

KOMMISJONENS GJENNOMFØRINGSFORORDNING (EU) 2015/1998**2018/EØS/39/25****av 5. november 2015****om fastsettelse av detaljerte tiltak for gjennomføring av de felles grunnleggende standardene for luftfartssikkerhet(*)**

EUROPAKOMMISJONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 300/2008 av 11. mars 2008 om felles bestemmelser om sikkerhet i sivil luftfart og om oppheving av forordning (EF) nr. 2320/2002⁽¹⁾, særlig artikkel 4 nr. 3, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) I samsvar med artikkel 4 nr. 3 i forordning (EF) nr. 300/2008 skal Kommisjonen vedta detaljerte tiltak for gjennomføring av de felles grunnleggende standardene omhandlet i forordningens artikkel 4 nr. 1 og av de allmenne tiltakene omhandlet i forordningens artikkel 4 nr. 2, som har som mål å utfylle de felles grunnleggende standardene.
- 2) Dersom tiltakene inneholder følsomme sikkerhetsopplysninger, bør de behandles i samsvar med kommisjonsbeslutning (EU, Euratom) 2015/444⁽²⁾, som fastsatt i artikkel 18 bokstav a) i forordning (EF) nr. 300/2008. Tiltakene bør derfor vedtas ved en særskilt gjennomføringsbeslutning fra Kommisjonen rettet til medlemsstatene, og bør ikke offentliggjøres.
- 3) Kommisjonsforordning (EU) nr. 185/2010⁽³⁾, som fastsetter tiltakene nevnt i artikkel 4 nr. 3 i forordning (EF) nr. 300/2008, er endret 20 ganger siden den trådte i kraft. For å sikre klarhet og rettssikkerhet bør den derfor oppheves og erstattes med en ny rettsakt som konsoliderer den opprinnelige rettsakten og alle endringer av den. Denne nye rettsakten bør også presiseres og ajourføres når det er hensiktsmessig, på bakgrunn av de praktiske erfaringene som er gjort, og den relevante teknologiske utviklingen.
- 4) Disse tiltakene bør revideres regelmessig for å sikre at de er i samsvar med utviklingen i trusselbildet.
- 5) Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra Komiteen for sikkerhet i sivil luftfart, nedsatt ved artikkel 19 nr. 1 i forordning (EF) nr. 300/2008 —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

De detaljerte tiltakene for gjennomføring av felles grunnleggende standarder for beskyttelse av sivil luftfart mot ulovlige inngrep som setter sikkerheten i sivil luftfart i fare, nevnt i artikkel 4 nr. 1 i forordning (EF) nr. 300/2008, og de allmenne tiltakene som utfyller disse felles grunnleggende standardene, nevnt i artikkel 4 nr. 2 i nevnte forordning, er fastsatt i vedlegget.

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 299 av 14.11.2015, s. 1, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 54/2016 av 18. mars 2016 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 66 av 19.10.2017, s. 25.

⁽¹⁾ EUT L 97 av 9.4.2008, s. 72.

⁽²⁾ Kommisjonsbeslutning (EU, Euratom) 2015/444 av 13. mars 2015 om sikkerhetsregler for vern av graderte EU-opplysninger (EUT L 72 av 17.3.2015, s. 53).

⁽³⁾ Kommisjonsforordning (EU) nr. 185/2010 av 4. mars 2010 om fastsettelse av detaljerte tiltak for gjennomføring av felles grunnleggende standarder for luftfartssikkerhet (EUT L 55 av 5.3.2010, s. 1).

Artikkel 2

Forordning (EF) nr. 185/2010 oppheves. Henvisninger til den opphevede forordningen skal forstås som henvisninger til denne forordning.

Artikkel 3

Denne forordning trer i kraft dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Den får anvendelse fra 1. februar 2016.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel, 5. november 2015.

For Kommisjonen

Jean-Claude JUNCKER

President

VEDLEGG

1. SIKKERHET I LUFTHAVNER

1.0 ALMINNELIGE BESTEMMELSER

1.0.1 Med mindre annet er angitt, skal den myndighet, den lufthavnoperatør, det luftfartsselskap eller det foretak som er ansvarlig i samsvar med det nasjonale sikkerhetsprogrammet for sivil luftfart nevnt i artikkel 10 i forordning (EF) nr. 300/2008, sikre gjennomføring av tiltakene fastsatt i dette kapittel.

1.0.2 I dette kapittel skal et luftfartøy, en buss, en bagasjevogn eller andre transportmidler, eller en passasjerbro, betraktes som en del av en lufthavn.

I dette kapittel menes med «sikret bagasje» gjennomført innsjekket avreisebagasje som er fysisk beskyttet på en måte som hindrer at det innføres gjenstander i den.

1.0.3 Uten at det berører kriteriene for unntak fastsatt i del K i vedlegget til kommisjonsforordning (EF) nr. 272/2009⁽¹⁾, kan vedkommende myndighet tillate særlige sikkerhetsprosedyrer eller unntak i forbindelse med beskyttelsen av og sikkerheten i flysideområder på dager med høyst åtte planlagte avgående flyginger, forutsatt at det skal foretas lastning, lossing, ombordstigning eller avstigning for bare ett luftfartøy om gangen enten i den kritiske delen av det sikkerhetsbegrensede området eller i en lufthavn som ikke omfattes av nr. 1.1.3.

1.0.4 I dette vedlegg menes med «gjenstander som medbringes av andre personer enn passasjerer» eiendeler beregnet på personlig bruk av personen som medbringer dem.

1.0.5 Henvisninger til tredjestater i dette kapittel og eventuelt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005 endelig⁽²⁾ omfatter andre stater og territorier som i henhold til artikkel 355 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte ikke omfattes av traktatens tredje del avdeling VI.

1.1 KRAV TIL PLANLEGGING AV LUFTHAVNER

1.1.1 Grenser

1.1.1.1 Grensene mellom landside, flyside, sikkerhetsbegrensede områder, kritiske deler og, dersom det er relevant, avgrensede områder skal være klart identifiserbare i hver lufthavn, slik at det kan treffes egnede sikkerhetstiltak i hvert av disse områdene.

1.1.1.2 Grensen mellom landside og flyside skal være en fysisk hindring som er klart synlig for offentligheten og hindrer adgang for uvedkommende.

1.1.2 Sikkerhetsbegrensede områder

1.1.2.1 De sikkerhetsbegrensede områdene skal omfatte minst følgende:

- a) en del av en lufthavn som gjennomførte avreisende passasjerer har adgang til,
- b) en del av en lufthavn som gjennomført innsjekket avreisebagasje kan passere gjennom eller oppbevares i, med mindre det dreier seg om sikret bagasje, og
- c) en del av en lufthavn som er bestemt for parkering av luftfartøyer med henblikk på ombordstigning eller lastning.

1.1.2.2 En del av en lufthavn skal anses som et sikkerhetsbegrenset område minst i den tiden som virksomheten nevnt i nr. 1.1.2.1 pågår.

⁽¹⁾ Kommisjonsforordning (EF) nr. 272/2009 av 2. april 2009 om utfylling av de felles grunnleggende standarder for luftfartssikkerhet i sivil luftfart fastsatt i vedlegget til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 300/2008 (EUT L 91 av 3.4.2009, s. 7).

⁽²⁾ Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005 endelig utgave om fastsettelse av detaljerte tiltak for gjennomføring av felles grunnleggende standarder for luftfartssikkerhet som inneholder opplysninger som nevnt i artikkel 18 bokstav a) i forordning (EF) nr. 300/2008, og om oppheving av beslutning (2010) 774 av 13. april 2010.

Når det opprettes et sikkerhetsbegrenset område, skal det umiddelbart før området opprettes, utføres en sikkerhetsgjennomføring av de deler som kan ha blitt kontaminert, slik at det i rimelig grad sikres at det sikkerhetsbegrensede området ikke inneholder forbudte gjenstander. Denne bestemmelsen skal anses for å være oppfylt for luftfartøyer som underkastes en sikkerhetsgjennomføring.

1.1.2.3 Når uvedkommende kan ha hatt adgang til sikkerhetsbegrensede områder, skal det så snart som mulig utføres en sikkerhetsgjennomføring av de deler som kan ha blitt kontaminert, slik at det i rimelig grad kan sikres at ingen av disse delene inneholder forbudte gjenstander. Denne bestemmelsen skal anses for å være oppfylt for luftfartøyer som underkastes en sikkerhetsgjennomføring.

1.1.3 **Kritiske deler av sikkerhetsbegrensede områder**

1.1.3.1 Kritiske deler skal opprettes i lufthavner der mer enn 40 personer har identitetskort som gir adgang til sikkerhetsbegrensede områder.

1.1.3.2 De kritiske delene skal omfatte minst følgende:

- a) alle deler av en lufthavn som gjennomførte avreisende passasjerer har adgang til, og
- b) alle deler av en lufthavn som gjennomført innsjekket avreisebagasje kan passere gjennom eller oppbevares i, med mindre det dreier seg om sikret bagasje.

En del av en lufthavn skal anses som en kritisk del minst i den tiden da virksomheten nevnt i bokstav a) eller b) pågår.

1.1.3.3 Når det opprettes en kritisk del, skal det umiddelbart før delen opprettes, utføres en sikkerhetsgjennomføring av de deler som kan ha blitt kontaminert, slik at det i rimelig grad kan sikres at den kritiske delen ikke inneholder forbudte gjenstander. Denne bestemmelsen skal anses for å være oppfylt for luftfartøyer som underkastes en sikkerhetsgjennomføring.

1.1.3.4 Når ikke-gjennomførte personer eller passasjerer og besetningsmedlemmer som ankommer fra andre tredjestater enn dem som er oppført i tillegg 4-B, kan ha hatt adgang til kritiske deler, skal det så snart som mulig gjennomføres en sikkerhetsgjennomføring av de deler som kan ha blitt kontaminert, slik at det i rimelig grad kan sikres at den kritiske delen ikke inneholder forbudte gjenstander.

Nr. 1 skal anses for å være oppfylt for luftfartøyer som underkastes en sikkerhetsgjennomføring.

Nr. 1 får ikke anvendelse når personer som omfattes av nr. 1.3.2 og 4.1.1.7, har hatt adgang til kritiske deler.

Når det gjelder passasjerer og besetningsmedlemmer som ankommer fra andre tredjestater enn dem som er oppført i tillegg 4-B, får nr. 1 anvendelse bare for de kritiske delene som benyttes av gjennomført innsjekket bagasje og/eller gjennomførte avreisende passasjerer som ikke reiser med samme luftfartøy som disse passasjerene og besetningsmedlemmene.

1.2 ADGANGSKONTROLL

1.2.1 **Adgang til flyside**

1.2.1.1 Adgang til flyside kan gis bare dersom personer og kjøretøyer har en berettiget grunn til å være der. Omvisninger i lufthavnen ledsaget av autoriserte personer skal anses for å være berettiget grunn.

1.2.1.2 For å få adgang til flyside skal en person inneha en tillatelse.

1.2.1.3 For å få adgang til flyside skal et kjøretøy være utstyrt med en synlig passerseddel.

1.2.1.4 Personer som befinner seg på flyside, skal på anmodning framvise sin tillatelse for kontroll.

1.2.2 Adgang til sikkerhetsbegrensede områder

1.2.2.1 Adgang til sikkerhetsbegrensede områder kan gis bare dersom personer og kjøretøyer har en berettiget grunn til å være der. Omvisninger i lufthavnen ledsaget av autoriserte personer skal anses for å være berettiget grunn.

1.2.2.2 For å få adgang til sikkerhetsbegrensede områder skal en person framvise en av følgende tillatelser:

- a) et gyldig ombordstigningskort eller tilsvarende,
- b) et gyldig identitetskort for besetningsmedlemmer,
- c) et gyldig identitetskort for lufthavnen,
- d) et gyldig identitetskort utstedt av vedkommende nasjonale myndighet, eller
- e) et gyldig identitetskort som er utstedt av tilsynsmyndigheten og anerkjent av vedkommende nasjonale myndighet.

Alternativt kan det også gis adgang etter sikker identifikasjon ved kontroll av biometriske data.

1.2.2.3 For å få adgang til sikkerhetsbegrensede områder skal et kjøretøy være utstyrt med en synlig og gyldig passerseddel.

1.2.2.4 Ombordstigningskortet eller tilsvarende som nevnt i nr. 1.2.2.2 bokstav a) skal kontrolleres før en person gis adgang til sikkerhetsbegrensede områder, slik at det i rimelig grad kan sikres at det er gyldig.

Kortene nevnt i henholdsvis nr. 1.2.2.2 bokstav b)–e) skal kontrolleres før en person gis adgang til sikkerhetsbegrensede områder, slik at det i rimelig grad kan sikres at de er gyldige og tilhører innehaveren.

Når det benyttes biometrisk identifikasjon, skal kontrollen sikre at den som ønsker adgang til sikkerhetsbegrensede områder, har en av tillatelsene oppført i nr. 1.2.2.2, og at denne tillatelsen er gyldig og ikke er trukket tilbake.

1.2.2.5 For å hindre at uvedkommende får adgang til sikkerhetsbegrensede områder, skal adgangspunktene til disse områdene kontrolleres ved bruk av

- a) et elektronisk system som begrenser adgangen til én person om gangen, eller
- b) autoriserte personer som utfører adgangskontroll.

Vedkommende myndighet kan fastsette i sitt nasjonale sikkerhetsprogram for sivil luftfart at begrensningen til én person om gangen i bokstav a) ikke får anvendelse på adgangspunkter som utelukkende benyttes av politi og tollpersonell.

1.2.2.6 Et kjøretøys passerseddel skal kontrolleres før kjøretøyet gis adgang til sikkerhetsbegrensede områder, for å sikre at den er gyldig og er utstedt til kjøretøyet.

1.2.2.7 Adgang til sikkerhetsbegrensede områder er også underlagt tilleggsbestemmelser fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

1.2.3 Krav til identitetskort for besetningsmedlemmer i Unionen og identitetskort for lufthavner

1.2.3.1 Identitetskort for besetningsmedlemmer ansatt i luftfartsselskaper i Unionen og identitetskort for lufthavner kan utstedes bare til personer som har driftsmessige behov og har vært underkastet en vandelskontroll med tilfredsstillende resultat i samsvar med nr. 11.1.3.

1.2.3.2 Identitetskort for besetningsmedlemmer og identitetskort for lufthavner skal utstedes for et tidsrom på høyst fem år.

1.2.3.3 En person som har vært underkastet en vandelskontroll uten tilfredsstillende resultat, skal umiddelbart få sitt identitetskort inndratt.

1.2.3.4 Identitetskortet skal bæres synlig minst når innehaveren befinner seg i sikkerhetsbegrensede områder.

En person som ikke bærer sitt identitetskort synlig i sikkerhetsbegrensede områder utenom sikkerhetsbegrensede områder der det befinner seg passasjerer, skal anropes av de ansvarlige for gjennomføringen av nr. 1.5.1 bokstav c) og om nødvendig rapporteres.

1.2.3.5 Identitetskortet skal umiddelbart leveres tilbake til den utstedende enheten

- a) når den utstedende enheten ber om det,
- b) ved ansettelsesforholdets opphør,
- c) ved bytte av arbeidsgiver,
- d) ved en endring i behovet for adgang til de områder som tillatelsen omfatter,
- e) når kortet utløper eller
- f) når kortet inndras.

1.2.3.6 Den utstedende enheten skal umiddelbart underrettes om tap, tyveri eller manglende tilbakelevering av et identitetskort.

1.2.3.7 Et elektronisk kort skal deaktiveres umiddelbart etter tilbakelevering, utløp, inndragelse eller underretning om tap, tyveri eller manglende tilbakelevering.

1.2.3.8 Identitetskort for besetningsmedlemmer i Unionen og identitetskort for lufthavner er også underlagt tilleggsbestemmelsene fastsatt Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

1.2.4 **Tilleggskrav til identitetskort for besetningsmedlemmer i Unionen**

1.2.4.1 Et identitetskort for et besetningsmedlem som er ansatt i et luftfartsselskap i Unionen, skal være påført

- a) innehaverens navn og foto,
- b) luftfartsselskapets navn,
- c) ordet «crew» (besetning) på engelsk og
- d) utløpsdatoen.

1.2.5 **Tilleggskrav til identitetskort for lufthavner**

1.2.5.1 Et identitetskort for en lufthavn skal være påført

- a) innehaverens navn og foto,
- b) navnet på innehaverens arbeidsgiver, med mindre dette er elektronisk programmert,
- c) den utstedende enhetens navn eller lufthavnens navn,
- d) de områder innehaveren har adgangstillatelse til, og
- e) utløpsdatoen, med mindre dette er elektronisk programmert.

Navnene og de områder det gis adgang til, kan erstattes med en likeverdig identifikasjon.

1.2.5.2 For å hindre misbruk av identitetskort for lufthavner skal det innføres et system som i rimelig grad kan sikre at forsøk på å bruke kort som er mistet, stjålet eller ikke levert tilbake, blir oppdaget. Dersom et slikt forsøk oppdages, skal det treffes egnede tiltak.

1.2.6 **Krav til passersedler for kjøretøyer**

1.2.6.1 En passerseddel for et kjøretøy kan utstedes bare dersom det er fastslått et driftsmessig behov.

1.2.6.2 En passerseddel for et kjøretøy skal gjelde særskilt for kjøretøyet og være påført

- a) de områder kjøretøyet har adgangstillatelse til, og
- b) utløpsdatoen.

Elektroniske passersedler for kjøretøyer behøver ikke være påført de områder kjøretøyet har adgangstillatelse til, og heller ikke utløpsdatoen, forutsatt at disse opplysningene kan avleses elektronisk og kontrolleres før det gis adgang til sikkerhetsbegrensede områder.

1.2.6.3 En elektronisk passerseddel skal være festet til kjøretøyet på en slik måte at den ikke kan overføres til et annet kjøretøy.

1.2.6.4 Passerseddelen skal være plassert på et godt synlig sted på kjøretøyet når kjøretøyet befinner seg på flyside.

1.2.6.5 Passerseddelen skal umiddelbart leveres tilbake til den utstedende enheten

- a) når den utstedende enheten ber om det,
- b) når kjøretøyet ikke lenger skal brukes for å få adgang til flyside, eller
- c) når passerseddelen utløper, med mindre den automatisk gjøres ugyldig.

1.2.6.6 Den utstedende enheten skal umiddelbart underrettes om tap, tyveri eller manglende tilbakelevering av en passerseddel.

1.2.6.7 En elektronisk passerseddel skal deaktiveres umiddelbart etter tilbakelevering, utløp eller underretning om tap, tyveri eller manglende tilbakelevering.

1.2.6.8 For å hindre misbruk av passersedler skal det innføres et system som i rimelig grad kan sikre at forsøk på å bruke passersedler som er mistet, stjålet eller ikke levert tilbake, blir oppdaget. Dersom et slikt forsøk oppdages, skal det treffes egnede tiltak.

1.2.6.9 Kjøretøyer som bare benyttes på flyside og ikke har tillatelse til å kjøre på offentlig vei, kan unntas fra anvendelsen av nr. 1.2.6.2–1.2.6.8, forutsatt at de er tydelig merket på utsiden som kjøretøyer som benyttes i driften i vedkommende lufthavn.

1.2.7 **Ledsaget adgang**

1.2.7.1 Besetningsmedlemmer som ikke har et gyldig identitetskort for lufthavnen, skal ledsages til enhver tid når de befinner seg i sikkerhetsbegrensede områder, unntatt

- a) områder der passasjerer kan befinne seg,
- b) områder i umiddelbar nærhet av det luftfartøyet de har ankommet med eller skal reise av sted med,
- c) områder bestemt for besetninger, og
- d) strekninger mellom terminalen eller adgangspunktet og det luftfartøyet besetningsmedlemmene har ankommet med eller skal reise av sted med.

1.2.7.2 I ekstraordinære tilfeller kan en person unntas fra kravene i nr. 1.2.5.1 og fra forpliktelser med hensyn til vandelskontroll, under forutsetning av at personen ledsages til enhver tid når vedkommende befinner seg i sikkerhetsbegrensede områder. En person kan unntas fra kravet om å bli ledsaget dersom vedkommende viser en tillatelse og er innehaver av et gyldig identitetskort for lufthavnen.

1.2.7.3 En ledsager skal

- a) inneha et gyldig identitetskort som nevnt i nr. 1.2.2.2 bokstav c), d) eller e),
- b) ha tillatelse til å være ledsager i sikkerhetsbegrensede områder,
- c) holde den eller de ledsagede personene under direkte oppsyn hele tiden, og
- d) i rimelig grad sikre at den eller de ledsagede personene ikke bryter sikkerhetsreglene.

1.2.7.4 Et kjøretøy kan unntas fra kravene i nr. 1.2.6 forutsatt at det ledsages til enhver tid når det befinner seg på flyside.

1.2.7.5 Når en passasjer ikke reiser i kraft av en lufttransportavtale som fører til utstedelse av et ombordstigningskort eller tilsvarende, kan et besetningsmedlem som ledsager denne passasjeren, unntas fra kravene i nr. 1.2.7.3 bokstav a).

