillhandahållas den behöriga myndighet som utfärdar godkännandet och den validerade verksamhetsutövaren inom högst en månad efter kontrollen på plats,
2. inte uppfyller kraven i checklistan. I sådant fall ska verksamhetsutövaren inte godkännas för att leverera flygfrakt eller flygpost med EU eller EES som destination till en ACC3 eller RA3 utan att den säkerhetskontrolleras av en behörig part. Verksamhetsutövaren ska få en kopia av den ifyllda checklistan där bristerna anges.

Valideraren för luftfartsskydd i EU måste komma ihåg att bedömningen grundas på en övergripande objektiv metod för att bedöma om kraven uppfylls.

12.1 Allmän slutsats: Ange det scenario som ligger närmast den situation som validerats

1 eller 2	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	
Kommentarer från verksamhetsutövaren	

Validerarens namn:

Datum:

Underskrift:

2. Jag åtar mig att omgående, men senast inom 15 dagar, lämna alla relevanta uppgifter till den behöriga myndighet som utfärdar godkännandet om
 - a) någon ändring görs i säkerhetsprogrammet för [lufttrafikföretagets namn],
 - b) det övergripande ansvaret för luftfartsskydd tilldelas någon annan än den person som anges i punkt 1.7 i tillägg 6-C3 till genomförandeförordning (EU) 2015/1998,
 - c) andra förändringar av lokaler eller förfaranden görs som kan få betydande följder för säkerheten,
 - d) lufttrafikföretaget upphör med sin verksamhet, inte längre hanterar flygfrakt eller flygpost till unionen, eller inte längre kan uppfylla de krav i gällande unionslagstiftning som har validerats i denna rapport.
3. [Lufttrafikföretagets namn] kommer att upprätthålla den luftfartsskyddsnivå som fastställs i denna rapport och som överensstämmer med de mål som anges i checklistan och, i förekommande fall, genomföra och tillämpa ytterligare säkerhetsåtgärder som krävs för ACC3-godkännande om säkerhetsstandarderna konstaterades vara otillräckliga, fram till nästa validering av verksamhet vid [lufttrafikföretagets namn].
4. [Lufttrafikföretagets namn] kommer att informera den behöriga myndighet som utfärdar godkännandet om det inte har möjlighet att begära, utverka eller säkerställa tillämpning av lämpliga säkerhetsåtgärder för frakt eller post som det tar emot för transport till EU eller EES-området, eller om det inte kan utöva effektiv tillsyn över sin leveranskedja.

Som företrädare för [lufttrafikföretagets namn] tar jag det fulla ansvaret för denna försäkran.

Namn:

Befattning:

Datum:

Underskrift:

TILLÄGG 6-H2

FÖRSÄKRAN OM ÅTAGANDE – SÄKERHETSGODKÄND SPEDITÖR FRÅN TREDJELAND SOM VALIDERATS FÖR LUFTFARTSSKYDD I EU (RA3)

Som företrädare för [verksamhetsutövarens namn] noterar jag följande:

I denna rapport fastställs nivån för luftfartsskyddet för frakt med destination EU eller EES med avseende på de säkerhetsstandarder som anges i checklistan eller som avses i denna.

[Verksamhetsutövarens namn] kan betecknas som "säkerhetsgodkänd speditör från tredjeland som validerats för luftfartsskydd i EU" (RA3) endast efter det att en rapport om valideringen av luftfartsskydd i EU har lämnats till och godkänts av den behöriga myndigheten i en av Europeiska unionens medlemsstater eller Island, Norge eller Schweiz för det ändamålet, och uppgifterna om RA3 har förts in i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan.

Om bristande efterlevnad avseende de säkerhetsåtgärder som rapporten avser konstateras av den behöriga myndigheten i en av unionens medlemsstater eller av Europeiska kommissionen kan det leda till att RA3-godkännandet av [verksamhetsutövarens namn] som redan erhållits för denna anläggning återkallas, vilket kommer att förhindra [verksamhetsutövarens namn] från att leverera säker flygfrakt eller flygpost med EU eller EES som destination till en ACC3 eller en annan RA3.