1.2.8 Andre unntak

Andre unntak skal være underlagt tilleggsbestemmelser fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

1.3 GJENNOMSØKING AV ANDRE PERSONER ENN PASSASJERER OG AV GJENSTANDER DE BRINGER MED SEG

1.3.1 Gjennom søking av andre personer enn passasjerer og av gjenstander de bringer med seg

1.3.1.1 Andre personer enn passasjerer skal gjennom søkes ved en av følgende metoder:

- a) manuell gjennom søking,
- b) metalldetektorramme (WTMD),
- c) bombehunder,
- d) utstyr til sporpåvisning av eksplosiver (ETD),
- e) sikkerhetsskannere som ikke bruker ioniserende stråling,
- f) utstyr til sporpåvisning av eksplosiver (ETD) kombinert med håndholdte metalldetektorer (HHMD).

1.3.1.2 Nr. 4.1.1.3–4.1.1.6 og 4.1.1.10–4.1.1.11 får anvendelse på gjennom søking av andre personer enn passasjerer.

1.3.1.3 Bombehunder og EDT-utstyr kan benyttes bare som en supplerende metode for gjennom søking av andre personer enn passasjerer eller som et uforutsigbart alternativ til manuell gjennom søking, metalldetektorramme eller sikkerhetsskannere.

1.3.1.4 Gjenstander som andre personer enn passasjerer bringer med seg, skal gjennom søkes ved en av følgende metoder:

- a) manuell gjennom søking,
- b) røntgenutstyr,
- c) systemer for påvisning av eksplosiver (EDS),
- d) bombehunder,
- e) utstyr til sporpåvisning av eksplosiver (ETD).

1.3.1.5 Nr. 4.1.2.4–4.1.2.7 og nr. 4.1.2.11 får anvendelse på gjennom søking av gjenstander som medbringes av andre personer enn passasjerer.

- 1.3.1.6 Bombehunder og EDT-utstyr kan benyttes bare som en supplerende metode for gjennom søking av gjenstander som medbringes av andre personer enn passasjerer, eller som et uforutsigbart alternativ til manuell gjennom søking, røntgenutstyr eller EDS-utstyr.
- 1.3.1.7 Når andre personer enn passasjerer og medbrakte gjenstander skal gjennom søkes ved løpende stikkprøvekontroll, skal vedkommende myndighet fastsette hyppigheten av slik kontroll på grunnlag av en risikovurdering.
- 1.3.1.8 Gjennom søking av andre personer enn passasjerer og av medbrakte gjenstander er også underlagt tilleggsbestemmelsene fastsatt i Kommissjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

1.3.2 **Unntak og særlige framgangsmåter for gjennom søking**

- 1.3.2.1 Vedkommende myndighet kan av objektive grunner tillate at andre personer enn passasjerer unntas fra gjennom søking eller underkastes særlige framgangsmåter for gjennom søking, forutsatt at de ledsages av en person som har tillatelse til å være ledsager i samsvar med nr. 1.2.7.3.
- 1.3.2.2 Gjennom søkte personer som ikke er passasjerer, og som midlertidig forlater kritiske deler, kan unntas fra gjennom søking når de kommer tilbake, forutsatt at de har vært under konstant oppsyn av autoriserte personer på en måte som er tilstrekkelig til at det i rimelig grad kan utelukkes at de bringer forbudte gjenstander inn i de kritiske delene.
- 1.3.2.3 Unntak og særlige framgangsmåter for gjennom søking er også underlagt tilleggsbestemmelsene fastsatt i Kommissjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

1.4 **UNDERSØKELSE AV KJØRETØYER**

1.4.1 **Kjøretøyer som innpasserer til kritiske deler**

- 1.4.1.1 Alle kjøretøyer skal undersøkes før de får innpassere til kritiske deler. Etter undersøkelsen skal de beskyttes mot ulovlige inngrep fram til de innpasserer til kritiske deler.
- 1.4.1.2 Kjøretøyets fører og eventuelle passasjerer skal ikke oppholde seg i kjøretøyet mens det undersøkes. De skal pålegges å ta sine personlige eiendeler med seg ut av kjøretøyet for å få dem gjennom søkt.
- 1.4.1.3 Det skal fastsettes metoder for å sikre tilfeldig utvelging av de områdene som skal undersøkes.
- 1.4.1.4 Kjøretøyer som innpasserer til kritiske deler, er også underlagt tilleggsbestemmelsene fastsatt i Kommissjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

1.4.2 **Kjøretøyer som innpasserer til andre sikkerhetsbegrensede områder enn kritiske deler**

- 1.4.2.1 Kjøretøyets fører og eventuelle passasjerer skal ikke oppholde seg i kjøretøyet mens det undersøkes. De skal pålegges å ta sine personlige eiendeler med seg ut av kjøretøyet for å få dem gjennom søkt.
- 1.4.2.2 Det skal fastsettes metoder for å sikre tilfeldig utvelging av de kjøretøyene og områdene som skal undersøkes.
- 1.4.2.3 Kjøretøyer som innpasserer til andre sikkerhetsbegrensede områder enn kritiske deler, er også underlagt tilleggsbestemmelsene fastsatt i Kommissjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

1.4.3 **Undersøkelsesmetoder**

- 1.4.3.1 En manuell gjennom søking skal bestå av en grundig manuell kontroll av de utvalgte områdene, herunder deres innhold, slik at det i rimelig grad kan sikres at de ikke inneholder forbudte gjenstander.
- 1.4.3.2 Følgende metoder kan bare brukes som supplerende undersøkelsesmetoder:
 - a) bombehunder og
 - b) utstyr til sporpåvisning av eksplosiver (ETD).

1.4.3.3 Undersøkellesmetodene er også underlagt tilleggsbestemmelsene fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

1.4.4 Unntak og særlige undersøkelsesprosedyrer

1.4.4.1 Vedkommende myndighet kan av objektive grunner tillate at kjøretøyer unntas fra undersøkelse eller underkastes særlige undersøkelsesprosedyrer, forutsatt at de ledsages av en person som har tillatelse til å være ledsager i samsvar med nr. 1.2.7.3.

1.4.4.2 Unntak og særlige undersøkelsesprosedyrer er også underlagt tilleggsbestemmelsene fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

1.5 OVERVÅKING, PATRULJERING OG ANDRE FORMER FOR FYSISK KONTROLL

1.5.1 Det skal gjennomføres overvåking eller patruljering for å føre tilsyn med

- a) grensene mellom landside, flyside, sikkerhetsbegrensede områder, kritiske deler og, dersom det er relevant, avgrensede områder,
- b) områder i og i nærheten av terminalen der offentligheten har adgang, herunder parkeringsområder og kjørebaneler,
- c) at personer som befinner seg i andre sikkerhetsbegrensede områder enn områder der det befinner seg passasjerer, synlig bærer gyldige identitetskort,
- d) at kjøretøyer som befinner seg på flyside, er utstyrt med synlige og gyldige passersedler, og
- e) innsjekket bagasje, frakt og post, forsyninger til flygingen samt luftfartsselskapers post og materiell som befinner seg i kritiske deler i påvente av lastning.

1.5.2 Hyppigheten av og metodene for overvåking og patruljering skal fastsettes på grunnlag av en risikovurdering, og skal godkjennes av vedkommende myndighet. De skal ta hensyn til

- a) lufthavnens størrelse, herunder antallet og arten av flyginger,
- b) lufthavnens utforming, særlig det innbyrdes forholdet mellom områdene som er opprettet i lufthavnen, og
- c) mulighetene og begrensningene ved metodene for overvåking og patruljering.

De deler av risikovurderingen som gjelder hyppigheten av og metodene for overvåking og patruljering, skal på anmodning stilles til rådighet skriftlig med henblikk på samsvars kontroll.

1.5.3 Overvåking og patruljering skal ikke følge et forutsigbart mønster. Kontroll av identitetskorts gyldighet skal skje i form av stikkprøver.

1.5.4 Det skal treffes tiltak som avskrekker personer fra ulovlig passering av sikkerhetskontrollpunkter, og som, dersom slik ulovlig passering skjer, gjør det mulig raskt å håndtere den ulovlige passeringen og avhjelpe dens konsekvenser.

1.6 FORBUDTE GJENSTANDER

1.6.1 Andre personer enn passasjerer skal ikke tillates å medbringe gjenstander oppført i tillegg 1-A inn i sikkerhetsbegrensede områder.

1.6.2 Et unntak fra nr. 1.6.1 kan innrømmes på det vilkår at personen har tillatelse til å medbringe forbudte gjenstander inn i sikkerhetsbegrensede områder for det formål å utføre arbeid som er absolutt nødvendig for driften av lufthavnanlegg eller luftfartøyer, eller for utførelsen av oppgaver under flygingen.

- 1.6.3 For å fastslå om en person har tillatelse til å medbringe én eller flere av gjenstandene oppført i tillegg 1-A,
- skal personen ha en tillatelse til å medbringe den. Tillatelsen skal enten framgå av identitetskortet som gir adgang til sikkerhetsbegrensede områder, eller av en særskilt skriftlig erklæring. Tillatelsen skal angi den eller de gjenstandene som kan medbringes, enten som en kategori eller som en særskilt gjenstand. Dersom tillatelsen er angitt på identitetskortet, skal den være gjenkjennelig bare for den som trenger denne informasjonen, eller
 - skal det være innført et system ved sikkerhetskontrollpunktene som angir hvilke personer som har tillatelse til å medbringe gjenstanden(e), enten som en kategori eller som en særskilt gjenstand.
- 1.6.4 Dette skal fastslås før personen får tillatelse til å medbringe den eller de berørte gjenstandene inn i sikkerhetsbegrensede områder eller om bord på et luftfartøy, eller når personen kontrolleres av personer som overvåker eller patruljerer i henhold til nr. 1.5.1 bokstav c).
- 1.6.5 Gjenstander oppført i tillegg 1-A kan oppbevares i sikkerhetsbegrensede områder, forutsatt at de oppbevares under sikre forhold. Gjenstander oppført i bokstav c), d) og e) i tillegg 4-C kan oppbevares i sikkerhetsbegrensede områder, forutsatt at de ikke er tilgjengelige for passasjerer.

TILLEGG 1-A

ANDRE PERSONER ENN PASSASJERER

LISTE OVER FORBUDTE GJENSTANDER

- skytevåpen og andre innretninger som avfyre prosjektiler* – innretninger som kan, eller som tilsynelatende kan, forårsake alvorlige skader ved å avfyre et prosjektil, herunder
 - alle typer skytevåpen, f.eks. pistoler, revolvere, rifler og haglgeværer,
 - lekepistoler, kopier og etterligninger av skytevåpen som kan forveksles med virkelige våpen,
 - deler til skytevåpen, unntatt kikkertsikter,
 - trykkluft- og CO₂-drevne skytevåpen, f.eks. luftpistoler og luftgeværer,
 - signalpistoler og startpistoler,
 - buer, armbrøster og piler,
 - harpungeværer,
 - spretterter og slynger;
- bedøvende innretninger* — innretninger som er utformet spesielt for å bedøve eller lamme, herunder:
 - elektrosjokkvåpen, f.eks. elektrosjokkpistoler og elektrosjokkbatonger,
 - innretninger til bedøving og avliving av dyr,
 - bedøvende og lammende kjemikalier, gasser og sprayer, f.eks. tåregass, pepperspray, syreholdig spray og spray mot skadedyr;
- eksplosiver og brannfarlige stoffer og innretninger* — eksplosiver og brannfarlige stoffer og innretninger som kan, eller som tilsynelatende kan, forårsake alvorlige skader eller utgjøre en trussel mot luftfartøyets sikkerhet, herunder
 - ammunisjon,
 - fenghetter,

- detonatorer og lunter,
 - kopier eller etterligninger av eksplosive innretninger,
 - miner, granater og andre militære eksplosiver,
 - fyrverkeri og annet pyroteknisk utstyr,
 - røykbomber og røykpatroner,
 - dynamitt, krutt og plastiske eksplosiver;
- d) alle andre gjenstander som kan brukes til å forårsake alvorlige skader, og som ikke vanligvis brukes i sikkerhetsbegrensede områder, f.eks. kampsportsutstyr, sverd, sabler osv.

2. AVGRENSEDE OMRÅDER I LUFTHAVNER

Ingen bestemmelser i denne forordning.

3. SIKKERHET KNYTTET TIL LUFTFARTØYET

3.0 ALMINNELIGE BESTEMMELSER

- 3.0.1 Med mindre annet er angitt, skal et luftfartsselskap sikre gjennomføring av tiltakene fastsatt i dette kapittel med hensyn til sine luftfartøyer.
- 3.0.2 Tredjestater som anvender sikkerhetsstandarder anerkjent som likeverdige med de felles grunnleggende standardene for sikkerhet for luftfartøyer, er oppført i tillegg 3-B.
- 3.0.3 Et luftfartøy behøver ikke å underkastes en sikkerhetssjekk. Det skal underkastes en sikkerhetsgjennom søking i samsvar med nr. 3.1.
- 3.0.4 Et luftfartsselskap skal på anmodning bli underrettet av lufthavnoperatøren om dets luftfartøy befinner seg i en kritisk del. I tvilstilfeller skal det antas at luftfartøyet befinner seg i en annen del enn en kritisk del.
- 3.0.5 Når et område ikke lenger anses for å være en kritisk del på grunn av en endring i sikkerhetsstatus, skal lufthavnen underrette de berørte luftfartsselskapene om dette.
- 3.0.6 Henvisninger til tredjestater i dette kapittel og eventuelt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005 omfatter andre stater og territorier som i henhold til artikkel 355 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte ikke omfattes av traktatens tredje del avdeling VI.

3.1 SIKKERHETSGJENNOMSØKING AV LUFTFARTØY

3.1.1 Tilfeller der det skal utføres en sikkerhetsgjennom søking av et luftfartøy

- 3.1.1.1 Et luftfartøy skal alltid underkastes en sikkerhetsgjennom søking når det er grunn til å anta at uvedkommende kan ha hatt adgang til det.
- 3.1.1.2 En sikkerhetsgjennom søking av et luftfartøy skal bestå av en undersøkelse av nærmere angitte deler av luftfartøyet som fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.
- 3.1.1.3 Et luftfartøy som ankommer en kritisk del fra en tredjestat som ikke er oppført i tillegg 3-B, skal underkastes en sikkerhetsgjennom søking etter at passasjerene har forlatt området som skal gjennom søkes, og/eller lasterommet er losset.
- 3.1.1.4 Et luftfartøy som ankommer fra en medlemsstat der det har vært i transitt etter å ha ankommet fra en tredjestat som ikke er oppført i tillegg 3-B, skal anses som et luftfartøy som ankommer fra en tredjestat.

3.1.1.5 Når det bør utføres en sikkerhetsgjennomsøking av et luftfartøy, er også underlagt tilleggsbestemmelsene fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

3.1.2 **Framgangsmåte for sikkerhetsgjennomsøking av et luftfartøy**

Framgangsmåten for sikkerhetsgjennomsøking av et luftfartøy er også underlagt bestemmelsene fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

3.1.3 **Opplysninger om sikkerhetsgjennomsøkingen av et luftfartøy**

Følgende opplysninger om sikkerhetsgjennomsøking av en avgående flyging skal registreres og oppbevares et annet sted enn i luftfartøyet så lenge flygingen varer, men i minst 24 timer:

- a) rutenummer og
- b) foregående flygings avgangslufthavn.

Dersom det er utført en sikkerhetsgjennomsøking av luftfartøyet, skal også følgende opplysninger gis:

- c) dato og klokkeslett for sikkerhetsgjennomsøkingen og
- d) navnet og underskriften til personen med ansvar for sikkerhetsgjennomsøkingen.

3.2 **BESKYTTELSE AV LUFTFARTØYER**

3.2.1 **Beskyttelse av luftfartøyer – allment**

3.2.1.1 Uansett hvor i en lufthavn et luftfartøy er parkert, skal luftfartøyets ytterdører beskyttes mot ulovlig adgang ved å

- a) sikre at personer som ulovlig forsøker å få adgang, raskt konfronteres,
- b) holde luftfartøyets ytterdører lukket. Når et luftfartøy befinner seg i en kritisk del, skal ytterdører som ikke er tilgjengelige for personer på bakken, anses som lukket dersom hjelpemidler for adgang er fjernet og plassert tilstrekkelig langt fra luftfartøyet til med rimelighet å hindre at personer får adgang,
- c) bruke elektroniske systemer som umiddelbart påviser ulovlig adgang, eller
- d) ha et elektronisk adgangssystem med identitetskort for lufthavnen ved alle dører som leder direkte til passasjerbroen, i tilknytning til en åpen luftfartøydør, som bare gir adgang for personer som har fått opplæring i samsvar med nr. 11.2.3.7. Disse personene skal sikre at ulovlig adgang forhindres når de bruker døren,

3.2.1.2 Nr. 3.2.1.1 får ikke anvendelse på luftfartøyer som er parkert i en hangar som er låst eller på annen måte beskyttet mot ulovlig adgang.

3.2.2 **Ytterligere beskyttelse av luftfartøyer med lukkede ytterdører som befinner seg i en annen del enn en kritisk del**

3.2.2.1 Når ytterdørene er lukket og luftfartøyet befinner seg i en annen del enn en kritisk del, skal hver ytterdør også

- a) atskilles fra hjelpemidler for adgang,
- b) forsegles,
- c) låses eller
- d) overvåkes.

Bokstav a) får ikke anvendelse på dører som er tilgjengelige for personer på bakken.

- 3.2.2.2 Dersom hjelpemidler for adgang fjernes fra dører som ikke er tilgjengelige for personer på bakken, skal de plasseres tilstrekkelig langt fra luftfartøyet til med rimelighet å hindre adgang.
- 3.2.2.3 Dersom ytterdørene er låst, skal bare personer med et driftsmessig behov kunne låse dem opp.
- 3.2.2.4 Dersom ytterdørene overvåkes, skal overvåkingen sikre at ulovlig adgang til luftfartøyet umiddelbart oppdages.
- 3.2.2.5 Beskyttelse av luftfartøyer med lukkede ytterdører som befinner seg i en annen del enn en kritisk del, er også underlagt tilleggsbestemmelsene fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

TILLEGG 3-A

SIKKERHETSGJENNOMSØKING AV LUFTFARTØY

Nærmere bestemmelser om sikkerhetsgjennomsøking av luftfartøy er fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

TILLEGG 3-B

SIKKERHET KNYTTET TIL LUFTFARTØYET

TREDJESTATER SAMT OVERSJØISKE STATER OG TERRITORIER SOM I HENHOLD TIL ARTIKKEL 355 I TRAKTATEN OM DEN EUROPEISKE UNIONS VIRKEMÅTE IKKE OMFATTES AV TRAKTATENS TREDJE DEL AVDELING VI, SOM ER ANERKJENT FOR ANVENDELSE AV SIKKERHETSSTANDARDE SOM ER LIKEVERDIGE MED DE FELLES GRUNNLEGGENDE STANDARDENE

Med hensyn til luftfartøysikkerhet er følgende tredjestater samt andre stater og territorier som i henhold til artikkel 355 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte ikke omfattes av traktatens tredje del avdeling VI, anerkjent for anvendelse av sikkerhetsstandarder som er likeverdige med de felles grunnleggende standardene:

De forente stater

Færøyene, når det gjelder Vagar lufthavn

Grønland, når det gjelder Kangerlussuaq lufthavn

Guernsey

Jersey

Isle of Man

Kommisjonen skal omgående underrette vedkommende myndigheter i medlemsstatene dersom den har opplysninger om at sikkerhetsstandarder som anvendes i tredjestaten eller andre berørte stater eller territorier som har betydelig innvirkning på den generelle luftfartssikkerheten i Unionen, ikke lenger er likeverdige med de felles grunnleggende standardene i Unionen.

Vedkommende myndigheter i medlemsstatene skal omgående underrettes når Kommisjonen har opplysninger om tiltak, herunder utjevningstiltak, som bekrefter at anvendelsen av likeverdige relevante sikkerhetsstandarder er gjenopprettet i tredjestaten eller andre berørte stater eller territorier.

4. PASSASJERER OG HÅNDBAGASJE

4.0 ALMINNELIGE BESTEMMELSER

- 4.0.1 Med mindre annet er angitt, skal den myndighet, den lufthavnoperatør, det luftfartsselskap eller det foretak som er ansvarlig i samsvar med det nasjonale sikkerhetsprogrammet for sivil luftfart nevnt i artikkel 10 i forordning (EF) nr. 300/2008, sikre gjennomføring av tiltakene fastsatt i dette kapittel.

- 4.0.2 Tredjestater som anvender sikkerhetsstandarder anerkjent som likeverdige med de felles grunnleggende standardene med hensyn til sikkerhet for passasjerer og håndbagasje, er oppført i tillegg 4-B.
- 4.0.3 Passasjerer og deres håndbagasje som ankommer fra en medlemsstat der luftfartøyet har vært i transitt etter å ha ankommet fra en tredjestat som ikke er oppført i tillegg 4-B, skal anses som passasjerer og håndbagasje som ankommer fra en tredjestat, med mindre det foreligger en bekreftelse på at disse passasjerene og deres håndbagasje er blitt gjennomført i nevnte medlemsstat.
- 4.0.4 I dette vedlegg menes med:
- a) «væsker, aerosoler og geler» masser, lotion, blandinger av væsker og faste stoffer og innholdet i trykkbeholdere, f.eks. tannkrem, hårgelé, drikke, suppe, sirup, parfyme, barberskum og andre produkter med lignende konsistens,
 - b) «forseglingspose» pose som er i samsvar med Den internasjonale organisasjon for sivil luftfarts anbefalte retningslinjer for sikkerhetskontroll,
 - c) «systemer for påvisning av flytende eksplosiver (LEDS)» utstyr som kan påvise farlige materialer som overholder bestemmelsene i nr. 12.7 i vedlegget til Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.
- 4.0.5 Henvisninger til tredjestater i dette kapittel og eventuelt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005 omfatter andre stater og territorier som i henhold til artikkel 355 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte ikke omfattes av traktatens tredje del avdeling VI.

4.1 GJENNOMSØKING AV PASSASJERER OG HÅNDBAGASJE

4.1.1 Gjennomføring av passasjerer

4.1.1.1 Før gjennomføring skal passasjerene ta av seg frakker, kapper, kåper og jakker, som skal gjennomføres som håndbagasje. Kontrolløren kan eventuelt anmode passasjerene om å ta av seg ytterligere plagg.

4.1.1.2 Passasjerene skal gjennomføres ved hjelp av minst én av følgende metoder:

- a) manuell gjennomføring,
- b) metalldetektorramme (WTMD)
- c) bombehunder,
- d) utstyr til sporpåvisning av eksplosiver (ETD),
- e) sikkerhetsskannere som ikke bruker ioniserende stråling,
- f) ETD-utstyr kombinert med håndholdte metalldetektorer (HHMD).

Dersom kontrolløren ikke kan avgjøre om passasjerer bringer med seg forbudte gjenstander, skal passasjerer nektes adgang til sikkerhetsbegrensede områder eller gjennomføres på nytt til kontrollørens tilfredshet.

4.1.1.3 Når det utføres en manuell gjennomføring, skal den utføres slik at det i rimelig grad kan sikres at personen ikke bringer med seg forbudte gjenstander.

4.1.1.4 Når metalldetektorrammens alarm utløses, skal årsaken avklares.

4.1.1.5 Håndholdt metalldetektor (HHMD) kan brukes bare som supplerende hjelpemiddel ved gjennomføring. Den skal ikke brukes i stedet for manuell gjennomføring.

4.1.1.6 Dersom det tillates at et levende dyr fraktes i et luftfartøys kabin, skal det gjennomføres enten som passasjer eller som håndbagasje.

- 4.1.1.7 Vedkommende myndighet kan fastsette kategorier av passasjerer som av objektive grunner skal underkastes særlige framgangsmåter for gjennom søking eller kan unntas fra gjennom søking. Kommisjonen skal underrettes om de fastsatte kategoriene.
- 4.1.1.8 Gjennom søkingen av passasjerer er også underlagt tilleggsbestemmelsene fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.
- 4.1.1.9 Bombehunder og ETD-utstyr kan bare brukes som supplerende hjelpemidler ved gjennom søking.
- 4.1.1.10 Når det benyttes sikkerhetsskanner med operatør i henhold til nr. 12.11.1 annet ledd til gjennom søking av passasjerer, skal følgende minstekrav være oppfylt:
- Sikkerhetsskannere skal ikke lagre, oppbevare, kopiere, skrive ut eller hente bilder. Et bilde som er generert under gjennom søkingen, kan imidlertid oppbevares i så lang tid som operatøren trenger for å analysere det, og skal slettes så snart passasjerer er klarert. All uautorisert tilgang til og bruk av bildet er forbudt og skal forhindres.
 - Operatøren som analyserer bildet, skal være plassert på et sted der det ikke er mulig for vedkommende å se passasjerer som gjennom søkes.
 - Enhver teknisk innretning som kan lagre, kopiere, fotografere eller på annen måte registrere bilder, er forbudt på det stedet der bildet analyseres.
 - Bildet skal ikke kunne knyttes til data som gjelder personen som gjennom søkes, og vedkommendes identitet skal være skjult.
 - Enhver passasjer kan be om at bildet av vedkommendes kropp analyseres av en operatør av det kjønn passasjerer ønsker.
 - Bildet skal være uskarpt eller utydelig, slik at ansiktet til vedkommende passasjer ikke kan gjenkjennes.

Bokstav a) og d) får anvendelse også på sikkerhetsskannere med automatisk påvisning av forbudte gjenstander.

Passasjerer har rett til å velge bort gjennom søking med sikkerhetsskanner. I så fall skal passasjerer gjennom søkes ved en alternativ metode som skal omfatte minst en manuell gjennom søking i samsvar med tillegg 4-A til Kommisjonens gjennomføringsbeslutning (2015) 8005. Når sikkerhetsskannerens alarm utløses, skal årsaken avklares.

Før passasjerer gjennom søkes med en sikkerhetsskanner, skal de informeres om teknologien som benyttes, vilkårene for bruk av denne teknologien og muligheten for å velge bort gjennom søking med sikkerhetsskanner.

- 4.1.1.11 Utstyr til sporpåvisning av eksplosiver (ETD) i kombinasjon med håndholdte metalldetektorer (HHMD) skal brukes bare i tilfeller der operatøren anser at en manuell gjennom søking av en bestemt del av en person vil være ineffektivt og/eller uønsket.

4.1.2 Gjennom søking av håndbagasje

- 4.1.2.1 Før håndbagasjen gjennom søkes, skal bærbare datamaskiner og andre store elektriske gjenstander tas ut av håndbagasjen og gjennom søkes separat, med mindre håndbagasjen skal gjennom søkes med EDS-utstyr (systemer for påvisning av eksplosiver) som overholder standard C2 eller høyere.

- 4.1.2.2 Vedkommende enhet i alle lufthavner skal ved inngangen til et sikkerhetsbegrenset område minst gjennom søke væsker, aerosoler og geler som er anskaffet i en lufthavn eller om bord i et luftfartøy, og som er forseglet i en forseglingspose som inneholder et tilfredsstillende og synlig dokumentasjon på at de er kjøpt på flyside i en lufthavn eller om bord i et luftfartøy, samt væsker, aerosoler og geler som skal brukes i løpet av flygingen til medisinske formål eller for å dekke et spesielt ernæringsmessig behov, herunder barnemat.

Før gjennom søking skal væsker, aerosoler og geler tas ut av håndbagasjen og gjennom søkes atskilt fra andre gjenstander i håndbagasjen, med mindre utstyret som brukes til å gjennom søke håndbagasjen, også gjør det mulig å gjennom søke lukkede beholdere med væsker, aerosoler og geler inne i håndbagasjen.

Når væsker, aerosoler og geler er tatt ut av håndbagasjen, skal passasjerene framvise

- a) alle væsker, aerosoler og geler i enkeltbeholdere med en kapasitet på høyst 100 milliliter eller tilsvarende i en gjennomsiktig gjenlukkbar plastpose med en kapasitet på høyst 1 liter, idet innholdet lett skal få plass i posen, som skal være helt lukket, og
- b) alle andre væsker, aerosoler og geler, herunder forseglingsposer som inneholder væsker, aerosoler og geler.

Vedkommende myndigheter, luftfartsselskaper og lufthavner skal gi passasjerene relevante opplysninger om gjennom søking av væsker, aerosoler og geler i lufthavnene.

4.1.2.3 Håndbagasje skal gjennom søkes ved hjelp av minst én av følgende metoder:

- a) manuell gjennom søking,
- b) røntgenutstyr,
- c) systemer for påvisning av eksplosiver (EDS),
- d) bombehunder i kombinasjon med bokstav a),
- e) ETD-utstyr.

Dersom kontrolløren ikke kan avgjøre om håndbagasjen inneholder forbudte gjenstander, skal håndbagasjen avvises eller gjennom søkes på nytt til kontrollørens tilfredshet.

4.1.2.4 En manuell gjennom søking av håndbagasje skal bestå av en manuell kontroll av bagasjen og dens innhold, slik at det i rimelig grad kan sikres at den ikke inneholder forbudte gjenstander.

4.1.2.5 Dersom det brukes røntgen- eller EDS-utstyr, skal hvert enkelt bilde undersøkes av kontrolløren eller analyseres med programvare for automatisk klarering (auto clear software – ACS).

4.1.2.6 Dersom det brukes røntgen- eller EDS-utstyr, skal årsaken til eventuelle alarmer avklares til kontrollørens tilfredshet, slik at det i rimelig grad kan sikres at ingen forbudte gjenstander bringes inn i det sikkerhetsbegrensede området eller om bord i et luftfartøy.

4.1.2.7 Dersom det brukes røntgen- eller EDS-utstyr, skal alle gjenstander som har en tetthet som hindrer kontrolløren i å analysere håndbagasjens innhold, tas ut av håndbagasjen. Bagasjen skal gjennom søkes på nytt, og gjenstanden skal gjennom søkes separat som håndbagasje.

4.1.2.8 All bagasje som viser seg å inneholde en stor elektrisk gjenstand, skal gjennom søkes på nytt etter at gjenstanden er tatt ut av bagasjen, og den elektriske gjenstanden skal gjennom søkes separat, med mindre håndbagasjen ble gjennom søkt med EDS-utstyr som overholder standard C2 eller høyere.

4.1.2.9 Bombehunder og utstyr til sporpåvisning av eksplosiver (ETD) kan brukes bare som supplerende hjelpemidler ved gjennom søking.

4.1.2.10 Vedkommende myndighet kan fastsette kategorier av håndbagasje som av objektive grunner skal underkastes særlige framgangsmåter for gjennom søking eller kan unntas fra gjennom søking. Kommisjonen skal underrettes om de fastsatte kategoriene.

4.1.2.11 Personer som gjennom søker håndbagasje ved hjelp av røntgen- eller EDS-utstyr, skal normalt ikke tilbringe mer enn 20 minutter med å gjennomgå bilder uten avbrudd. Etter hver slik periode skal kontrolløren ikke gjennomgå bilder før det har gått minst 10 minutter. Dette kravet får anvendelse bare dersom det er en kontinuerlig strøm av bilder som skal gjennom gås.

Det skal finnes en tilsynsfører med ansvar for kontrollører av håndbagasje for å sikre en optimal sammensetning av gruppen, kvalitet på arbeidet, opplæring, støtte og vurdering.

4.1.2.12 Gjennom søkingen av håndbagasje er også underlagt tilleggsbestemmelsene fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

4.1.3 Gjennom søking av væsker, aerosoler og geler

4.1.3.1 Væsker, aerosoler og geler som medbringes av passasjerer, kan unntas fra gjennom søking med LEDS-utstyr ved inngangen til et sikkerhetsbegrenset område i følgende tilfeller:

- a) Væskene, aerosolene og gelene er i enkeltbeholdere med en kapasitet på høyst 100 milliliter eller tilsvarende, i en gjennom siktig gjenlukkbare plastpose med en kapasitet på høyst 1 liter, idet innholdet lett skal få plass i posen, som skal være helt lukket.
- b) Væskene, aerosolene og gelene forsegles i en forseglingspose ved kjøp på flyside i lufthavnen.
- c) Væskene, aerosolene og gelene er i en forseglingspose og er kjøpt i en annen lufthavn i EU eller om bord i et luftfartøy tilhørende et luftfartsselskap i EU og forsegles på nytt i en forseglingspose før de bringes ut av lufthavnens sikkerhetsbegrensede område.
- d) Væskene, aerosolene og gelene gjennom søkes lokalt med LEDS-utstyr på flysiden og forsegles deretter i en forseglingspose.

Unntakene nevnt i bokstav c) og d) utløper 31. desember 2015.

4.1.3.2 Forseglingsposene nevnt i nr. 4.1.3.1 bokstav b)–d) skal

- a) tydelig kunne identifiseres som forseglingsposer fra den aktuelle lufthavnen,
- b) inneholde dokumentasjon på kjøp eller ny forsegling i den aktuelle lufthavnen i løpet av de foregående tre timer og
- c) være underlagt tilleggsbestemmelsene fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

4.1.3.3 Gjennom søkingen av væsker, aerosoler og geler er også underlagt tilleggsbestemmelsene fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

4.2 BESKYTTELSE AV PASSASJERER OG HÅNDBAGASJE

Beskyttelse av passasjerer og håndbagasje er også underlagt tilleggsbestemmelsene fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

4.3 POTENSIELT FORSTYRRENDE PASSASJERER

4.3.1 Et luftfartsselskap skal på forhånd motta skriftlig melding fra vedkommende myndighet dersom det planlegges å slippe mulig forstyrrende passasjerer om bord i selskapets luftfartøy.

4.3.2 Meldingen skal inneholde følgende opplysninger:

- a) personens identitet og kjønn,
- b) begrunnelse for transporten,
- c) eventuelt navn og tittel på ledsagere,
- d) vedkommende myndighets risikovurdering, herunder begrunnelse for bruk eller manglende bruk av ledsagere,
- e) setereservasjon om nødvendig og
- f) arten av de reisedokumenter som foreligger.

Luftfartsselskapet skal stille disse opplysningene til rådighet for fartøysjefen før passasjerene går om bord i luftfartøyet.

4.3.3 Vedkommende myndighet skal sikre at personer i lovlig forvaring alltid blir ledsaget.

4.4 FORBUDTE GJENSTANDER

4.4.1 Passasjerer skal ikke tillates å bringe gjenstander oppført i tillegg 4-C inn i sikkerhetsbegrensede områder eller om bord i et luftfartøy.

4.4.2 Det kan gis unntak fra nr. 4.4.1 forutsatt at

- a) vedkommende myndighet har gitt sitt samtykke til at gjenstanden medbringes,
- b) luftfartsselskapet er blitt underrettet om passasjerer og gjenstanden vedkommende bringer med seg, før passasjerer slippes om bord i luftfartøyet, og
- c) gjeldende sikkerhetsregler overholdes.

Gjenstanden skal plasseres under sikre forhold om bord i luftfartøyet.

4.4.3 Luftfartsselskapet skal sørge for at passasjerene underrettes om de forbudte gjenstandene oppført i tillegg 4-C før innsjekkingen avsluttes.

TILLEGG 4-A

KRAV TIL MANUELL GJENNOMSØKING

Nærmere bestemmelser om manuell gjennom søking er fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

TILLEGG 4-B

PASSASJERER OG HÅNDBAGASJE

TREDJESTATER SAMT ANDRE STATER OG TERRITORIER SOM I HENHOLD TIL ARTIKKEL 355 I TRAKTATEN OM DEN EUROPEISKE UNIONS VIRKEMÅTE IKKE OMFATTES AV TRAKTATENS TREDJE DEL AVDELING VI, SOM ER ANERKJENT FOR ANVENDELSE AV SIKKERHETSSTANDARDER SOM ER LIKEVERDIGE MED DE FELLE GRUNNLEGGENDE STANDARDENE

Med hensyn til passasjerer og håndbagasje er følgende tredjestater samt andre stater og territorier som i henhold til artikkel 355 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte ikke omfattes av traktatens tredje del avdeling VI, anerkjent for anvendelse sikkerhetsstandarder som er likeverdige med de felles grunnleggende standardene:

De forente stater

Færøyene, når det gjelder Vagar lufthavn

Grønland, når det gjelder Kangerlussuaq lufthavn

Guernsey

Jersey

Isle of Man

Kommisjonen skal omgående underrette vedkommende myndigheter i medlemsstatene dersom den har opplysninger om at sikkerhetsstandarder som anvendes i tredjestaten eller andre berørte stater eller territorier som har betydelig innvirkning på den generelle luftfartssikkerheten i Unionen, ikke lenger svarer til de felles grunnleggende standardene i Unionen.

Vedkommende myndigheter i medlemsstatene skal omgående underrettes når Kommisjonen har opplysninger om tiltak, herunder utjevningstiltak, som bekrefter at anvendelsen av likeverdige relevante sikkerhetsstandarder er gjenopprettet i tredjestaten eller andre berørte stater eller territorier.

TILLEGG 4-C

PASSASJERER OG HÅNDBAGASJE

LISTE OVER FORBUDTE GJENSTANDER

Uten at det berører gjeldende sikkerhetsregler, kan passasjerer ikke bringe følgende gjenstander inn i sikkerhetsbegrensede områder eller om bord i et luftfartøy:

- a) *skytevåpen og andre innretninger som avfyrer prosjektiler* – innretninger som kan, eller som tilsynelatende kan, forårsake alvorlige skader ved å avfyre et prosjektil, herunder
- alle typer skytevåpen, f.eks. pistoler, revolvere, rifler og haglgeværer,
 - lekepistoler, kopier og etterligninger av skytevåpen som kan forveksles med virkelige våpen,
 - deler til skytevåpen, unntatt kikkertsikter,
 - trykkluft- og CO₂-drevne skytevåpen, f.eks. luftpistoler og luftgeværer,
 - signalpistoler og startpistoler,
 - buer, armbrøster og piler,
 - harpungeværer,
 - spretterter og slynger;
- b) *bedøvende innretninger* – innretninger som er utformet spesielt for å bedøve eller lamme, herunder
- elektrosjokkvåpen, f.eks. elektrosjokkpistoler og elektrosjokkbatonger,
 - innretninger til bedøving og avlaving av dyr,
 - bedøvende og lammende kjemikalier, gasser og sprayer, f.eks. tåregass, pepperspray, syreholdig spray og spray mot skadedyr;
- c) *skarpe eller spisse gjenstander* — gjenstander med skarp spiss eller skarp egg som kan forårsake alvorlige skader, herunder
- gjenstander utformet for hogging, f.eks. økser og kjøttøkser,
 - isøkser og ishakker,
 - barberblader,
 - tapetkniver,
 - kniver med blad som er lengre enn 6 cm,
 - sakser med blad som er lengre enn 6 cm målt fra dreiepunktet,
 - kampsportsutstyr med skarp spiss eller skarp egg,
 - sverd og sabler;
- d) *verktøy* — verktøy som kan brukes til å forårsake alvorlig skade eller brukes til å true luftfartøyets sikkerhet, herunder
- brekkjern,
 - boremaskiner og bor, herunder batteridriller,

- verktøyer med et blad eller skaft som er lengre enn 6 cm og kan brukes som våpen, f.eks. skrujern og meisler,
 - sager, herunder batteridrevne sager,
 - blåselamper,
 - boltpistoler og spikerpistoler;
- e) *stumpe gjenstander* — gjenstander som kan forårsake alvorlige skader når de brukes til å slå med, herunder
- balltrær,
 - klubber, køller og batonger, f.eks. totenschlägere og politikøller,
 - kampsportsutstyr;
- f) *eksplosiver og brannfarlige stoffer og innretninger* — eksplosiver og brannfarlige stoffer og innretninger som kan, eller som tilsynelatende kan, brukes til å forårsake alvorlig skade eller utgjøre en trussel mot luftfartøyets sikkerhet, herunder
- ammunisjon,
 - fenghetter,
 - detonatorer og lunter,
 - kopier eller etterligninger av eksplosive innretninger,
 - miner, granater og andre militære eksplosiver,
 - fyrverkeri og annet pyroteknisk utstyr,
 - røykbomber og røykpatroner,
 - dynamitt, krutt og plastiske eksplosiver;

5. INNSJEKKET BAGASJE

5.0 ALMINNELIGE BESTEMMELSER

- 5.0.1 Med mindre annet er angitt, skal den myndighet, den lufthavnoperatør, det luftfartsselskap eller det foretak som er ansvarlig i samsvar med det nasjonale sikkerhetsprogrammet for sivil luftfart nevnt i artikkel 10 i forordning (EF) nr. 300/2008, sikre gjennomføring av tiltakene fastsatt i dette kapittel.
- 5.0.2 Tredjestater som anvender sikkerhetsstandarder anerkjent som likeverdige med de felles grunnleggende standardene for innsjekket bagasje, er oppført i tillegg 5-A.
- 5.0.3 Innsjekket bagasje som ankommer fra en medlemsstat der luftfartøyet har vært i transitt etter å ha ankommet fra en tredjestat som ikke er oppført i tillegg 5-A, skal anses som innsjekket bagasje som ankommer fra en tredjestat, med mindre det foreligger en bekreftelse på at den innsjekkede bagasjen er blitt gjennomført i nevnte medlemsstat.
- 5.0.4 I dette kapittel menes med «sikret bagasje» gjennomført innsjekket avreisebagasje som er fysisk beskyttet på en måte som hindrer at det innføres gjenstander i den.
- 5.0.5 Henvisninger til tredjestater i dette kapittel og eventuelt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005 omfatter andre stater og territorier som i henhold til artikkel 355 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte ikke omfattes av traktatens tredje del avdeling VI.

5.1 GJENNOMSØKING AV INNSJEKKET BAGASJE

- 5.1.1 Følgende metoder, enten enkeltvis eller i kombinasjon, skal brukes til gjennomføring av innsjekket bagasje:
- a) manuell gjennomføring,
 - b) røntgenutstyr,

- c) systemer for påvisning av eksplosiver (EDS),
- d) utstyr til sporpåvisning av eksplosiver (ETD) eller
- e) bombehunder.

Dersom kontrolløren ikke kan avgjøre om den innsjekkede bagasjen inneholder forbudte gjenstander, skal håndbagasjen avvises eller gjennomføres på nytt til kontrollørens tilfredshet.

- 5.1.2 En manuell gjennomføring skal bestå av en manuell kontroll av bagasjen og dens innhold, slik at det i rimelig grad sikres at den ikke inneholder forbudte gjenstander.
- 5.1.3 Dersom det brukes røntgen- eller EDS-utstyr, skal alle gjenstander som har en tetthet som hindrer kontrolløren i å analysere bagasjens innhold, gjennomføres med en annen metode.
- 5.1.4 Gjennomføring med utstyr til sporpåvisning av eksplosiver (ETD) skal bestå av en analyse av prøver tatt fra bagasjens innside og utside og fra dens innhold. Innholdet kan også underkastes en manuell gjennomføring.
- 5.1.5 Vedkommende myndighet kan fastsette kategorier av innsjekket bagasje som av objektive grunner skal underkastes særlige framgangsmåter for gjennomføring eller kan unntas fra gjennomføring. Kommisjonen skal underrettes om de fastsatte kategoriene.
- 5.1.6 Gjennomføringen av innsjekket bagasje er også underlagt tilleggsbestemmelsene fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.
- 5.1.7 Personer som gjennomfører innsjekket bagasje ved hjelp av røntgen- eller EDS-utstyr, skal normalt ikke tilbringe mer enn 20 minutter med å gjennomgå bilder uten avbrudd. Etter hver slik periode skal kontrolløren ikke gjennomgå bilder før det har gått minst 10 minutter. Dette kravet får anvendelse bare dersom det er en kontinuerlig strøm av bilder som skal gjennomgås.