Rapportens giltighetstid är tre år och den löper således ut senast den

Som företrädare för [verksamhetsutövarens namn] intygar jag följande:

1. [verksamhetsutövarens namn] kommer att acceptera att lämpliga åtgärder vidtas i syfte att följa upp och kontrollera de standarder som bekräftats av rapporten.
2. Jag åtar mig att omgående, men senast inom 15 dagar, lämna alla relevanta uppgifter till den behöriga myndighet som utfärdar godkännandet om
 - a) någon ändring görs i säkerhetsprogrammet för [verksamhetsutövarens namn],

- b) det övergripande ansvaret för luftfartsskydd tilldelas någon annan än den person som anges i punkt 1.9 i tillägg 6-C2 till genomförandeförordning (EU) 2015/1998,
- c) andra förändringar av lokaler eller förfaranden görs som kan få betydande följder för säkerheten,
- d) företaget upphör med sin verksamhet, inte längre hanterar flygfrakt eller flygpost till Europeiska unionen, eller inte längre kan uppfylla de krav i gällande unionslagstiftning som har validerats i denna rapport.
3. [verksamhetsutövarens namn] kommer att upprätthålla den luftfartsskyddsnivå som fastställs i denna rapport och som överensstämmer med de mål som anges i checklistan och, i förekommande fall, genomföra och tillämpa ytterligare säkerhetsåtgärder som krävs för RA3-godkännande om säkerhetsstandarderna konstaterades vara otillräckliga, fram till nästa validering av verksamhet vid [verksamhetsutövarens namn].
4. [verksamhetsutövarens namn] kommer att underrätta de ACC3 och RA3 till vilka den levererar säker flygfrakt och/eller flygpost om [verksamhetsutövarens namn] upphör med sin verksamhet, inte längre hanterar flygfrakt/ flygpost eller inte längre kan uppfylla kraven som validerats i denna rapport.

Som företrädare för [verksamhetsutövarens namn] tar jag det fulla ansvaret för denna försäkran.

Namn:

Befattning:

Datum:

Underskrift:

TILLÄGG 6-H3

FÖRSÄKRAN OM ÅTAGANDE – KÄND AVSÄNDARE FRÅN TREDJELAND SOM VALIDERATS FÖR LUFTEARTSSKYDD I EU (KC3)

Som företrädare för [verksamhetsutövarens namn] noterar jag följande:

I denna rapport fastställs nivån för luftfartsskyddet för frakt med destination EU eller EES med avseende på de säkerhetsstandarder som anges i checklistan eller som avses i denna.

[Verksamhetsutövarens namn] kan betecknas som "känd avsändare från tredjeland som validerats för luftfartsskydd i EU" (KC3) endast efter det att en rapport om valideringen av luftfartsskydd i EU har lämnats till och godkänts av den behöriga myndigheten i en av Europeiska unionens medlemsstater eller Island, Norge eller Schweiz för det ändamålet, och uppgifterna om KC3 har förts in i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan.

Om bristande efterlevnad avseende de säkerhetsåtgärder som rapporten avser konstateras av den behöriga myndigheten i en av unionens medlemsstater eller av Europeiska kommissionen kan det leda till att KC3-godkännandet av [verksamhetsutövarens namn] som redan erhållits för denna anläggning återkallas, vilket kommer att förhindra [verksamhetsutövarens namn] från att leverera säker flygfrakt eller flygpost med EU eller EES som destination till en ACC3 eller en RA3.