Det skal finnes en tilsynsfører med ansvar for kontrollører av innsjekket bagasje for å sikre en optimal sammensetning av gruppen, kvalitet på arbeidet, opplæring, støtte og vurdering.

5.2 BESKYTTELSE AV INNSJEKKET BAGASJE

- 5.2.1 Passasjerer skal ikke gis adgang til gjennomført innsjekket bagasje med mindre det er deres egen bagasje og de holdes under tilsyn, for å sikre at
 - a) ingen forbudte gjenstander oppført i tillegg 5-B plasseres i den innsjekkede bagasjen,
 - b) ingen forbudte gjenstander oppført i tillegg 4-C tas ut av den innsjekkede bagasjen og bringes inn i sikkerhetsbegrensede områder eller om bord i et luftfartøy.
- 5.2.2 Innsjekket bagasje som ikke har vært beskyttet mot inngrep fra uvedkommende, skal gjennomføres på nytt.
- 5.2.3 Beskyttelsen av innsjekket bagasje er også underlagt tilleggsbestemmelsene fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

5.3 TILKNYTNING MELLOM PASSASJERER OG BAGASJE

5.3.1 Identifikasjon av innsjekket bagasje

- 5.3.1.1 Luftfartsselskapet skal under ombordstigningen sikre at hver passasjer framviser et gyldig ombordstigningskort eller tilsvarende som svarer til den bagasjen som er sjekket inn.
- 5.3.1.2 Luftfartsselskapet skal sikre at det finnes en framgangsmåte for å identifisere innsjekket bagasje som tilhører passasjerer som ikke har gått om bord, eller som har forlatt luftfartøyet før avgang.
- 5.3.1.3 Dersom en passasjer ikke befinner seg om bord i luftfartøyet, skal den innsjekkede bagasjen som svarer til vedkommendes ombordstigningskort eller tilsvarende, anses for å være uledsaget.

5.3.1.4 Luftfartsselskapet skal sikre at all uledsaget innsjekket bagasje tydelig kan identifiseres som godkjent for lufttransport.

5.3.2 Omstendigheter utenfor passasjerens kontroll

5.3.2.1 Årsaken til at bagasjen er blitt uledsaget, skal registreres før bagasjen lastes om bord i et luftfartøy, med mindre sikkerhetskontrollen nevnt i nr. 5.3.3 utføres.

5.3.2.2 Ytterligere nærmere bestemmelser om omstendigheter utenfor passasjerens kontroll er fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

5.3.3 Egnede sikkerhetskontroll av uledsaget innsjekket bagasje

5.3.3.1 Uledsaget innsjekket bagasje som ikke omfattes av nr. 5.3.2, skal gjennomføres med en av metodene nevnt i nr. 5.1.1 og eventuelt ved anvendelse av ytterligere krav fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

5.3.3.2 Innsjekket bagasje som blir uledsaget på grunn av andre omstendigheter enn dem som er nevnt i nr. 5.3.2.2, skal fjernes fra luftfartøyet og gjennomføres på nytt før den lastes om bord igjen.

5.3.3.3 Ytterligere nærmere bestemmelser om egnede sikkerhetskontroll av uledsaget innsjekket bagasje er fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

5.4 FORBUDTE GJENSTANDER

5.4.1 Passasjerer skal ikke tillates å medbringe gjenstandene oppført i tillegg 5-B i sin innsjekkede bagasje.

5.4.2 Det kan gis unntak fra nr. 5.4.1 forutsatt at

- a) vedkommende myndighet har nasjonale regler som tillater at gjenstanden medbringes, og
- b) gjeldende sikkerhetsregler overholdes.

5.4.3 Passasjerene skal underrettes om de forbudte gjenstandene oppført i tillegg 5-B før innsjekkingen avsluttes.

TILLEGG 5-A

INNSJEKKET BAGASJE

TREDJESTATER SAMT ANDRE STATER OG TERRITORIER SOM I HENHOLD TIL ARTIKKEL 355 I TRAKTATEN OM DEN EUROPEISKE UNIONS VIRKEMÅTE IKKE OMFATTES AV TRAKTATENS TREDJE DEL AVDELING VI, SOM ER ANERKJENT FOR ANVENDELSE AV SIKKERHETSSTANDARDER SOM ER LIKEVERDIGE MED DE FELLES GRUNNLEGGENDE STANDARDENE

Med hensyn til innsjekket bagasje er følgende tredjestater, samt andre stater og territorier som i henhold til artikkel 355 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte ikke omfattes av traktatens tredje del avdeling VI, anerkjent for anvendelse av sikkerhetsstandarder som er likeverdige med de felles grunnleggende standardene:

De forente stater

Færøyene, når det gjelder Vagar lufthavn

Grønland, når det gjelder Kangerlussuaq lufthavn

Guernsey

Jersey

Isle of Man

Kommisjonen skal omgående underrette vedkommende myndigheter i medlemsstatene dersom den har opplysninger om at sikkerhetsstandarder som anvendes i tredjestaten eller andre berørte stater eller territorier som har betydelig innvirkning på den generelle luftfartssikkerheten i Unionen, ikke lenger er likeverdige med de felles grunnleggende standardene i Unionen.

Vedkommende myndigheter i medlemsstatene skal omgående underrettes når Kommisjonen har opplysninger om tiltak, herunder utjevningstiltak, som bekrefter at anvendelsen av likeverdige relevante sikkerhetsstandarder er gjenopprettet i tredjestaten eller andre berørte stater eller territorier.

TILLEGG 5-B

INNSJEKKET BAGASJE

LISTE OVER FORBUDTE GJENSTANDER

Passasjerer kan ikke medbringe følgende gjenstander i sin innsjekkede bagasje:

eksplosiver og brannfarlige stoffer og innretninger — eksplosiver og brannfarlige stoffer og innretninger som kan brukes til å forårsake alvorlig skade eller utgjøre en trussel mot luftfartøyets sikkerhet, herunder

- ammunisjon,
- fenghetter,
- detonatorer og lunter,
- miner, granater og andre militære eksplosiver,
- fyrverkeri og annet pyroteknisk utstyr,
- røykbomber og røykpatroner,
- dynamitt, krutt og plastiske eksplosiver.

6. FRAKT OG POST

6.0 ALMINNELIGE BESTEMMELSER

- 6.0.1 Myndigheten, lufthavnoperatøren, luftfartsselskapet eller foretaket som er definert i dette kapittel, skal sikre gjennomføring av tiltakene fastsatt i dette kapittel.
- 6.0.2 Monterte eksplosive og brennbare innretninger som ikke transporteres i samsvar med gjeldende sikkerhetsregler, skal betraktes som forbudte gjenstander i frakt- og postforsendelser.
- 6.0.3 Henvisninger til tredjestater i dette kapittel og eventuelt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005 omfatter andre stater og territorier som i henhold til artikkel 355 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte, ikke omfattes av traktatens tredje del avdeling VI.

6.1 SIKKERHETSKONTROLL – ALMINNELIGE BESTEMMELSER

- 6.1.1 All frakt og post skal gjennomføres av en sikkerhetsgodkjent fraktleverandør før den lastes om bord i et luftfartøy, med mindre
 - a) en sikkerhetsgodkjent fraktleverandør har foretatt den nødvendige sikkerhetskontrollen av forsendelsen, og forsendelsen har vært beskyttet mot inngrep fra uvedkommende fra tidspunktet for sikkerhetskontrollen og fram til lastingen,
 - b) en kjent avsender har foretatt den nødvendige sikkerhetskontrollen av forsendelsen, og forsendelsen har vært beskyttet mot inngrep fra uvedkommende fra tidspunktet for sikkerhetskontrollen og fram til lastingen,
 - c) en registrert avsender har foretatt den nødvendige sikkerhetskontrollen av forsendelsen, forsendelsen har vært beskyttet mot inngrep fra uvedkommende fra tidspunktet for sikkerhetskontrollen og fram til lastingen og ikke transporteres på et passasjerfly, eller
 - d) forsendelsen er unntatt fra gjennomføring og har vært beskyttet mot inngrep fra uvedkommende fra det tidspunkt den ble identifiserbar luftfrakt eller identifiserbar luftpost, og fram til lastingen.

6.1.2 Dersom det er grunn til å anta at en forsendelse som er sikkerhetskontrollert, har vært utsatt for ulovlige inngrep eller ikke har vært beskyttet mot inngrep fra uvedkommende fra tidspunktet for sikkerhetskontrollen, skal den gjennomføres av en sikkerhetsgodkjent fraktleverandør før den lastes om bord i et luftfartøy. Forsendelser som ser ut til å ha vært utsatt for betydelige inngrep, eller som er mistenkelige på annen måte, skal behandles som høyrisikofrakt eller høyrisikopost (HRCM) i samsvar med nr. 6.7.

6.1.3 En person med adgang uten følge til identifiserbar luftfrakt eller identifiserbar luftpost som det er foretatt nødvendig sikkerhetskontroll av, skal med tilfredsstillende resultat ha gjennomgått enten en vandelskontroll eller en kontroll før ansettelse i samsvar med nr. 11.1.

6.2 GJENNOMSØKING

6.2.1 Gjennomsøking

6.2.1.1 Ved gjennomsøking av frakt eller post skal

- a) de midler eller metoder benyttes som best vil kunne påvise forbudte gjenstander, idet det tas hensyn til forsendelsens art, og
- b) midlene eller metodene som benyttes, være i samsvar med en standard som i rimelig grad sikrer at ingen forbudte gjenstander er skjult i forsendelsen.

6.2.1.2 Dersom kontrolløren ikke med rimelighet kan utelukke at forsendelsen inneholder forbudte gjenstander, skal forsendelsen avvises eller gjennomføres på nytt til kontrollørens tilfredshet.

6.2.1.3 Gjennomsøkingen av frakt og post er også underlagt tilleggsbestemmelsene fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

6.2.1.4 Personer som gjennomfører frakt ved hjelp av røntgen- eller EDS-utstyr, skal normalt ikke tilbringe mer enn 20 minutter med å gjennomgå bilder uten avbrudd. Etter hver slik periode skal kontrolløren ikke gjennomgå bilder før det har gått minst 10 minutter. Dette kravet får bare anvendelse dersom det er en kontinuerlig strøm av bilder som skal gjennomgås.

6.2.1.5 Frakt og post skal gjennomføres ved hjelp av minst én av følgende metoder i samsvar med tillegg 6-J:

- a) manuell gjennomsøking,
- b) røntgenutstyr,
- c) EDS-utstyr,
- d) bombehunder (Explosive Detection Dog, EDD),
- e) ETD-utstyr,
- f) visuell undersøkelse,
- g) metalldetektorutstyr (MDE).

Dersom kontrolløren ikke kan avgjøre om frakten eller posten inneholder forbudte gjenstander, skal frakten eller posten avvises eller gjennomføres på nytt til kontrollørens tilfredshet.

6.2.1.6 Dersom vedkommende myndighet har godkjent det og Kommisjonen underrettes, kan andre egnede sikkerhetskontroller benyttes dersom det på grunn av forsendelsens art ikke er mulig å benytte en av de andre metodene angitt i nr. 6.2.1.5.

6.2.2 Unntak fra gjennomsøking

Bestemmelser om unntak fra gjennomsøking er fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

6.3 SIKKERHETSGODKJENTE FRAKTLEVERANDØRER

6.3.1 Godkjenning av sikkerhetsgodkjente fraktleverandører

6.3.1.1 Sikkerhetsgodkjente fraktleverandører skal godkjennes av vedkommende myndighet.

Godkjenningen som sikkerhetsgodkjent fraktleverandør skal gjelde for et bestemt anlegg.

Ethvert foretak som utfører sikkerhetskontroll som nevnt i nr. 6.3.2, skal være godkjent som sikkerhetsgodkjent fraktleverandør. Dette omfatter tredjeparter som yter logistikkjenester og har ansvaret for integrerte lagrings- og transporttjenester, samt luftfartsselskaper og bakketjenesteleverandører.

En sikkerhetsgodkjent fraktleverandør kan overdra én eller flere av følgende oppgaver til underleverandør:

- a) sikkerhetskontrollen omhandlet i nr. 6.3.2 til en annen sikkerhetsgodkjent fraktleverandør,
- b) sikkerhetskontrollen omhandlet i nr. 6.3.2 til et annet foretak, dersom kontrollen utføres på den sikkerhetsgodkjente fraktleverandørens eget anlegg eller i en lufthavn og omfattes av den sikkerhetsgodkjente fraktleverandørens eller lufthavnens sikkerhetsprogram,
- c) sikkerhetskontrollen omhandlet i nr. 6.3.2 til et annet foretak, dersom kontrollen utføres på et annet sted enn på den sikkerhetsgodkjente fraktleverandørens anlegg eller i en lufthavn, og vedkommende myndighet har sertifisert eller godkjent foretaket og registrert det som yter av disse tjenestene,
- d) beskyttelse og transport av forsendelser til en transportør som oppfyller kravene i nr. 6.6.

6.3.1.2 Følgende framgangsmåte gjelder for godkjenning av sikkerhetsgodkjente fraktleverandører:

- a) Søkeren skal søke godkjenning fra vedkommende myndighet i den medlemsstat der de anlegg som søknaden omfatter, ligger.

Søkeren skal framlegge et sikkerhetsprogram for vedkommende myndighet. Programmet skal inneholde en beskrivelse av de metoder og framgangsmåter som den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren må følge for å oppfylle kravene i forordning (EF) nr. 300/2008 og dens gjennomføringsrettsakter. Programmet skal dessuten inneholde en beskrivelse av hvordan fraktleverandøren selv skal føre kontroll med at disse metodene og framgangsmåtene følges. Et luftfartsselskaps sikkerhetsprogram som inneholder en beskrivelse av de metoder og framgangsmåter luftfartsselskapet må følge for å oppfylle kravene i forordning (EF) nr. 300/2008 og dens gjennomføringsrettsakter, skal anses for å oppfylle kravene til en sikkerhetsgodkjent fraktleverandørs sikkerhetsprogram.

Søkeren skal også framlegge den forpliktelseserklæring for sikkerhetsgodkjente fraktleverandører som er angitt i tillegg 6-A. Denne erklæringen skal være undertegnet av søkerens lovlige stedfortreder eller av den personen som er ansvarlig for sikkerheten.

Vedkommende myndighet skal oppbevare den undertegnede erklæringen.

- b) Vedkommende myndighet eller en validerer av luftfartssikkerheten i EU som opptrer på dens vegne, skal undersøke sikkerhetsprogrammet og deretter foreta en kontroll på stedet av de angitte anleggene for å vurdere om søkeren oppfyller kravene i forordning (EF) nr. 300/2008 og dens gjennomføringsrettsakter.

Unntatt kravene fastsatt i nr. 6.2 skal vedkommende tollmyndighets undersøkelse av søkerens anlegg i samsvar med artikkel 14n i kommisjonsforordning (EØF) nr. 2454/93⁽¹⁾ anses som en kontroll på stedet, dersom den fant sted høyst tre år før den datoen søkeren søker om godkjenning som sikkerhetsgodkjent fraktleverandør. Søkeren skal stille AEO-sertifikatet og tollmyndighetens relevante vurdering til rådighet for ytterligere kontroll.

⁽¹⁾ Kommisjonsforordning (EØF) nr. 2454/93 av 2. juli 1993 om visse gjennomføringsbestemmelser til rådsforordning (EØF) nr. 2913/92 om innføring av Fellesskapets tollkodeks (EFT L 253 av 11.10.1993, s. 1).

- c) Dersom vedkommende myndighet er tilfreds med opplysningene som er framlagt i henhold til bokstav a) og b), skal den sikre at de nødvendige opplysningene om fraktleverandøren senest påfølgende virkedag føres inn i Unionens database over sikkerhet i forsyningskjeden. Når disse opplysningene føres inn i databasen, skal vedkommende myndighet tildele hvert godkjent anlegg en entydig alfanumerisk identifikasjonskode i standardformatet.

Dersom vedkommende myndighet ikke er tilfreds med opplysningene som er framlagt i henhold til bokstav a) og b), skal den umiddelbart underrette foretaket som søker om godkjenning som sikkerhetsgodkjent fraktleverandør, om årsakene til dette.

- d) En sikkerhetsgodkjent fraktleverandør skal ikke anses som godkjent før opplysningene om denne er registrert i Unionens database over sikkerhet i forsyningskjeden.

6.3.1.3 En sikkerhetsgodkjent fraktleverandør skal utpeke minst én person på hvert anlegg som skal være ansvarlig for gjennomføringen av det framlagte sikkerhetsprogrammet. Denne personen skal med tilfredsstillende resultat ha vært underkastet en vandelskontroll i samsvar med nr. 11.1.

6.3.1.4 Sikkerhetsgodkjente fraktleverandører skal valideres på nytt med jevne mellomrom og minst hvert femte år. Valideringen skal omfatte kontroll på stedet for å vurdere om den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren fortsatt oppfylder kravene i forordning (EF) nr. 300/2008 og dens gjennomføringsrettsakter.

En inspeksjon i den sikkerhetsgodkjente fraktleverandørens lokaler som vedkommende myndighet foretar i samsvar med sitt nasjonale kvalitetskontrollprogram, kan anses som en kontroll på stedet, forutsatt at den omfatter alle krav som er nødvendige for godkjenningen.

Med unntak for kravene fastsatt i nr. 6.2 skal vedkommende tollmyndighets undersøkelse av den sikkerhetsgodkjente fraktleverandørens anlegg i samsvar med artikkel 14n i forordning (EØF) nr. 2454/93 anses som en kontroll på stedet.

6.3.1.5 Dersom vedkommende myndighet ikke lenger er overbevist om at den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren oppfylder kravene i forordning (EF) nr. 300/2008 og dens gjennomføringsrettsakter, skal den tilbakekalle dens status som sikkerhetsgodkjent fraktleverandør for det eller de angitte anleggene.

Dersom foretaket ikke lenger innehar et AEO-sertifikat omhandlet i artikkel 14a nr. 1 bokstav b) eller c) i forordning (EØF) nr. 2454/93, eller dersom AEO-sertifikatet er midlertidig tilbakekalt på grunn av manglende samsvar med artikkel 14k i nevnte forordning, skal vedkommende myndighet treffe hensiktsmessige tiltak for å forvise seg om at den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren oppfylder kravene i forordning (EF) nr. 300/2008.

Foretaket skal underrette vedkommende myndighet om eventuelle endringer i forbindelse med foretakets AEO-sertifikat omhandlet artikkel 14a nr. 1 bokstav b) eller c) i forordning (EØF) nr. 2454/93.

Umiddelbart etter tilbakekalling og senest innen 24 timer skal vedkommende myndighet sikre at den tidligere fraktleverandørens endrede status angis i Unionens database over sikkerhet i forsyningskjeden.

6.3.1.6 Uten at det berører den enkelte medlemsstats rett til å iverksette strengere tiltak i samsvar med artikkel 6 i forordning (EF) nr. 300/2008, skal en sikkerhetsgodkjent fraktleverandør som er godkjent i samsvar med nr. 6.3 i dette vedlegg, anerkjennes i alle medlemsstater.

6.3.1.7 Med unntak av kravet i nr. 6.3.1.2 bokstav d) får kravene i nr. 6.3.1 ikke anvendelse når vedkommende myndighet selv skal godkjennes som sikkerhetsgodkjent fraktleverandør.

6.3.1.8 Vedkommende myndighet skal gi tollmyndigheten tilgang til alle opplysninger om en sikkerhetsgodkjent fraktleverandørs status som kan være relevant for det å inneha et AEO-sertifikat som nevnt i artikkel 14a nr. 1 bokstav b) eller c) i forordning (EØF) nr. 2454/93. Dette skal omfatte opplysninger om nye godkjenninger av sikkerhetsgodkjente fraktleverandører, tilbakekalling av status som sikkerhetsgodkjent fraktleverandør, forlengelse og kontroller, verifiseringsplaner og resultater av disse vurderingene.

Vedkommende myndigheter og nasjonale tollmyndigheter skal fastsette reglene for denne utvekslingen av opplysninger.

6.3.2 Sikkerhetskontroll som skal utføres av sikkerhetsgodkjente fraktleverandører

6.3.2.1 Ved mottak av forsendelser skal en sikkerhetsgodkjent fraktleverandør fastslå om det foretaket den mottar forsendelsene fra, er en sikkerhetsgodkjent fraktleverandør, en kjent avsender, en registrert avsender eller ingen av delene.

6.3.2.2 Den personen som leverer forsendelsene til den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren eller til luftfartsselskapet, skal framvise identitetskort, pass, førerkort eller annen legitimasjon med foto som er utstedt av eller anerkjent av den nasjonale myndighet. Legitimasjonen skal brukes til å fastslå identiteten til personen som leverer forsendelsene.

6.3.2.3 Den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren skal sikre at forsendelser som tidligere ikke er underkastet alle påkrevde sikkerhetskontroller,

- a) gjennomføres i samsvar med nr. 6.2, eller
- b) mottas for oppbevaring på den sikkerhetsgodkjente fraktleverandørens eneansvar uten at de kan identifiseres som last som skal transporteres på et luftfartøy før utvelgingen, og de utvelges selvstendig uten inngripen av avsenderen eller av andre personer eller foretak enn dem som er utpekt og har fått opplæring av den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren for dette formål.

Bokstav b) kan anvendes bare dersom avsenderen ikke kan forutse at forsendelsen skal transporteres med fly.

6.3.2.4 Når sikkerhetskontrollen omhandlet i nr. 6.3.2.1–6.3.2.3 i denne forordning og i nr. 6.3 i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005 er utført, skal den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren sikre

- a) at adgang uten følge til disse forsendelsene begrenses til autoriserte personer, og
- b) at disse forsendelsene beskyttes mot inngrep fra uvedkommende til de overdras til en annen sikkerhetsgodkjent fraktleverandør eller et luftfartsselskap. Forsendelser av frakt og post som befinner seg i en kritisk del av et sikkerhetsbegrenset område, skal anses for å være beskyttet mot inngrep fra uvedkommende. Forsendelser av frakt og post som befinner seg i en annen del enn en kritisk del av et sikkerhetsbegrenset område, skal plasseres i de deler av den sikkerhetsgodkjente fraktleverandørens lokaler som har innpasseringskontroll, eller, når de er plassert utenfor slike deler, skal de
 - være fysisk beskyttet på en måte som hindrer at det innføres forbudte gjenstander, eller
 - ikke etterlates uten tilsyn, og adgangen skal være begrenset til personer som deltar i arbeidet med å beskytte og håndtere frakt.

6.3.2.5 Når sikkerhetskontrollen omhandlet i nr. 6.3.2.1–6.3.2.4 er gjennomført, skal den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren sikre at enhver forsendelse som overdras til et luftfartsselskap eller til en annen sikkerhetsgodkjent fraktleverandør, ledsages av relevant dokumentasjon enten i form av et luftfraktbrev eller i en særskilt erklæring, som kan være i elektronisk format eller på papir.

6.3.2.6 Dokumentasjonen nevnt i nr. 6.3.2.5 skal være tilgjengelig for vedkommende myndighets inspeksjon til enhver tid fram til forsendelsen lastes om bord i et luftfartøy, og deretter under hele flygingen, men i minst 24 timer, og den skal inneholde følgende opplysninger:

- a) den sikkerhetsgodkjente fraktleverandørens entydige alfanumeriske identifikasjonskode mottatt fra vedkommende myndighet,
- b) en entydig identifikasjonskode for forsendelsen, f.eks. luftfraktbrevnummeret (HAWB-nummer eller MAWB-nummer),
- c) forsendelsens innhold, unntatt for forsendelser oppført i nr. 6.2.1 bokstav d) og e) i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005,
- d) forsendelsens sikkerhetsstatus i form av en av følgende angivelser:
 - «SPX», som betyr at forsendelsen er sikret for transport med passasjerfly, fraktfly eller postfly,
 - «SCO», som betyr at forsendelsen bare er sikret for transport med fraktfly eller postfly, eller
 - «SHR», som betyr at forsendelsen kan transporteres med passasjerfly, fraktfly og postfly i samsvar med de krav som stilles ved høy risiko,

- e) årsaken til at sikkerhetsstatus er utstedt, med angivelse av:
- «KC», som betyr at forsendelsen er mottatt fra en kjent avsender,
 - «AC», som betyr at forsendelsen er mottatt fra en registrert avsender,
 - «RA», som betyr at forsendelsen er utvalgt av en sikkerhetsgodkjent fraktleverandør,
 - hvilke gjennomføringsmetoder som er benyttet, eller
 - begrunnelsen for å unnta forsendelsen fra gjennomføring,
- f) navnet på personen som utstedte sikkerhetsstatusen, eller tilsvarende identifikasjonskode, samt dato og klokkeslett for utstedelsen,
- g) den entydige identifikasjonskoden, mottatt fra vedkommende myndighet, til en sikkerhetsgodkjent fraktleverandør som har akseptert den sikkerhetsstatus som en annen sikkerhetsgodkjent fraktleverandør har gitt en forsendelse.

En sikkerhetsgodkjent fraktleverandør som overdrar forsendelser til en annen sikkerhetsgodkjent fraktleverandør eller et luftfartsselskap, kan også beslutte å overføre bare opplysningene som kreves i henhold til bokstav a)–e) og g) og å oppbevare opplysningene som kreves i henhold til bokstav f) så lenge flygingen eller flygingene varer, men i minst 24 timer.

6.3.2.7 For samleforsendelser anses kravene i nr. 6.3.2.5 og 6.3.2.6 som oppfylt dersom

- a) den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren som foretar samleforsendelsen, oppbevarer de opplysninger som kreves etter nr. 6.3.2.6 bokstav a)–g) for hver enkelt forsendelse så lenge flygingen eller flygingene varer, men i minst 24 timer, og
- b) dokumentasjonen som følger samleforsendelsen, inneholder den alfanumeriske identifikasjonskoden for den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren som foretok samleforsendelsen, en entydig identifikasjonskode for samleforsendelsen og dens sikkerhetsstatus.

Bokstav a) kreves ikke for samleforsendelser som alltid gjennomføres, eller som unntas fra gjennomføring i samsvar med nr. 6.2.1 bokstav d) og e) i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005, dersom den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren gir samleforsendelsen en entydig identifikasjonskode og angir dens sikkerhetsstatus og en enkelt grunn til at denne sikkerhetsstatus ble utstedt.

6.3.2.8 Ved mottak av forsendelser som ikke tidligere har vært underkastet hele den påkrevde sikkerhetskontrollen, kan den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren velge å ikke utføre sikkerhetskontrollen omhandlet i nr. 6.3.2, og i stedet overdra forsendelsen til en annen sikkerhetsgodkjent fraktleverandør som sikrer at denne sikkerhetskontrollen utføres.

6.3.2.9 En sikkerhetsgodkjent fraktleverandør skal sikre at alt personell som utfører sikkerhetskontroll, ansettes og gjennomgår opplæring i samsvar med kravene i kapittel 11 og at alt personell med adgang til identifiserbar luftfrakt eller identifiserbar luftpost som det er utført nødvendig sikkerhetskontroll av, ansettes og gjennomgår sikkerhetsopplæring i samsvar med kravene i kapittel 11.

Sikkerhetskontroll som skal utføres av sikkerhetsgodkjente fraktleverandører, er også underlagt tilleggsbestemmelsene fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

6.4 KJENTE AVSENDERE

6.4.1 **Godkjenning av kjente avsendere**

6.4.1.1 Kjente avsendere skal godkjennes av vedkommende myndighet.

Godkjenningen som kjent avsender skal gjelde for et bestemt anlegg.

6.4.1.2 Følgende framgangsmåte gjelder for godkjenning av kjente avsendere:

- a) Søkeren skal søke om godkjenning fra vedkommende myndighet i den medlemsstat der søkerens anlegg ligger.

Søkeren skal få veiledningen for kjente avsendere som er angitt i tillegg 6-B, og sjekklisten for validering av kjente avsendere som er angitt i tillegg 6-C.

- b) Vedkommende myndighet eller en validerer av luftfartssikkerheten i EU som opptrer på dens vegne, skal foreta en kontroll på stedet av de angitte anleggene for å vurdere om søkeren oppfyller kravene i forordning (EF) nr. 300/2008 og dens gjennomføringsrettsakter.

For å vurdere om søkeren oppfyller disse kravene, skal vedkommende myndighet eller validereren av luftfartssikkerheten i EU som opptrer på dens vegne, benytte den sjekklisten for validering av kjente avsendere som er angitt i tillegg 6-C. Denne sjekklisten omfatter en forpliktelseserklæring som skal undertegnes av søkerens lovlige stedfortreder eller av den personen som er ansvarlig for sikkerheten på anlegget.

Når sjekklisten for validering er utfylt, skal opplysningene i listen behandles som graderte opplysninger.

Den undertegnede erklæringen skal oppbevares av vedkommende myndighet eller av validereren av luftfartssikkerhet i EU og på anmodning stilles til rådighet for vedkommende myndighet.

- c) Vedkommende tollmyndighets undersøkelse av søkerens anlegg i samsvar med artikkel 14n i forordning (EØF) nr. 2454/93 skal anses som en kontroll på stedet dersom den fant sted høyst tre år før den datoen søkeren søker om godkjenning som kjent avsender. I disse tilfellene skal søkeren fylle ut de nødvendige opplysningene i del I av sjekklisten for validering av kjente avsendere som er angitt i tillegg 6-C, og sende den til vedkommende myndighet sammen med en forpliktelseserklæring som skal være undertegnet av søkerens lovlige stedfortreder eller av den personen som er ansvarlig for sikkerheten på anlegget.

Søkeren skal stille AEO-sertifikatet og tollmyndighetens relevante vurdering til rådighet for ytterligere kontroll.

Den undertegnede erklæringen skal oppbevares av vedkommende myndighet eller av validereren av luftfartssikkerhet i EU, og på anmodning stilles til rådighet for vedkommende myndighet.

- d) Dersom vedkommende myndighet er tilfreds med opplysningene som er framlagt i henhold til bokstav a) og b) eller eventuelt a) og c), skal den sikre at de nødvendige opplysningene om avsenderen senest påfølgende virkedag registreres i Unionens database over sikkerhet i forsyningskjeden. Når disse opplysningene føres inn i databasen, skal vedkommende myndighet tildele hvert godkjent anlegg en entydig alfanumerisk identifikasjonskode i standardformatet.

Dersom vedkommende myndighet ikke er tilfreds med opplysningene som er framlagt i henhold til bokstav a) og b) eller eventuelt a) og c), skal den umiddelbart underrette foretaket som søker om godkjenning som kjent avsender, om årsakene til dette.

- e) En kjent avsender skal ikke anses som godkjent før opplysningene om denne er registrert i Unionens database over sikkerhet i forsyningskjeden.

6.4.1.3 En kjent avsender skal utpeke minst én person på hvert anlegg som skal være ansvarlig for gjennomføringen og overvåkingen av sikkerhetskontrollen på vedkommende anlegg. Denne personen skal med tilfredsstillende resultat ha vært underkastet en vandelskontroll i samsvar med nr. 11.1.

6.4.1.4 Kjente avsendere skal valideres på nytt med jevne mellomrom og minst hvert femte år. Valideringen skal omfatte kontroll på stedet for å vurdere om den kjente avsenderen fortsatt oppfyller kravene i forordning (EF) nr. 300/2008 og dens gjennomføringsrettsakter.

En inspeksjon i den kjente avsenderens lokaler som vedkommende myndighet foretar i samsvar med sitt nasjonale kvalitetskontrollprogram, kan anses som en kontroll på stedet, forutsatt at den omfatter alle områder som er angitt i sjekklisten i tillegg 6-C.

Vedkommende tollmyndighets undersøkelse av den kjente avsenderens anlegg i samsvar med artikkel 14n i forordning (EØF) nr. 2454/93 skal anses som en kontroll på stedet.

6.4.1.5 Dersom vedkommende myndighet ikke lenger er overbevist om at den kjente avsenderen oppfyller kravene i forordning (EF) nr. 300/2008 og dens gjennomføringsrettsakter, skal den tilbakekalle dens status som kjent avsender for det eller de angitte anleggene.

Dersom foretaket ikke lenger innehar et AEO-sertifikat som omhandlet i artikkel 14a nr. 1 bokstav b) eller c) i forordning (EØF) nr. 2454/93, eller dersom AEO-sertifikatet er midlertidig tilbakekalt på grunn av manglende samsvar med artikkel 14k i nevnte forordning, skal vedkommende myndighet treffe hensiktsmessige tiltak for å forvise seg om at den kjente avsenderen oppfyller kravene i forordning (EF) nr. 300/2008.

Foretaket skal underrette vedkommende myndighet om eventuelle endringer i forbindelse med foretakets AEO-sertifikat, som omhandlet artikkel 14a nr. 1 bokstav b) eller c) i forordning (EØF) nr. 2454/93.

Umiddelbart etter tilbakekalling og senest innen 24 timer skal vedkommende myndighet sikre at den kjente avsenderens endrede status angis i Unionens database over sikkerhet i forsyningskjeden.

6.4.1.6 Uten at det berører den enkelte medlemsstats rett til å iverksette strengere tiltak i samsvar med artikkel 6 i forordning (EF) nr. 300/2008, skal en kjent avsender som er godkjent i samsvar med nr. 6.4 i dette vedlegg, anerkjennes i alle medlemsstater.

Kjente avsendere som er godkjent i samsvar med nr. 6.4.1.2 bokstav d), er også underlagt tilleggsbestemmelsen fastsatt i nr. 6.4 i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

6.4.1.7 Vedkommende myndighet skal gi tollmyndigheten tilgang til alle opplysninger om en kjent avsenders status som kan være relevante for det å inneha et AEO-sertifikat som nevnt i artikkel 14a nr. 1 bokstav b) eller c) i forordning (EØF) nr. 2454/93. Dette omfatter opplysninger om nye godkjenninger av kjente avsendere, tilbakekalling av status som kjent avsender, forlengelse og kontroller, verifiseringsplaner og resultater av disse vurderingene.

Vedkommende myndigheter og nasjonale tollmyndigheter skal fastsette reglene for denne utvekslingen av opplysninger.

6.4.2 Sikkerhetskontroll som skal utføres av kjente avsendere

6.4.2.1 En kjent avsender skal sikre at

- a) sikkerheten på anlegget eller i lokalene er tilstrekkelig til å beskytte identifiserbar luftfrakt og identifiserbar luftpost mot inngrep fra uvedkommende,
- b) alt personell som utfører sikkerhetskontroll, rekrutteres og gjennomgår opplæring i samsvar med kravene i kapittel 11, og at alt personell med adgang til identifiserbar luftfrakt eller identifiserbar luftpost som det er utført nødvendig sikkerhetskontroll av, er rekruttert og har gjennomgått sikkerhetsopplæring i samsvar med kravene i kapittel 11,
- c) identifiserbar luftfrakt og identifiserbar luftpost beskyttes mot inngrep fra uvedkommende og ulovlige inngrep under produksjon, emballering, lagring, forsendelse og/eller transport.

Dersom en forsendelse, uansett årsak, ikke har vært underkastet denne sikkerhetskontrollen, eller dersom forsendelsen ikke har sin opprinnelse hos den kjente avsenderen og ikke er sendt for dennes egen regning, skal den kjente avsenderen tydelig opplyse den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren om dette, slik at nr. 6.3.2.3 kan anvendes.

6.4.2.2 Den kjente avsenderen skal godta at forsendelser som ikke har vært underkastet egnet sikkerhetskontroll, gjennomføres i samsvar med nr. 6.2.1.

6.5 REGISTRERTE AVSENDERE

6.5.1 Registrerte avsendere skal utpekes av en sikkerhetsgodkjent fraktleverandør.

6.5.2 Følgende framgangsmåte skal følges for å utpeke et foretak til registrert avsender:

- a) Den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren skal forsyne foretaket med de luftfartssikkerhetsinstruksene og den forpliktelseserklæringen for registrerte avsendere som er angitt i tillegg 6-D. Disse instruksene og denne erklæringen skal utleveres til den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren av vedkommende myndighet i den medlemsstat der anlegget ligger.

- b) Foretaket skal framlegge en undertegnet forpliktelseserklæring for registrerte avsendere som angitt tillegg 6-D for den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren, med mindre foretaket innehar et AEO-sertifikat som nevnt i artikkel 14a nr. 1 bokstav b) eller c) i kommisjonsforordning (EØF) nr. 2454/93.

Foretaket skal også utpeke minst én person som ansvarlig for sikkerheten i dets lokaler, og skal underrette den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren om denne personens navn og kontaktopplysninger.

Dersom det er relevant, skal den undertegnede erklæringen oppbevares av den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren og på anmodning stilles til rådighet for vedkommende myndighet.

Dersom kravet om å fylle ut en forpliktelseserklæring er opphevet på grunnlag av et AEO-sertifikat, og den registrerte avsenderen ikke lenger innehar et slikt sertifikat, skal den registrerte avsenderen umiddelbart underrette den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren om dette.

- c) Den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren skal foreta en validering ved å innhente følgende opplysninger om den potensielle registrerte avsenderen:

- opplysninger om foretaket, herunder korrekt forretningsadresse,
- virksomhetens art,
- kontaktopplysninger, også for den eller de personene som har ansvar for sikkerheten,
- registreringsnummer for merverdiavgift eller foretaksnummer, og
- dersom unntaket i henhold til nr. 6.5.2 bokstav b) anvendes, AEO-sertifikatnummeret.

- d) Dersom den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren finner at opplysningene som er gitt i henhold til bokstav b) og c), er tilfredsstillende, kan foretaket utpekes til registrert avsender.

6.5.3 Den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren skal vedlikeholde en database over opplysningene nevnt i nr. 6.5.2 bokstav c). Databasen skal kunne inspiseres av vedkommende myndighet.

6.5.4 Dersom det ikke er noen aktivitet på den registrerte avsenderens konto med hensyn til forsendelser av luftfrakt eller luftpost i et tidsrom på to år, skal avsenderens status som registrert avsender opphøre.

6.5.5 Dersom vedkommende myndighet eller den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren ikke lenger er overbevist om at den registrerte avsenderen følger instruksjonen som er angitt i tillegg 6-D, skal den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren umiddelbart tilbakekalle dens status som registrert avsender.

6.5.6 Dersom en forsendelse, uansett årsak, ikke har vært underkastet sikkerhetskontrollen angitt i luftfartssikkerhetsinstruksjonen for registrerte avsendere, eller dersom forsendelsen ikke har sin opprinnelse hos den registrerte avsenderen og ikke er sendt for dennes egen regning, skal den registrerte avsenderen tydelig opplyse den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren om dette, slik at nr. 6.3.2.3 kan anvendes.

6.6 BESKYTTELSE AV FRAKT OG POST

6.6.1 Beskyttelse av frakt og post under transport

6.6.1.1 For å sikre at forsendelser som har vært underkastet nødvendig sikkerhetskontroll, er beskyttet mot inngrep fra uvedkommende,

- a) skal forsendelsene emballeres eller forsegles av den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren, den kjente avsenderen eller den registrerte avsenderen på en slik måte at eventuelle ulovlige inngrep vises tydelig; dersom dette ikke er mulig, skal det treffes alternative beskyttelsestiltak som sikrer forsendelsens integritet, og
- b) skal lasterommet i det kjøretøyet som forsendelsene skal transporteres i, være låst eller forseglet eller, dersom det dreier seg om et kjøretøy med presenning, være sikret med TIR-snorer slik at eventuelle ulovlige inngrep tydelig vises, eller, dersom det dreier seg om et kjøretøy med plan, holdes under oppsikt, og

- c) skal transportørerklæringen i tillegg 6-E være godkjent av den transportøren som har inngått transportavtalen med den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren, den kjente avsenderen eller den registrerte avsenderen, med mindre transportøren selv er en sikkerhetsgodkjent fraktleverandør.

Den undertegnede erklæringen skal oppbevares av den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren, den kjente avsenderen eller den registrerte avsenderen som transporten utføres for. På anmodning skal en kopi av den undertegnede erklæringen også stilles til rådighet for den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren eller det luftfartsselskapet som mottar forsendelsen, eller for berørt vedkommende myndighet.

Som alternativ til bokstav c) kan transportøren overfor den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren, den kjente avsenderen eller den registrerte avsenderen som transporten utføres for, dokumentere at transportøren er sertifisert eller godkjent av vedkommende myndighet.

Dokumentasjonen skal oppfylle kravene fastsatt i tillegg 6-E, og kopier skal oppbevares av den berørte sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren, den kjente avsenderen eller den registrerte avsenderen. På anmodning skal en kopi også stilles til rådighet for den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren eller det luftfartsselskapet som mottar forsendelsen, eller for en annen vedkommende myndighet.

6.6.1.2 Nr. 6.6.1.1 bokstav b)–d) får ikke anvendelse under transport på flyside.

6.6.2 Beskyttelse av frakt og post i lufthavner til lasting om bord i et luftfartøy

6.6.2.1 Forsendelser av frakt og post som befinner seg i en kritisk del, skal anses for å være beskyttet mot inngrep fra uvedkommende.

6.6.2.2 Forsendelser av frakt og post som befinner seg i en annen del enn en kritisk del av et sikkerhetsbegrenset område, skal plasseres i de deler av en sikkerhetsgodkjent fraktleverandørs lokaler som har innpasseringskontroll, eller når de er plassert utenfor slike deler, skal de anses for å være beskyttet mot inngrep fra uvedkommende dersom

- a) de er fysisk beskyttet på en måte som hindrer at det innføres forbudte gjenstander, eller
- b) de ikke etterlates uten tilsyn, og dersom adgangen er begrenset til personer som deltar i arbeidet med å beskytte frakt og post og med å laste frakt og post om bord i et luftfartøy.