Rapportens giltighetstid är tre år och den löper således ut senast den

Som företrädare för [verksamhetsutövarens namn] intygar jag följande:

- [verksamhetsutövarens namn] kommer att acceptera att lämpliga åtgärder vidtas i syfte att följa upp och kontrollera de standarder som bekräftats av rapporten.
- Jag åtar mig att omgående, men senast inom 15 dagar, lämna alla relevanta uppgifter till den behöriga myndighet som utfärdar godkännandet om
 - någon ändring görs i säkerhetsprogrammet för [verksamhetsutövarens namn],
 - det övergripande ansvaret för luftfartsskydd tilldelas någon annan än den person som anges i punkt 1.9 i tillägg 6-C4 till genomförandeförordning (EU) 2015/1998,

- c) andra förändringar av lokaler eller förfaranden görs som kan få betydande följder för säkerheten,
 - d) företaget upphör med sin verksamhet, inte längre hanterar flygfrakt/flygpost till Europeiska unionen, eller inte längre kan uppfylla de krav i gällande unionslagstiftning som har validerats i denna rapport.
3. [verksamhetsutövarens namn] kommer att upprätthålla den luftfartsskyddsnivå som fastställs i denna rapport och som överensstämmer med de mål som anges i checklistan och, i förekommande fall, genomföra och tillämpa ytterligare säkerhetsåtgärder som krävs för KC3-godkännande om säkerhetsstandarderna konstaterades vara otillräckliga, fram till nästa validering av verksamhet vid [verksamhetsutövarens namn].
4. [verksamhetsutövarens namn] kommer att underrätta de ACC3 och RA3 till vilka den levererar säker flygfrakt och/eller flygpost om [verksamhetsutövarens namn] upphör med sin verksamhet, inte längre hanterar flygfrakt/flygpost eller inte längre kan uppfylla kraven som validerats i denna rapport.

Som företrädare för [verksamhetsutövarens namn] tar jag det fulla ansvaret för denna försäkran.

Namn:

Befattning:

Datum:

Underskrift:".

34. Punkt 8.1.3.2 ska ändras på följande sätt:

a) Led c ska ersättas med följande:

"c) Om den behöriga myndigheten anser att den information som tillhandahållits enligt leden a och b är tillfredsställande, ska den säkerställa att de erforderliga uppgifterna om den säkerhetsgodkända leverantören senast följande arbetsdag förs in i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan. När dessa uppgifter förs in i databasen ska den behöriga myndigheten förse varje godkänd anläggning med en unik alfanumerisk identitetskod i standardformat. Om den behöriga myndigheten inte är nöjd ska skälen till detta utan dröjsmål delges den verksamhetsutövaren som ansöker om godkännande som säkerhetsgodkänd leverantör."

b) Följande led ska läggas till som led d:

"d) Säkerhetsgodkända leverantörer ska inte anses vara godkända förrän alla uppgifter har förts in i unionens databas för säkerhet i leveranskedjan."

35. Punkt 11.2.2 e ska ersättas med följande:

"e) Kunskap om system för identitetskort som används."

36. I punkt 11.2.3.8 ska följande punkt läggas till:

"Om personen har ett behörighetskort ska utbildningen dessutom ge följande kompetens (samtliga):

h) Kunskap om säkerhetskontrollens utformning och metoder för säkerhetskontroll.

i) Kännedom om tillträdeskontroll och gällande förfaranden för säkerhetskontroll.

j) Kunskap om de behörighetskort som används vid flygplatsen.

k) Kunskap om rapporteringsförfaranden.

l) Förmåga att på lämpligt sätt reagera på säkerhetsrelaterade incidenter."

37. I punkt 11.2.3.9 ska följande punkt läggas till:

"Om personen har ett behörighetskort ska utbildningen dessutom ge följande kompetens (samtliga):

k) Kunskap om säkerhetskontrollens utformning och metoder för säkerhetskontroll.

l) Kännedom om tillträdeskontroll och gällande förfaranden för säkerhetskontroll.

m) Kunskap om system för identitetskort som används.

n) Förmåga att på lämpligt sätt reagera på säkerhetsrelaterade incidenter."

38. I punkt 11.2.3.10 ska följande punkt läggas till:

”Om personen har ett behörighetskort ska utbildningen dessutom ge följande kompetens (samtliga):

- k) Kunskap om säkerhetskontrollens utformning och metoder för säkerhetskontroll.
- l) Kännedom om tillträdeskontroll och gällande förfaranden för säkerhetskontroll.
- m) Kunskap om system för identitetskort som används.
- n) Förmåga att på lämpligt sätt reagera på säkerhetsrelaterade incidenter.”