6.7 HØYRISIKOFRAKT OG HØYRISIKOPOST (HRCM)

Bestemmelser om høyrisikofrakt og høyrisikopost er fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

6.8 SIKKERHETSPROSDYRER FOR FRAKT OG POST SOM TRANSPORTERES TIL UNIONEN FRA TREDJESTATER

6.8.1 Utpeking av luftfartsselskaper

6.8.1.1 Luftfartsselskaper som transporterer frakt eller post fra en lufthavn i en tredjestat som ikke er oppført i tillegg 6-Fi eller 6-Fii, for omlasting, transitt eller lossing i en lufthavn som omfattes av forordning (EF) nr. 300/2008, skal utpekes til «luftfartsselskap som transporterer luftfrakt eller luftpost til Unionen fra en lufthavn i en tredjestat» (ACC3) av en av følgende myndigheter:

- a) vedkommende myndighet i den medlemsstaten som har utstedt luftfartsselskapets godkjenningssertifikat,
- b) vedkommende myndighet i den medlemsstaten som er oppført i vedlegget til kommisjonsforordning (EF) nr. 748/2009⁽¹⁾, for luftfartsselskaper som ikke har et godkjenningssertifikat utstedt av en medlemsstat,
- c) vedkommende myndighet i den medlemsstaten der luftfartsselskapet har sin hovedbase i Unionen, eller en annen vedkommende myndighet i Unionen etter avtale med førstnevnte myndighet, for luftfartsselskaper som ikke har et godkjenningssertifikat utstedt av en medlemsstat og ikke er oppført i vedlegget til forordning (EF) nr. 748/2009.

⁽¹⁾ Kommisjonsforordning (EF) nr. 748/2009 av 5. august 2009 om listen over luftfartøyoperatører som fra og med 1. januar 2006 har utført en luftfartsvirksomhet nevnt i vedlegg I til direktiv 2003/87/EF, med angivelse av forvaltningsmedlemsstat for hver luftfartøyoperatør (EUT L 219 av 22.8.2009, s. 1).

6.8.1.2 Utpeking av et luftfartsselskap til ACC3 med hensyn til dets frakt- og postvirksomhet fra en lufthavn som det kreves ACC3-utpeking for (heretter kalt «relevant fraktvirksomhet»), skal bygge på

- a) utnevnelse av en person som på luftfartsselskapets vegne skal ha overordnet ansvar for gjennomføringen av sikkerhetsbestemmelser for frakt og post med hensyn til den relevante fraktvirksomheten, og
- b) en rapport om validering av luftfartssikkerheten i EU som bekrefter gjennomføringen av sikkerhetstiltakene.

6.8.1.3 Vedkommende myndighet skal tildele det utpekte ACC3-et en entydig alfanumerisk identifikasjonskode i standardformat som identifiserer luftfartsselskapet og den lufthavnen i en tredjestat som luftfartsselskapet er godkjent for transport av frakt og post til Unionen fra.

6.8.1.4 Utpekingen skal gjelde fra den dato vedkommende myndighet har ført opplysningene om ACC3-et inn i Unionens database over sikkerhet i forsyningskjeden, og være gyldig i høyst fem år.

6.8.1.5 Et ACC3 som er innført i Unionens database over sikkerhet i forsyningskjeden, skal anerkjennes i alle medlemsstater for alle flyginger fra tredjestatslufthavnen til Unionen.

6.8.2 Validering av luftfartssikkerhet i EU for ACC3

6.8.2.1 Validering av luftfartssikkerhet i EU med hensyn til et luftfartsselskaps relevante fraktvirksomhet skal bestå av

- a) en undersøkelse av luftfartsselskapets sikkerhetsprogram for å sikre at det er relevant og fullstendig med hensyn til alle punkter i tillegg 6-G, og
- b) kontroll av gjennomføringen av luftfartssikkerhetstiltak for relevant fraktvirksomhet ved bruk av sjekklisten i tillegg 6-C3.

6.8.2.2 Kontrollen av gjennomføringen av valideringen av luftfartssikkerhet i EU skal gjennomføres på stedet, på en av følgende to måter:

- 1) I den lufthavnen der luftfartsselskapet utfører relevant fraktvirksomhet før ACC3-utpeking kan innvilges for denne lufthavnen.

Dersom det ved validering av luftfartssikkerhet i EU fastslås manglende gjennomføring av ett eller flere av målene oppført i sjekklisten i tillegg 6-C3, skal vedkommende myndighet ikke utpeke luftfartsselskapet til ACC3 for den relevante fraktvirksomheten før det kan dokumenteres at luftfartsselskapet har iverksatt tiltak for å utbedre påviste mangler.

- 2) I et representativt antall lufthavner der et luftfartsselskap utfører relevant fraktvirksomhet før ACC3-utpeking innvilges for alle lufthavner der dette luftfartsselskapet utfører relevant fraktvirksomhet. Følgende vilkår får anvendelse:

- a) Dette alternativet ønskes av et luftfartsselskap som utfører flere typer relevant luftfraktvirksomhet.
- b) Vedkommende myndighet har kontrollert at luftfartsselskapet anvender et internt kvalitetssikringsprogram for sikkerhet som tilsvarer validering av luftfartssikkerheten i EU.
- c) Det representative antallet skal være minst 3 lufthavner eller 5 %, alt etter hvilken verdi som er størst, og alle lufthavner som ligger i høyrisikoområder.
- d) Vedkommende myndighet skal ha godkjent en plan som sikrer valideringer av luftfartssikkerhet i EU for hvert år utpekingen gjelder for ytterligere lufthavner som ACC3-utpeking blir gitt for, eller inntil alle lufthavner er blitt validert. Det skal hvert år utføres like mange slike valideringer som det som kreves i henhold til bokstav c). Planen skal angi grunnene til valget av ytterligere lufthavner.
- e) Alle ACC3-utpekinger skal utløpe på samme dato.

- f) Dersom det i forbindelse med de valideringer av luftfartsikkerhet i EU som er avtalt i henhold til planen, fastslås at ett eller flere av målene oppført i sjekklisten i tillegg 6-C3 ikke er gjennomført, skal den vedkommende myndighet som utsteder godkjenningen, kreve dokumentasjon på at det er gjennomført tiltak for å utbedre de mangler som er påvist i den aktuelle lufthavnen og, avhengig av hvor alvorlig mangelen er, kreve
- validering av luftfartssikkerhet i EU for alle lufthavner der det kreves ACC3-utpeking i samsvar med nr. 6.8.2.2.1 innen en tidsfrist fastsatt av vedkommende myndighet, eller
 - dobbelt så mange valideringer av luftfartssikkerhet i EU som det som er fastsatt i bokstav d) for hvert av de gjenværende årene av ACC3-utpekingene.
- 6.8.2.3 Vedkommende myndighet kan godta rapporten om validering av luftfartssikkerhet i EU fra et foretak i en tredjestat i forbindelse med ACC3-utpeking i tilfeller der dette foretaket utfører hele fraktvirksomheten, herunder lasting om bord i luftfartøyets lasterom, på vegne av et ACC3, og rapporten om validering av luftfartssikkerhet i EU omfatter hele denne virksomheten.
- 6.8.2.4 Vedkommende myndighet kan utpeke et luftfartsselskap til ACC3 for en begrenset periode som må avsluttes senest 30. juni 2016, i tilfellet der en validering av luftfartssikkerheten i EU ikke kan finne sted av objektive årsaker som ligger utenfor luftfartsselskapets ansvar. Dersom en slik utpeking gis for et tidsrom på mer enn seks måneder, skal vedkommende myndighet ha kontrollert at luftfartsselskapet anvender et internt kvalitetssikringsprogram for sikkerhet som er likeverdig med valideringen av luftfartssikkerheten i EU.
- 6.8.2.5 Valideringen av luftfartssikkerheten i EU skal dokumenteres i en valideringsrapport som minst består av forpliktelseserklæringen nevnt i tillegg 6-H1, sjekklisten nevnt i tillegg 6-C3 og en erklæring fra validereren av luftfartssikkerheten i EU som angitt i vedlegg 11-A. Validereren av luftfartssikkerheten i EU skal sende valideringsrapporten til vedkommende myndighet med kopi til det validerte luftfartsselskapet.
- 6.8.3 Sikkerhetskontroll av frakt og post som ankommer fra en tredjestat**
- 6.8.3.1 ACC3-et skal sikre at all frakt og post som transporteres med sikte på omlasting, transitt eller lossing i en lufthavn i Unionen, blir gjennom søkt, med mindre
- a) en sikkerhetsgodkjent fraktleverandør som er validert for luftfartssikkerhet i EU, har foretatt den nødvendige sikkerhetskontrollen av forsendelsen, og forsendelsen har vært beskyttet mot inngrep fra uvedkommende fra tidspunktet for sikkerhetskontrollen og fram til lastingen,
 - b) en kjent avsender som er validert for luftfartssikkerhet i EU, har foretatt den nødvendige sikkerhetskontrollen av forsendelsen, og forsendelsen har vært beskyttet mot inngrep fra uvedkommende fra tidspunktet for sikkerhetskontrollen og fram til lastingen,
 - c) en registrert avsender som er underlagt ansvaret til et ACC3 eller en sikkerhetsgodkjent fraktleverandør som er validert for luftfartssikkerhet i EU, har foretatt den nødvendige sikkerhetskontrollen av forsendelsen, forsendelsen har vært beskyttet mot inngrep fra uvedkommende fra tidspunktet for sikkerhetskontrollen og fram til lastingen, og den transporteres ikke på et passasjerfly, eller
 - d) forsendelsen er unntatt fra gjennom søking i samsvar med nr. 6.1.1 bokstav d) og har vært beskyttet mot inngrep fra uvedkommende fra det tidspunktet den ble identifiserbar luftfrakt eller identifiserbar luftpost, og fram til lastingen.
- 6.8.3.2 Frakt og post som transporteres til Unionen, skal gjennom søkes ved bruk av metodene angitt i nr. 6.2.1 i samsvar med en standard som i rimelig grad sikrer at de ikke inneholder forbudte gjenstander.
- 6.8.3.3 ACC3-et skal sikre at
- a) frakt og post for omlasting eller transitt har gjennom gått gjennom søking i samsvar med nr. 6.8.3.2 eller sikkerhetskontroll er utført av ACC3-et selv eller av et foretak som er validert for luftfartssikkerhet i EU på opprinnelsesstedet eller et annet sted i forsyningskjeden, og disse forsendelsene har vært beskyttet mot inngrep fra uvedkommende fra tidspunktet for sikkerhetskontrollen og fram til lastingen,

- b) høyrisikofrakt og høyrisikopost er gjennomført i samsvar med nr. 6.7 av ACC3-et eller av et foretak som er blitt validert for luftfartssikkerhet i EU på opprinnelsesstedet eller et annet sted i forsyningskjeden, og at slike forsendelser er blitt merket som SHR og har vært beskyttet mot inngrep fra uvedkommende fra tidspunktet for sikkerhetskontrollen og fram til lastingen.

6.8.3.4 ACC3-ets entydige alfanumeriske identifikasjonskode og forsendelsens sikkerhetsstatus nevnt i nr. 6.3.2.6 bokstav d) utstedt av en sikkerhetsgodkjent fraktleverandør som er validert for luftfartssikkerhet i EU, skal angis i elektronisk format eller på papir i følgedokumentasjonen, i form av et luftfraktbrev eller et tilsvarende postdokument eller i en særskilt erklæring.

6.8.3.5 I fravær av en sikkerhetsgodkjent fraktleverandør som nevnt i nr. 6.8.4 kan ACC3-et eller et luftfartsselskap som ankommer fra en tredjestat oppført på listen i tillegg 6-Fii, utstede erklæringen om sikkerhetsstatus.

6.8.4 Validering av sikkerhetsgodkjente fraktleverandører og kjente avsendere

6.8.4.1 For å bli sikkerhetsgodkjent fraktleverandør eller kjent avsender som er validert for luftfartssikkerhet i EU, skal foretak i tredjestater valideres i samsvar med et av de følgende to alternativene og registreres i databasen over ACC3(-er) den leverer frakt eller post direkte til for transport til Unionen:

- a) ACC3-ets sikkerhetsprogram skal inneholde nærmere opplysninger om sikkerhetskontroller som er gjennomført på dets vegne av foretak i tredjestater som det mottar frakt eller post direkte fra, for transport til Unionen. Valideringen av luftfartssikkerheten i EU for et ACC3 skal omfatte en validering av den sikkerhetskontrollen som anvendes av disse foretakene, eller
- b) foretakene i tredjestater skal med høyst fem års mellomrom foreta en validering av luftfartssikkerheten i EU for de relevante typene lasthåndteringsvirksomhet og oversende en kopi av valideringsrapporten til ACC3-et. Valideringsrapporten skal for sikkerhetsgodkjente fraktleverandører i tredjestater bestå av forpliktelseserklæringen i tillegg 6-H2 og sjekklisten i tillegg 6-C2, og for kjente avsendere i tredjestater, forpliktelseserklæringen i tillegg 6-H3 og sjekklisten i tillegg 6-C4. Valideringsrapporten skal også omfatte en erklæring fra validereren av luftfartssikkerheten i EU, som angitt i tillegg 11-A.

6.8.4.2 Dersom valideringen av luftfartssikkerheten i EU i samsvar med nr. 6.8.4.1 bokstav b) viser at foretaket

- a) har oppfylt de mål som er fastsatt i den relevante sjekklisten, skal det framgå av valideringsrapporten at foretaket er utpekt til sikkerhetsgodkjent fraktleverandør eller kjent avsender som er validert for luftfartssikkerhet i EU. Validereren skal gi det validerte foretaket originalen av valideringsrapporten,
- b) ikke har oppfylt de mål som er fastsatt i den relevante sjekklisten, er foretaket ikke godkjent for å transportere frakt til EU. Foretaket skal motta en kopi av den utfylte sjekklisten der manglene er angitt.

6.8.4.3 ACC3-et skal vedlikeholde en database som minst inneholder følgende opplysninger om hver sikkerhetsgodkjente fraktleverandør eller kjent avsender som har gjennomgått validering av luftfartssikkerhet i EU i samsvar med nr. 6.8.4.1, og som ACC3-et mottar frakt eller post direkte fra for transport til Unionen:

- a) opplysninger om foretaket, herunder korrekt forretningsadresse,
- b) virksomhetens art, unntatt følsomme forretningsopplysninger,
- c) kontaktopplysninger, også for den eller de personene som har ansvar for sikkerheten,
- d) eventuelt foretaksnummer og
- e) valideringsrapporten, dersom denne foreligger.

Databasen skal kunne inspiseres av ACC3-et.

Andre foretak som er validert for luftfartssikkerhet i EU, kan også vedlikeholde en slik database.

- 6.8.4.4 Et foretak som leverer luftfrakt eller luftpost, og som har et nettverk av ulike anlegg i tredjestater, kan få én utpeking som sikkerhetsgodkjent fraktleverandør som er validert for luftfartssikkerhet i EU, som omfatter alle anleggene i nettverket, forutsatt at
- a) den relevante luftfartssikkerhetsvirksomheten i nettverket, herunder transporttjenester mellom anlegg, omfattes av ett enkelt sikkerhetsprogram eller av standardiserte sikkerhetsprogrammer,
 - b) gjennomføringen av sikkerhetsprogram(mer) omfattes av ett enkelt internt kvalitetssikringsprogram som tilsvarer valideringen av luftfartssikkerheten i EU, og
 - c) følgende av foretakets anlegg underkastes en validering for luftfartssikkerhet i EU før nettverket utpekes til sikkerhetsgodkjent fraktleverandør som er validert for luftfartssikkerhet i EU:
 - i) anlegg der frakt eller post leveres direkte til et ACC3,
 - ii) minst to eller 20 % av anleggene i nettet, idet det høyeste velges, der frakt eller post videresendes til anlegg omhandlet i punkt i), og
 - iii) alle anlegg i tredjestater oppført i tillegg 6-I til Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

For at en sikkerhetsgodkjent fraktleverandør som er validert for luftfartssikkerhet i EU, skal kunne beholde utpekingen for alle anlegg i nettverket som ennå ikke er validert fram til senest 30. juni 2018, skal ytterligere minst to eller 20 %, idet det høyeste velges, av de anleggene der frakt eller post videresendes til anlegg omhandlet i nr. 6.8.4.4 bokstav c) i), hvert år fra året for utpekingen underkastes en validering for luftfartssikkerhet i EU fram til alle anlegg er validert.

En validerer av luftfartssikkerheten i EU skal utarbeide en plan over rekkefølgen av stedene som skal valideres hvert år, som velges ved bruk av stikkprøver. Planen skal utarbeides uavhengig av foretaket som driver nettet, og kan ikke endres av dette foretaket. Planen skal utgjøre en integrert del av valideringsrapporten, som ligger til grunn for at nettverket er utpekt til sikkerhetsgodkjent fraktleverandør fra en tredjestat som er validert for luftfartssikkerhet i EU.

Når et anlegg i nettet er blitt underkastet en validering for luftfartssikkerhet i EU, skal anlegget anses som en sikkerhetsgodkjent fraktleverandør som er validert for luftfartssikkerhet i samsvar med nr. 6.8.4.2 bokstav a).

- 6.8.4.5 Dersom valideringen av luftfartssikkerhet i EU for et anlegg i nettet omhandlet i nr. 6.8.4.4 bokstav c) ii) viser at anlegget ikke oppfyller målene nevnt i sjekklisten i tillegg 6-C2, skal frakt og post fra dette anlegget gjennomføres ved et anlegg som er validert i samsvar med 6.8.4.2 bokstav a), inntil en validering av luftfartssikkerheten i EU bekrefter at målene i sjekklisten er oppfylt.

6.8.4.6 Nr. 6.8.4.4–6.8.4.6 utløper 30. juni 2018.

6.8.5 Manglende overholdelse og inndragelse av utpeking som ACC3

6.8.5.1 Manglende overholdelse

1. Dersom Kommisjonen eller en vedkommende myndighet finner en alvorlig mangel ved en ACC3-virksomhet som anses å ha vesentlig betydning for den generelle flysikkerheten i Unionen, skal den
 - a) omgående underrette det berørte ACC3-et og anmode om kommentarer og at det iverksettes egnede tiltak for å utbedre den alvorlige mangelen, og
 - b) omgående underrette Kommisjonen og andre medlemsstater.
2. Dersom en vedkommende myndighet ikke har fått bekreftet at mangelen er utbedret, kan Kommisjonen etter samråd med Komiteen for sikkerhet i sivil luftfart nedsatt ved artikkel 19 nr. 1 i forordning (EF) nr. 300/2008 fastsette at luftfartsselskapet ikke lenger er godkjent som ACC3, enten for bestemte ruter eller for alle ruter fra tredjestater til Unionen. I slike tilfeller skal opplysningene om ACC3-et fjernes fra Unionens database over sikkerhet i forsyningskjeden.

3. Et luftfartsselskap som har fått sin godkjenning som ACC3 inndratt i samsvar med nr. 6.8.5.1.2, skal ikke få godkjenningen tilbake eller registreres i Unionens database over sikkerhet i forsyningskjeden før en validering av luftfartssikkerheten i EU har bekreftet at den alvorlige mangelen er utbedret og vedkommende myndighet har underrettet Komiteen for sikkerhet i sivil luftfart om dette.

6.8.5.2 *Inndragelse*

Den vedkommende myndighet som har utpekt ACC3-et, har ansvar for å fjerne ACC3-et fra Unionens database over sikkerhet i forsyningskjeden

- a) på anmodning fra eller i samråd med luftfartsselskapet, eller
- b) dersom ACC3-et ikke utfører relevant fraktvirksomhet og ikke etterkommer en anmodning om kommentarer eller på annen måte legger hindringer i veien for en vurdering av risikoen for flysikkerheten.

TILLEGG 6-A

FORPLIKTELSESERKLÆRING – SIKKERHETSGODKJENT FRAKTLEVERANDØR

I samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 300/2008⁽¹⁾ om felles bestemmelser om sikkerhet i sivil luftfart og dens gjennomføringsrettsakter

erklærer jeg at

- opplysningene i foretakets sikkerhetsprogram så langt jeg kjenner til, er riktige og nøyaktige,
- de metoder og framgangsmåter som er fastsatt i dette sikkerhetsprogrammet, vil gjennomføres og opprettholdes på alle anlegg som omfattes av programmet,
- dette sikkerhetsprogrammet vil bli justert og tilpasset slik at det er i samsvar med alle framtidige relevante endringer i Unionens regelverk, med mindre [foretakets navn] underretter [vedkommende myndighets navn] om at det ikke lenger ønsker å være sikkerhetsgodkjent fraktleverandør,
- [foretakets navn] skriftlig vil underrette [vedkommende myndighets navn] om
 - a) mindre endringer i sitt sikkerhetsprogram, f.eks. foretaksnavn, person som er ansvarlig for sikkerheten, eller dennes kontaktopplysninger, endring av person som trenger tilgang til Unionens database over sikkerhet i forsyningskjeden, snarest mulig og senest innen ti virkedager, og
 - b) større planlagte endringer, f.eks. nye framgangsmåter for gjennom søking, større byggearbeider som kan påvirke foretakets overholdelse av gjeldende unionsregelverk, eller endring av anlegg/adresse, senest 15 virkedager før iverksettingen av den planlagte endringen,
- [foretakets navn], for å sikre at gjeldende unionsregelverk overholdes, vil samarbeide fullt ut i forbindelse med alle nødvendige inspeksjoner og gi inspektørene tilgang til alle dokumenter de ber om,
- [foretakets navn] vil underrette [vedkommende myndighets navn] om eventuelle alvorlige brudd på sikkerhetsreglene og om eventuelle mistenkelige forhold som kan ha betydning for sikkerheten for luftfrakt eller luftpost, særlig eventuelle forsøk på å skjule forbudte gjenstander i forsendelser,
- [foretakets navn] vil sikre at alt berørt personell får opplæring i samsvar med kapittel 11 i vedlegget til gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998, og er klar over sitt sikkerhetsansvar i henhold til foretakets sikkerhetsprogram, og

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 300/2008 av 11. mars 2008 om felles bestemmelser om sikkerhet i sivil luftfart og om oppheving av forordning (EF) nr. 2320/2002 (EUT L 97 av 9.4.2008, s. 72).

— [foretakets navn] vil underrette [vedkommende myndighets navn] dersom

- a) det nedlegger sin virksomhet,
- b) det ikke lenger håndterer luftfrakt eller luftpost, eller
- c) det ikke lenger oppfyller kravene i gjeldende unionsregelverk.

Jeg påtar meg det fulle ansvaret for denne erklæring.

Navn:

Stilling i selskapet:

Dato:

Underskrift:

TILLEGG 6-B

VEILEDNING FOR KJENTE AVSENDERE

Denne veiledningen vil hjelpe deg med å vurdere dine nåværende sikkerhetsordninger mot de nødvendige kriteriene for kjente avsendere som beskrevet i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 300/2008⁽¹⁾ og dens gjennomføringsrettsakter. Den bør gjøre det mulig for deg å sikre at du oppfyller kravene før det organiseres et offisielt valideringsbesøk på stedet.

Det er viktig at validereren har mulighet til å snakke med de rette personene under valideringsbesøket (f.eks. personen som har ansvar for sikkerheten, og personen som har ansvar for rekruttering). Validererens vurdering dokumenteres i en EU-sjekkliste. Når sjekklisten for validering er utfylt, skal opplysningene i listen behandles som graderte opplysninger.

Merk at EU-sjekklisten omfatter to typer spørsmål: 1) Spørsmål der et negativt svar automatisk innebærer at du ikke kan godtas som kjent avsender, og 2) spørsmål som skal brukes til å danne et helhetlig bilde av dine sikkerhetsbestemmelser, slik at validereren kan komme fram til en samlet konklusjon. Områdene der «ikke bestått» vil bli registrert automatisk, er angitt med fet skrift i kravene nedenfor. Dersom et av kravene angitt med **fet** skrift fører til «ikke bestått», vil du få en begrunnelse samt råd om hvilke justeringer som er nødvendige for å bestå.

Dersom du innehar et AEO-sertifikat som nevnt i bokstav b) eller c) i artikkel 14a nr. 1) i forordning (EØF) nr. 2454/93⁽²⁾ (såkalte AEOF- og AEOS-sertifikater), og dersom anlegget du søker om status som kjent avsender for, er underkastet en kontroll ved tollmyndighetene med tilfredsstillende resultat høyst tre måneder før datoen for søknad om status som kjent avsender, må du fylle ut del I om organisasjon og ansvar, som skal undertegnes av foretakets lovlige stedfortreder, samt forpliktelseserklæringen i sjekklisten for validering av kjente avsendere som er angitt i tillegg 6-C.

Innledning

Frakten skal ha sin opprinnelse hos ditt selskap og på anlegget som skal inspiseres. Dette omfatter framstilling på stedet og plukk og pakk-håndtering der gjenstandene ikke kan indentifiseres som luftfrakt før de velges ut som følge av en bestilling. (Se også merknaden.)

Du må **fastslå hvor en forsendelse av frakt/post blir identifiserbar som luftfrakt/luftpost**, og påvise at relevante tiltak er iverksatt for å beskytte forsendelsen mot inngrep fra uvedkommende eller ulovlige inngrep. Dette omfatter opplysninger om produksjon, emballering, lagring og/eller ekspedisjon.

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 300/2008 av 11. mars 2008 om felles bestemmelser om sikkerhet i sivil luftfart og om oppheving av forordning (EF) nr. 2320/2002 (EUT L 97 av 9.4.2008, s. 72).

⁽²⁾ Kommisjonsforordning (EØF) nr. 2454/93 av 2. juli 1993 om visse gjennomføringsbestemmelser til rådsforordning (EØF) nr. 2913/92 om innføring av Fellesskapets tollkodeks (EFT L 253 av 11.10.1993, s. 1).

Organisasjon og ansvarsforhold

Du må framlegge opplysninger om organisasjonen (navn, mva-nummer eller registreringsnummer hos handelskammeret eller foretaksnummer, alt etter hva som er relevant, AEO-sertifikatnummeret og eventuelt datoen for tollmyndighetenes siste undersøkelse av anlegget), adressen til anlegget som skal valideres, og organisasjonens hovedadresse (dersom den avviker fra adressen til anlegget som skal valideres). Dato for forrige valideringsbesøk og seneste entydige alfanumeriske identifikasjonskode (dersom det er relevant) kreves samt opplysninger om virksomhetens art, anslått antall ansatte på anlegget, navn og stillingsbetegnelse for personen med ansvar for sikkerheten for luftfrakt/luftpost og kontaktopplysninger.

Rekrutteringsprosedyre

Du må framlegge opplysninger om rekrutteringsprosedyrene for alt personell (fast og midlertidig ansatte, vikarer og sjåfører) med adgang til identifiserbar luftfrakt/luftpost. Rekrutteringsprosedyren skal omfatte **en kontroll før ansettelse eller en vandelskontroll** i samsvar med nr. 11.1 i vedlegget til forordning (EU) nr. 2015/1998. Valideringsbesøket på stedet vil omfatte et intervju med personen som har ansvar for rekruttering. Vedkommende må framlegge dokumentasjon (f.eks. utfylte skjemaer) for å underbygge selskapets prosedyrer. Rekrutteringsprosedyren får anvendelse på personell som rekrutteres etter 29. april 2010.

Sikkerhetsopplæring av personell

Du må påvise at *alt personell* (fast og midlertidig ansatte, vikarer og sjåfører) **med adgang til luftfrakt/luftpost har gjennomgått relevant opplæring knyttet til bevisstgjøring om sikkerheten**. Denne opplæringen skal gjennomføres i samsvar med nr. 11.2.7 i vedlegget til gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998. Det skal føres et register over hver enkelt persons opplæring. **Videre må du vise at alt berørt personell som utfører sikkerhetskontroll, har gjennomgått opplæring eller periodisk opplæring i samsvar med kapittel 11 i vedlegget til gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998.**

Fysisk sikkerhet

Du må vise hvordan anlegget er beskyttet (f.eks. med et gjerde eller avsperringer), og at det er innført relevante adgangskontrollprosedyrer. Dersom det er relevant, må du framlegge opplysninger om eventuelle alarmanlegg og/eller videoovervåking. **Det er avgjørende at adgangen til områder der luftfrakt/luftpost behandles eller lagres, kontrolleres.** Alle dører, vinduer og andre adgangspunkter til luftfrakt/luftpost skal være sikret eller omfattes av adgangskontroll.

Produksjon (dersom det er relevant)

Du må vise at adgang til produksjonsområdet kontrolleres, og at det føres tilsyn med produksjonsprosessen. Dersom produktet kan identifiseres som luftfrakt/luftpost i produksjonsprosessen, må du vise **at det er truffet tiltak for å beskytte luftfrakt/luftpost mot inngrep fra uvedkommende eller ulovlige inngrep i denne fasen.**

Emballering (dersom det er relevant)

Du må vise at adgang til emballeringsområdet kontrolleres, og at det føres tilsyn med emballeringsprosessen. Dersom produktet kan identifiseres som luftfrakt/luftpost i emballeringsprosessen, må du vise **at det er truffet tiltak for å beskytte luftfrakt/luftpost mot inngrep fra uvedkommende eller ulovlige inngrep i denne fasen.**

Du må framlegge opplysninger om emballeringsprosessen og vise at alle ferdigvarer kontrolleres før emballering.

Du må beskrive den ferdige ytre emballasjen og vise at den er solid. Du må også vise hvordan den ferdige ytre emballasjen er forseglet, for eksempel ved hjelp av nummererte forseglinger, forseglingsteip, særlige stempler eller pappesker lukket med teip. Du må også vise at slik forsegling oppbevares på et sikkert sted når den ikke er i bruk, og at utlevering av slik forsegling kontrolleres.

Lagring (dersom det er relevant)

Du må vise at adgang til lagringsområdet kontrolleres. Dersom produktet kan identifiseres som luftfrakt/luftpost under lagringen, må du vise **at det er truffet tiltak for å beskytte luftfrakt/luftpost mot inngrep fra uvedkommende eller ulovlige inngrep i denne fasen.**

Til slutt **må du vise at ferdig og emballert luftfrakt/luftpost kontrolleres før ekspedisjon.**

Ekspedisjon (dersom det er relevant)

Du må vise at adgang til ekspedisjonsområdet kontrolleres. Dersom produktet kan identifiseres som luftfrakt/luftpost i ekspedisjonsprosessen, må du vise **at det er truffet tiltak for å beskytte luftfrakt/luftpost mot inngrep fra uvedkommende eller ulovlige inngrep i denne fasen.**

Transport

Du må framlegge opplysninger om hvordan frakt/post transporteres til den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren.

Dersom du selv besørger transport, må du vise at sjåførene dine har gjennomgått den nødvendige opplæringen. **Dersom selskapet ditt bruker en underleverandør, må du sikre a) at luftfrakten/luftposten er forseglet eller emballert av deg på en slik måte at eventuelle ulovlige inngrep tydelig vises, og b) at transportøren har undertegnet transportørerklæringen som er angitt i tillegg 6-E i vedlegget til gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998.**

Dersom du er ansvarlig for transporten av luftfrakt/luftpost, må du vise at transportmidlene **kan sikres**, enten ved bruk av forseglinger dersom det er praktisk mulig, eller på annen måte. Dersom det brukes nummererte forseglinger, må du vise at adgangen til forseglingene kontrolleres og at numrene registreres. Dersom andre metoder brukes, må du vise hvordan frakt/post er forseglet og/eller sikret. Videre må du vise at det er truffet tiltak for å kontrollere identiteten til førerne av kjøretøyene som brukes til å hente luftfrakten/luftposten. Du må også vise at du sørger for at frakt/post er sikret når den forlater lokalene. **Du må vise at luftfrakt/luftpost er beskyttet mot inngrep fra uvedkommende under transport.**

Du trenger ikke å framlegge dokumentasjon på føreropplæring eller en kopi av transportørerklæringen dersom en sikkerhetsgodkjent fraktleverandør besørger transport ved henting av luftfrakt/luftpost fra dine lokaler.

Avsenders ansvar

Du må erklære at du godtar at vedkommende myndighets inspektører foretar uanmeldte inspeksjoner for å overvåke at disse standardene overholdes.

Du må også erklære at du vil framlegge for [vedkommende myndighets navn] relevante opplysninger snarest mulig og senest innen ti virkedager dersom

- a) **det overordnede ansvaret for sikkerheten tildeles til en annen person enn den som er navngitt,**
- b) **det gjøres andre endringer i lokaler eller prosedyrer som sannsynligvis kan få vesentlig innvirkning på sikkerheten, eller**
- c) **selskapet ditt nedlegger sin virksomhet, ikke lenger håndterer luftfrakt/luftpost eller ikke lenger oppfyller kravene i gjeldende EU-regelverk.**

Endelig må du erklære at du vil opprettholde sikkerhetsstandardene fram til neste valideringsbesøk og/eller inspeksjon på stedet.

Du må deretter påta deg det hele og fulle ansvar for erklæringen og undertegne valideringsdokumentet.

MERKNADER:

Eksplorative og brennbare innretninger

Monterte eksplorative og brennbare innretninger kan transporteres i fraktforsendelser dersom kravene i alle sikkerhetsregler er oppfylt fullt ut.

Forsendelser fra andre kilder

En kjent avsender kan videresende forsendelser som ikke har sin opprinnelse hos den kjente avsenderen selv, til en sikkerhetsgodkjent fraktleverandør, forutsatt at

- a) de holdes atskilt fra forsendelser som har sin opprinnelse hos avsenderen selv, og
- b) opprinnelsesstedet er tydelig angitt på forsendelsen eller i følgedokumentasjonen.

Alle slike forsendelser må gjennomføres før de lastes om bord i et luftfartøy.

TILLEGG 6-C**SJEKKLISTE FOR VALIDERING AV KJENTE AVSENDERE****Merknader til utfyllingen:**

Følgende gjelder ved utfylling av dette skjemaet:

- Numre merket med (*) er obligatoriske og MÅ fylles ut.
- Dersom det svares **NEI** på et spørsmål som er angitt med **fet skrift, SKAL** resultatet av valideringen anses som **IKKE BESTÅTT**. Dette gjelder ikke dersom spørsmålene ikke får anvendelse.
- Den samlede vurderingen kan bedømmes som **BESTÅTT** først etter at avsenderen har undertegnet forpliktelseserklæringen på siste side.
- Originalen av forpliktelseserklæringen skal oppbevares av eller stilles til rådighet for vedkommende myndighet fram til valideringen utløper. En kopi av erklæringen skal også gis til avsenderen.

DEL 1

Organisasjon og ansvarsforhold

1.1 Valideringsdato (*)	
dd/mm/åååå	
1.2 Dato for forrige validering og entydig identifikasjon (UNI), dersom det er relevant	
dd/mm/åååå	
UNI	
1.3 Navn på organisasjon som skal valideres (*)	
Navn Mva-nummer / registreringsnummer hos handelskammeret / foretaksnummer (dersom det er relevant)	
1.4 Opplysninger om AEOF- eller AEOS-sertifikat, dersom det er relevant	
AEO-sertifikatnummer	
Dato for tollmyndighetenes siste undersøkelse av anlegget	

1.5 Adresse til anlegget som skal valideres (*)	
Nummer/enhet/bygning	
Gate/vei	
Poststed	
Postnummer	
Land	
1.6 Organisasjonens hovedadresse (dersom den avviker fra adressen til anlegget som skal valideres, og forutsatt at den er i samme stat)	
Nummer/enhet/bygning	
Gate/vei	
Poststed	
Postnummer	
Land	
1.7 Virksomheten(e)s art — typer frakt som behandles	
1.8 Er søkeren ansvarlig for:	
a) Produksjon b) Emballering c) Lagring d) Ekspedisjon e) Annet, angi nærmere	
1.9 Anslått antall ansatte på anlegget	
1.10 Navn og stillingsbetegnelse for personen med ansvar for sikkerheten for luftfrakt/luftpost(*)	
Navn	
Stillingsbetegnelse	
1.11 Telefonnummer	
Tlf.nr.	
1.12 E-postadresse(*)	
E-post	

DEL 2

Identifiserbar luftfrakt/luftpost

Mål: Å fastslå punktet (eller stedet) der frakt/post blir identifiserbar som luftfrakt/luftpost.

2.1	Fastslå ved inspeksjon av produksjon, emballering, lagring, utvelgelse, ekspedisjon og andre relevante områder <u>hvor</u> og <u>hvordan</u> en forsendelse av luftfrakt/luftpost kan identifiseres som luftfrakt/luftpost.
	Gi nærmere opplysninger:

NB: Det skal gis nærmere opplysninger om beskyttelse av identifiserbar luftfrakt/luftpost mot inngrep fra uvedkommende eller ulovlige inngrep i del 5–8.

DEL 3

Rekruttering og opplæring av personell

Mål: Å sikre at alt personell (fast og midlertidig ansatte, vikarer og sjåfører) med adgang til identifiserbar luftfrakt/luftpost har gjennomgått en egnet kontroll før ansettelse og/eller vandelskontroll samt gjennomgått opplæring i samsvar med nr. 11.2.7 i vedlegget til gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998. Videre å sikre at alt personell som utfører sikkerhetskontroll av forsyninger, gjennomgår opplæring i samsvar med kapittel 11 i vedlegget til gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998.

*Om spørsmål 3.1 og 3.2 skal angis med **fet skrift** (og svaret NEI dermed må bedømmes som ikke bestått), avhenger av gjeldende nasjonale regler i staten der anlegget ligger. Minst ett av disse to spørsmålene skal imidlertid angis med **fet skrift**, idet det også bør tillates at kontroll før ansettelse ikke lenger kreves dersom en vandelskontroll er utført. Personen med ansvar for å utføre sikkerhetskontroll skal alltid ha vært gjenstand for en vandelskontroll.*

3.1	Er det innført en rekrutteringsprosedyre for alt personell med adgang til identifiserbar luftfrakt/luftpost som omfatter en kontroll før ansettelse i samsvar med nr. 11.1.4 i vedlegget til gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998? Dette gjelder for personell som rekrutteres etter 29. april 2010.
	JA eller NEI
	Dersom JA, hvilken type?
3.2	Omfatter denne rekrutteringsprosedyren også en vandelskontroll, herunder en kontroll av strafferegisteret, i samsvar med nr. 11.1.3 i vedlegget til gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998? Dette gjelder for personell som rekrutteres etter 29. april 2010.
	JA eller NEI
	Dersom JA, hvilken type?
3.3	Omfatter utnevnelserprosessen for personen med ansvar for gjennomføringen og overvåkingen av sikkerhetskontroll på anlegget et krav om vandelskontroll, herunder en kontroll av strafferegisteret, i samsvar med nr. 11.1.3 i vedlegget til gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998?
	JA eller NEI
	Dersom JA, gi nærmere opplysninger

<p>3.4 Gjennomgår personell med adgang til identifiserbar luftfrakt/luftpost sikkerhetsopplæring i samsvar med nr. 11.2.7 i vedlegget til gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998 før de gis adgang til identifiserbar luftfrakt/luftpost? Gjennomgår personell som utfører sikkerhetskontroll av forsyninger, opplæring i samsvar med kapittel 11 i vedlegget til gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998?</p>	
JA eller NEI	
Dersom JA, gi nærmere opplysninger	
<p>3.5 Gjennomgår personell (som nevnt ovenfor) oppfriskingsopplæring med den hyppigheten som er fastsatt for denne opplæringen?</p>	
JA eller NEI	
<p>3.6 Vurdering — Er tiltakene tilstrekkelige til å sikre at alt personell med adgang til identifiserbar luftfrakt/luftpost og personell som utfører sikkerhetskontroll, er blitt ansatt og opplært i samsvar med kapittel 11 i vedlegget til gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998?</p>	
JA eller NEI	
Dersom NEI, angi årsakene	

DEL 4

Fysisk sikkerhet

Mål: Å fastslå om (den fysiske) sikkerheten på anlegget eller i lokalene er tilstrekkelig til å beskytte identifiserbar luftfrakt/luftpost mot inngrep fra uvedkommende.

4.1 Er anlegget beskyttet med et gjerde eller avsperringer?	
JA eller NEI	
4.2 Omfattes alle adgangspunkter til anlegget av adgangskontroll?	
JA eller NEI	
4.3 Dersom JA, er adgangspunktene	
bemannet	
manuelle	
automatiske	
elektroniske	
annet, angi nærmere	

4.4 Har bygningen solid konstruksjon?	
JA eller NEI	
4.5 Har bygningen et effektivt alarmanlegg?	
JA eller NEI	
4.6 Har bygningen et effektivt system for videoovervåking?	
JA eller NEI	
4.7 Dersom ja, lagres bildene fra videoovervåkingen?	
JA eller NEI	
4.8 Er alle dører, vinduer og andre adgangspunkter til identifiserbar luftfrakt/luftpost sikret eller omfattet av adgangskontroll?	
JA eller NEI	
4.9 Dersom nei, angi årsakene	
4.10 Vurdering: Er organisasjonens tiltak tilstrekkelige til å hindre at uvedkommende får adgang til de delene av anlegget og lokalene der identifiserbar luftfrakt/luftpost behandles eller lagres?	
JA eller NEI	
Dersom NEI, angi årsakene	

DEL 5

Produksjon

Mål: Å beskytte identifiserbar luftfrakt/luftpost mot inngrep fra uvedkommende eller ulovlige inngrep.

Disse spørsmålene skal besvares dersom produktet kan identifiseres som luftfrakt/luftpost i løpet av produksjonsprosessen.

5.1 Blir adgang til produksjonsområdet kontrollert?	
JA eller NEI	
5.2 Dersom JA, hvordan?	
5.3 Føres det tilsyn med produksjonsprosessen?	
JA eller NEI	

5.4 Dersom JA, hvordan?	
5.5 Er det innført kontroll for å hindre ulovlige inngrep i produksjonsfasen?	
JA eller NEI	
Dersom JA, gi nærmere opplysninger	
5.6 Vurdering: Er organisasjonens tiltak tilstrekkelige til å beskytte identifiserbar luftfrakt/luftpost mot inngrep fra uvedkommende eller ulovlige inngrep under produksjonen?	
JA eller NEI	
Dersom NEI, angi årsakene	

DEL 6

Emballering

Mål: Å beskytte identifiserbar luftfrakt/luftpost mot inngrep fra uvedkommende eller ulovlige inngrep.

Disse spørsmålene skal besvares dersom produktet kan identifiseres som luftfrakt/luftpost i løpet av emballeringsprosessen.