39. I punkt 11.5.1 ska följande stycke läggas till:

”Instruktörer ska omcertifieras minst vart femte år.”

40. Punkt 11.6.4.3 ska ersättas med följande:

”11.6.4.3 Om en medlemsstat inte längre anser att en validerare för luftfartsskydd i EU uppfyller kraven i punkterna 11.6.3.1 eller 11.6.3.5 ska den återkalla godkännandet och avlägsna valideraren från unionens databas för säkerhet i leveranskedjan, eller informera den behöriga myndighet som godkänt valideraren, och i samband därmed ange skälen för sina betänkligheter.”

41. Tillägg 11-A ska ersättas med följande:

”TILLÄGG 11-A

FÖRSÄKRAN OM OBEROENDE – VALIDERARE FÖR LUFTFARTSSKYDD I EU

- a) Jag bekräftar att jag opartiskt och objektivt har fastställt den validerade verksamhetsutövarens grad av efterlevnad.
- b) Jag bekräftar att jag inte är, och under de föregående två åren inte har varit, anställd hos den validerade verksamhetsutövaren.
- c) Jag bekräftar att jag inte har några ekonomiska eller andra direkta eller indirekta intressen beträffande resultatet av valideringen, den validerade verksamhetsutövaren eller dess filialer eller dotterbolag.
- d) Jag bekräftar att jag inte har, och under de närmast föregående tolv månaderna inte har haft, några affärsförbindelser, t.ex. utbildning och rådgivning utöver valideringsförfarandet, med den validerade verksamhetsutövaren på områden med anknytning till luftfartsskydd.
- e) Jag bekräftar att rapporten om validering av luftfartsskydd i EU grundas på en ingående kontroll och utvärdering av relevant säkerhetsdokumentation, inbegripet
 - uppgifter i de validerade verksamhetsutövarnas säkerhetsprogram eller motsvarande, och
 - uppgifter från en kontroll på plats av genomförandet av säkerhetsprogrammet.
- f) Jag bekräftar att rapporten om validering av luftfartsskydd i EU grundas på en bedömning av alla luftfartsskyddsrelaterade områden som valideraren är skyldig att uttala sig om med utgångspunkt i den relevanta EU-checklistan.
- g) Jag bekräftar att jag har använt en metod som möjliggör separata rapporter om validering av luftfartsskydd i EU för respektive verksamhetsutövare som validerats, och som säkerställer objektivitet och opartiskhet i samband med kontroll och utvärdering i de fall där flera verksamhetsutövare valideras samtidigt.
- h) Jag bekräftar att jag inte har tagit emot några ekonomiska eller andra förmåner, utöver en rimlig avgift för valideringen och ersättning av kostnader för resor och uppehålle.

Jag ansvarar helt och fullt för rapporten om validering av luftfartsskydd i EU.

Den validerade verksamhetsutövarens namn:

Namn på valideraren för luftfartsskydd i EU:

Datum:

Underskrift:”

42. Punkterna 12.7.1.2 och 12.7.1.3 ska ersättas med följande:

”12.7.1.2 Utrustningen ska användas så att det säkerställs att behållaren placeras i ett läge som gör att utrustningens detekteringsförmåga utnyttjas till fullo.

12.7.1.3 Utrustningen ska slå larm i följande fall:

- a) När den detekterar material som skulle kunna utgöra en risk.
- b) När den detekterar ett föremål som förhindrar att material som kan utgöra en risk detekteras.
- c) När den inte kan avgöra om det rör sig om ofarliga vätskor, aerosoler och geléer.
- d) När innehållet i väskan är för kompakt för att analyseras.”.

43. Punkt 12.7.1.4 ska utgå.

44. Punkt 12.7.2.2 ska ersättas med följande:

”12.7.2.2 All LEDS-utrustning ska uppfylla standard 2.”.

45. Punkt 12.7.2.3 ska utgå.

46. Punkt 12.9.2.5 ska ersättas med följande:

”12.9.2.5 En sprängämnesshund som används för detektering av sprängämnena ska vara försedd med unik identifieringsmärkning.”.