6.1 Føres det tilsyn med emballeringsprosessen?	
JA eller NEI	
6.2 Dersom JA, hvordan?	
6.3 Beskriv den ferdige ytre emballasjen:	
a) Er den ferdige ytre emballasjen solid?	
JA eller NEI Gi nærmere opplysninger:	
b) Er den ferdige ytre emballasjen forseglet?	
JA eller NEI	
Gi nærmere opplysninger:	
6.4 a) Brukes nummererte forseglinger, forseglingssteip, særlige stempler eller pappesker lukket med teip til å forsegle luftfrakt/luftpost?	
JA eller NEI	

Dersom JA:	
6.4 b) Oppbevares forseglinger, forseglingssteip og særlige stempler et sikkert sted når de ikke er i bruk?	
JA eller NEI	
Gi nærmere opplysninger:	
6.4 c) Kontrolleres utleveringen av nummererte forseglinger, forseglingssteip og/eller stempler?	
JA eller NEI	
Gi nærmere opplysninger:	
6.5 Dersom svaret på 6.4 bokstav a) er JA, hvordan kontrolleres dette?	
6.6 Vurdering: Er emballeringsprosedyrene tilstrekkelige til å beskytte identifiserbar luftfrakt/luftpost mot inngrep fra uvedkommende og/eller ulovlige inngrep?	
JA eller NEI	
Dersom NEI, angi årsakene	

DEL 7

Lagring**Mål: Å beskytte identifiserbar luftfrakt/luftpost mot inngrep fra uvedkommende eller ulovlige inngrep.**Disse spørsmålene skal besvares dersom produktet kan identifiseres som luftfrakt/luftpost under lagringsprosessen.

7.1 Bli ferdig og emballert luftfrakt/luftpost lagret på en sikker måte og kontrollert for ulovlige inngrep?	
JA eller NEI	
7.2 Vurdering: Er lagringsprosedyrene tilstrekkelige til å beskytte identifiserbar luftfrakt/luftpost mot inngrep fra uvedkommende og/eller ulovlige inngrep?	
JA eller NEI	
Dersom NEI, angi årsakene	

DEL 8

Ekspedisjon**Mål: Å beskytte identifiserbar luftfrakt/luftpost mot inngrep fra uvedkommende eller ulovlige inngrep.**

Disse spørsmålene skal besvares dersom produktet kan identifiseres som luftfrakt/luftpost under ekspedisjonsprosessen.

8.1 Blir adgang til ekspedisjonsområdet kontrollert?	
JA eller NEI	
8.2 Dersom JA, hvordan?	
8.3 Hvem har adgang til ekspedisjonsområdet?	
Ansatte?	
JA eller NEI	
Sjåførere?	
JA eller NEI	
Besøkende?	
JA eller NEI	
Underleverandører?	
JA eller NEI	
8.4 Vurdering: Er beskyttelsen tilstrekkelig til å beskytte luftfrakt/luftpost mot inngrep fra uvedkommende eller ulovlige inngrep i ekspedisjonsområdet?	
JA eller NEI	
Dersom NEI, angi årsakene	

DEL 8A

Forsendelser fra andre kilder

Mål: Å fastsette framgangsmåter for håndtering av usikrede forsendelser.

Disse spørsmålene skal besvares bare dersom forsendelser som er beregnet på lufttransport, mottas fra andre selskaper.

8A.1 Mottar selskapet forsendelser av frakt som er beregnet på lufttransport, fra andre selskaper?	
JA eller NEI	
8A.2 Dersom JA, hvordan holdes disse atskilt fra selskapets egen frakt, og hvordan identifiseres de for den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren/transportøren?	

DEL 9

Transport**Mål: Å beskytte identifiserbar luftfrakt/luftpost mot inngrep fra uvedkommende eller ulovlige inngrep.**

9.1 Hvordan overleveres luftfrakten/luftposten til den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren?	
a) Av, eller på vegne av, den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren?	
JA eller NEI	
b) Avsenderens egen transport?	
JA eller NEI	
c) Avsenderens underleverandør?	
JA eller NEI	
9.2 Når avsenderen bruker en underleverandør: — Er luftfrakten/luftposten forseglet eller emballert før transport på en slik måte at eventuelle ulovlige inngrep tydelig vises? — Har transportøren undertegnet transportørerklæringen?	
JA eller NEI	
<u>Følgende spørsmål skal besvares bare dersom nr. 9.1 b) eller 9.1 c) får anvendelse.</u>	
9.3 Kan transportkjøretøyets lasterom sikres?	
JA eller NEI	
Dersom JA, angi hvordan ...	
9.4 a) Dersom transportkjøretøyets lasterom kan sikres, gjøres dette med nummererte forseglinger?	
JA eller NEI	
b) Dersom det brukes nummererte forseglinger, kontrolleres adgangen til forseglingene og registreres numrene ved utlevering?	
JA eller NEI	
Dersom JA, angi hvordan ...	
9.5 Dersom transportkjøretøyets lasterom <u>ikke</u> kan sikres, er luftfrakten/luftposten forseglet?	
JA eller NEI	

9.6 Dersom JA, beskriv forseglingen som brukes.

9.7 Dersom NEI, hvordan er frakten/posten sikret?

9.8 **Vurdering: Er tiltakene tilstrekkelige til å beskytte luftfrakt/luftpost mot inngrep fra uvedkommende under transport?**

JA eller NEI

Dersom NEI, angi årsakene

FORPLIKTELSESERKLÆRING

Jeg erklærer følgende:

- Jeg godtar at vedkommende myndighets inspektører foretar uanmeldte inspeksjoner for å overvåke at disse standardene overholdes. Dersom inspektøren avdekker alvorlige sikkerhetsmangler, kan dette føre til at min status som kjent avsender trekkes tilbake.
- Jeg vil framlegge for [vedkommende myndighets navn] relevante opplysninger snarest mulig og senest innen ti virkedager dersom
 - det overordnede ansvaret for sikkerheten overdras til en annen person enn den som er navngitt i nr. 1.10,
 - det gjøres andre endringer i lokaler eller prosedyrer som sannsynligvis kan få vesentlig innvirkning på sikkerheten, og
 - selskapet nedlegger sin virksomhet, ikke lenger håndterer luftfrakt/luftpost eller ikke lenger oppfyller kravene i gjeldende unionsregelverk.
- Jeg vil opprettholde sikkerhetsstandardene fram til neste valideringsbesøk og/eller inspeksjon på stedet.
- Jeg påtar meg det fulle ansvaret for denne erklæring.

Underskrift

Stilling i selskapet

Vurdering (og underretning)

Bestått / ikke bestått

Dersom den samlede vurderingen er «ikke bestått», angis nedenfor de områder der avsenderen ikke overholder den påkrevde sikkerhetsstandard eller har spesifikke svake punkter. Det skal også angis hvilke justeringer som må gjøres for å oppnå den påkrevde standarden og dermed bestå.

Underskrift

(Validererens navn)

TILLEGG 6-C2**SJEKKLISTE FOR VALIDERING AV SIKKERHETSGODKJENTE FRAKTLEVERANDØRER FRA TREDJESTATER SOM ER VALIDERT FOR LUFTFARTSSIKKERHET I EU**

Foretak i tredjestater har mulighet til å bli en del av den sikre forsyningskjeden til et ACC3 (*luftfartsselskap som transporterer luftfrakt eller luftpost til Unionen fra en lufthavn i en tredjestat*) ved å søke om å bli utpekt til sikkerhetsgodkjent fraktleverandør fra en tredjestat som er validert for luftfartssikkerhet i EU (RA3). En RA3 er et foretak som håndterer frakt og ligger i en tredjestat, og som er validert og godkjent som dette på grunnlag av en validering av luftfartssikkerheten i EU.

En RA3 skal sikre at det er foretatt sikkerhetskontroll, herunder eventuell gjennom søking, av forsendelser med bestemmelsessted i Den europeiske union, og at forsendelsene har vært beskyttet mot inngrep fra uvedkommende fra tidspunktet for sikkerhetskontrollen og fram til forsendelsene blir lastet om bord i et luftfartøy eller overlevert på annen måte til et ACC3 eller en annen RA3.

Forutsetningene for å transportere luftfrakt eller luftpost til Unionen⁽¹⁾ eller Island, Norge og Sveits er fastsatt i forordning (EU) nr. 2015/1998.

Sjekklisten er det instrumentet som skal brukes av validereren av luftfartssikkerhet i EU til å vurdere sikkerhetsnivået som gjelder for luftfrakt eller luftpost⁽²⁾ med bestemmelsessted i EU/EØS som transporteres av foretaket som søker om å bli utpekt til RA3, eller på dettes ansvar. Sjekklisten skal brukes bare i tilfellene angitt i nr. 6.8.4.1 bokstav b) i vedlegget til gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998. I tilfellene angitt i nr. 6.8.4.1 bokstav a) i nevnte vedlegg skal validereren av luftfartssikkerheten i EU bruke sjekklisten for ACC3-er.

Dersom validereren av luftfartssikkerhet i EU kommer fram til at foretaket har oppfylt målene i denne sjekklisten, skal en valideringsrapport overleveres til det validerte foretaket. Av denne valideringsrapporten skal det framgå at foretaket er utpekt til sikkerhetsgodkjent fraktleverandør fra en tredjestat som er validert for luftfartssikkerhet i EU (RA3). RA3-en skal kunne bruke rapporten i sine forretningsforbindelser med ACC3-er. Valideringsrapporten skal minst inneholde følgende:

- a) Den utfylte sjekklisten (tillegg 6-C2 til gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998) undertegnet av validereren av luftfartssikkerhet i EU, eventuelt med merknader fra det validerte foretaket.
- b) Forpliktelseserklæringen (tillegg 6-H2 til gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998) undertegnet av det validerte foretaket.
- c) En erklæring om uavhengighet (tillegg 11-A til gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998) med hensyn til det validerte foretaket, undertegnet av validereren av luftfartssikkerhet i EU.

Sidenummerering, dato for valideringen av luftfartssikkerhet i EU og validererens og det validerte foretakets initialer på hver side skal være dokumentasjon på at valideringsrapporten er fullstendig. Valideringsrapporten skal være på engelsk.

Del 5 – Gjennom søking og del 6 – Høyrisikofrakt eller høyrisikopost (HRCM) skal vurderes mot kravene i kapittel 6.7 og 6.8 i vedlegget til gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998. Grunnleggende standarder for de delene som ikke kan vurderes mot kravene i gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998, er standarder og anbefalt praksis (SARP) i vedlegg 17 til Konvensjon om internasjonal sivil luftfart og veiledningsmaterialet i ICAOs håndbok i luftfartssikkerhet (Doc 8973-Restricted).

Dersom validereren av luftfartssikkerhet i EU kommer fram til at foretaket ikke har oppfylt målene i denne sjekklisten, skal foretaket få en kopi av den utfylte sjekklisten med angivelse av manglene.

Merknader til utfyllingen:

- 1) Alle deler av sjekklisten skal fylles ut. I de tilfeller opplysninger ikke er tilgjengelig, skal dette forklares.
- 2) Etter hver del skal validereren av luftfartssikkerhet i EU angi om og i hvilken grad målene for delen er oppfylt.

⁽¹⁾ EU-medlemsstater: Østerrike, Belgia, Bulgaria, Kroatia, Kypros, Den tsjekkiske republikk, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Tyskland, Hellas, Ungarn, Irland, Italia, Latvia, Litauen, Luxembourg, Malta, Nederland, Polen, Portugal, Romania, Slovakia, Slovenia, Spania, Sverige og Det forente kongerike.

⁽²⁾ Luftfrakt/luftpost/luftfartøyer med bestemmelsessted i EU/EØS i denne sjekklisten for validering er det samme som luftfrakt/luftpost/luftfartøyer med bestemmelsessted i EU samt Island, Norge og Sveits.

DEL 1

Identifikasjon av det validerte foretaket og validereren

1.1. Valideringsdato(er)	
Bruk nøyaktig datoformat, f.eks. 01.10.2012 til 02.10.2012	
dd/mm/åååå	
1.2. Dato for forrige validering, dersom det er relevant	
dd/mm/åååå	
Tidligere RA3-registreringsnummer, dersom dette foreligger	
AEO-sertifikat/C-TPAT-status/annen sertifisering, dersom dette foreligger	
1.3. Informasjon om validereren av luftfartssikkerhet	
Navn	
Selskap/organisasjon/myndighet	
Entydig alfanumerisk identifikasjonskode (UAI)	
E-postadresse	
Telefonnummer — inkludert landkode	
1.4. Foretakets navn	
Navn	
Foretaksnummer (f.eks. registreringsnummer i et handelsregister)	
Nummer/enhet/bygning	
Gate/vei	
Poststed	
Postnummer	
Delstat (dersom det er relevant)	

Land	
Postboksadresse (eventuelt)	
1.5. Organisasjonens hovedadresse (dersom den avviker fra adressen til anlegget som skal valideres)	
Nummer/enhet/bygning	
Gate/vei	
Poststed	
Postnummer	
Delstat (dersom det er relevant)	
Land	
Postboksadresse (eventuelt)	
1.6. Virksomhetens art – mer enn én type virksomhet kan være aktuell	
<ul style="list-style-type: none"> a) bare luftfrakt b) lufttransport og andre transportmåter c) speditør med fraktlokaler d) speditør uten fraktlokaler e) bakketjenesteleverandør f) annet 	
1.7. Hender det at søkeren	
a) mottar frakt fra en annen sikkerhetsgodkjent fraktleverandør i en tredjestat	
b) mottar frakt fra kjente avsendere i en tredjestat	
c) mottar frakt fra registrerte avsendere i en tredjestat	
d) mottar frakt som er unntatt fra gjennom søking	
e) gjennom søker frakt	
f) lagrer frakt	
g) annet, angi nærmere	

1.8. Anslått antall ansatte på anlegget	
Antall	
1.9. Navn og stillingsbetegnelse for personen med ansvar for sikkerheten for luftfrakt/luftpost i tredjestaten	
Navn	
Stillingsbetegnelse	
E-postadresse	
Telefonnummer — inkludert landkode	

DEL 2

Organisasjon og ansvar for den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren fra en tredjestat som er validert for luftfartssikkerhet i EU

Mål: Ingen luftfrakt eller luftpost skal transporteres til EU/EØS uten å gjennomgå sikkerhetskontroll. Frakt og post som leveres av en RA3 til et ACC3 eller en annen RA3, kan mottas som sikret frakt eller post bare dersom RA3-en gjennomfører denne sikkerhetskontrollen. Opplysninger om denne kontrollen finnes i følgende deler av denne sjekklisten.

RA3-en skal ha innført prosedyrer for å sikre at det foretas egnet sikkerhetskontroll av all luftfrakt og luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS, og at den sikrede frakten eller posten beskyttes til den overleveres til et ACC3 eller en annen RA3. Sikkerhetskontrollen skal bestå av en av følgende:

- a) Fysisk gjennom søking som skal være tilstrekkelig til at det i rimelig grad sikres at ingen forbudte gjenstander er skjult i forsendelsen.
- b) En annen sikkerhetskontroll som er ledd i en forsyningskjedes sikkerhetssystem, som i rimelig grad sikrer at ingen forbudte gjenstander er skjult i forsendelsen, og som er gjennomført av en annen RA3, KC3 eller AC3 utpekt av RA3-en.

Referanse: Nr. 6.8.3.

2.1. Har foretaket utarbeidet et sikkerhetsprogram?	
JA eller NEI	
Dersom NEI, gå direkte til nr. 2.5.	
2.2. Foretakets sikkerhetsprogram	
Dato – bruk nøyaktig datoformat dd/mm/åååå	
Versjon	
Er sikkerhetsprogrammet framlagt for og/eller godkjent av vedkommende myndighet i foretakets hjemstat? Dersom JA, beskriv framgangsmåten.	

2.3. Omfatter sikkerhetsprogrammet i tilstrekkelig grad punktene i sjekklisten (del 3–9)?	
JA eller NEI	
Dersom NEI, angi grunnene til dette	
2.4. Er sikkerhetsprogrammet endelig ferdigstilt, robust og fullstendig?	
JA eller NEI	
Dersom NEI, angi årsakene	
2.5. Har foretaket innført en prosedyre for å sikre at luftfrakt eller luftpost gjennomgår en egnet sikkerhetskontroll før den overleveres til et ACC3 eller en annen RA3?	
JA eller NEI	
Dersom JA, beskriv prosessen	
2.6. Har foretaket innført et styringssystem (f.eks. virkemidler, instruksjer) for å sikre at den nødvendige sikkerhetskontrollen gjennomføres?	
JA eller NEI	
Dersom JA, beskriv styringssystemet og angi om det er godkjent, kontrollert eller stilt til rådighet av vedkommende myndighet eller et annet foretak.	
Dersom NEI, forklar hvordan foretaket sikrer at sikkerhetskontrollen gjennomføres i henhold til kravene.	
2.7. Konklusjoner og generelle kommentarer om prosessens pålitelighet, fullstendighet og stabilitet.	
Kommentarer fra foretaket	
Kommentarer fra validereren av luftfartssikkerhet i EU	

DEL 3

Rekruttering og opplæring av personell

Mål: For å sikre at den nødvendige sikkerhetskontrollen gjennomføres, skal RA3-en utpeke ansvarlig og kvalifisert personell til å arbeide innenfor sikring av luftfrakt og luftpost. Personell med adgang til sikret luftfrakt skal inneha alle de kvalifikasjoner som kreves for å utføre sine plikter og skal ha fått hensiktsmessig opplæring.

For å oppnå dette målet skal RA3-en ha innført prosedyrer for å sikre at alt personell (fast og midlertidig ansatte, vikarer, sjåfører osv.) som har direkte adgang uten følge til luftfrakt/luftpost som er eller har vært gjenstand for sikkerhetskontroll,

- a) har gjennomgått innledende og periodiske kontroller før ansettelse og/eller vandelskontroller som minst oppfyller kravene som stilles av de lokale myndigheter for de RA3-lokalene som valideres, og
- b) har gjennomført innledende og periodisk sikkerhetsopplæring slik at de er klar over sitt sikkerhetsansvar i samsvar med de krav som stilles av de lokale myndigheter for de RA3-lokalene som valideres.

Merk:

- En vandelskontroll innebærer en kontroll av en persons identitet og bakgrunn, herunder eventuell kriminell fortid dersom dette er tillatt i henhold til lovgivningen, som ledd i vurderingen av om en person er egnet til å utføre en sikkerhetskontroll og/eller gis adgang uten følge til sikkerhetsbegrensede områder (iht. definisjonen i ICAO-vedlegg 17).
- En kontroll før ansettelse skal fastslå personens identitet på grunnlag av dokumentasjon, dekke ansettelsesforhold, utdanning og eventuelle hull i løpet av minst de fem foregående årene og medføre krav om at personen undertegner en erklæring om eventuell kriminell fortid i alle bostedsstater i løpet av minst de fem foregående årene (iht. Unionens definisjon).

Referanse: Nr. 6.8.3.1.

3.1. Er det innført en prosedyre som sikrer at alt personell som har direkte adgang uten følge til sikret luftfrakt/luftpost, gjennomgår en kontroll før ansettelse for vurdering av bakgrunn og kvalifikasjoner?	
JA eller NEI	
Dersom JA, angi hvor mange år tilbake i tid kontrollen før ansettelse omfatter, og hvilket foretak som utfører kontrollen.	
3.2. Omfatter prosedyren følgende oppgaver?	
<input type="checkbox"/> Vandelskontroll <input type="checkbox"/> Kontroll før ansettelse <input type="checkbox"/> Kontroll av strafferegisteret <input type="checkbox"/> Intervjuer <input type="checkbox"/> Annet (spesifiser) Redegjør for oppgavene, angi hvilket foretak som er ansvarlig for at oppgavene utføres og eventuelt det tidsrommet tilbake i tid som tas i betraktning.	
3.3. Er det innført en prosedyre for å sikre at personer med ansvar for iverksettelse av og tilsyn med gjennomføringen av sikkerhetskontroll på stedet, gjennomgår en kontroll før ansettelse for vurdering av bakgrunn og kvalifikasjoner?	
JA eller NEI	
Dersom JA, angi hvor mange år tilbake i tid kontrollen før ansettelse omfatter, og hvilket foretak som utfører kontrollen.	
3.4. Omfatter prosedyren følgende oppgaver?	
<input type="checkbox"/> Vandelskontroll <input type="checkbox"/> Kontroll før ansettelse <input type="checkbox"/> Kontroll av strafferegisteret <input type="checkbox"/> Intervjuer <input type="checkbox"/> Annet (spesifiser) Redegjør for oppgavene, angi hvilket foretak som er ansvarlig for at oppgavene utføres, og eventuelt det tidsrommet tilbake i tid som tas i betraktning.	

3.5. Får personell med direkte adgang uten følge til sikret luftfrakt/luftpost sikkerhetsopplæring før de gis adgang til sikret luftfrakt/luftpost?	
JA eller NEI	
Dersom JA, beskriv hva opplæringen består i, og varighet	
3.6. Får personell som tar imot, gjennomfører og/eller beskytter luftfrakt/luftpost særskilt arbeidsrelatert opplæring?	
JA eller NEI	
Dersom JA, beskriv hva opplæringen består i, og varighet	
3.7. Får personell som nevnt i nr. 3.5 og 3.6 periodisk opplæring?	
JA eller NEI	
Dersom JA, beskriv hva opplæringen består i, og hvor ofte den gjentas	
3.8. Konklusjon: Sikrer tiltakene for ansettelse og opplæring av personell at alt personell med adgang til sikret luftfrakt/luftpost er blitt ansatt og opplært i samsvar med en standard som er tilstrekkelig til at de er klar over sitt sikkerhetsansvar?	
JA eller NEI	
Dersom NEI, angi årsakene	
Kommentarer fra foretaket	
Kommentarer fra validereren av luftfartssikkerhet i EU	

DEL 4

Mottaksprosedyrer

Mål: RA3-en kan motta frakt eller post fra en annen RA3, en KC3, en AC3 eller fra en ukjent avsender. RA3-en skal ha innført egnede mottaksprosedyrer for frakt og post for å kunne fastslå om en forsendelse kommer fra en sikker forsyningskjede eller ikke, og dermed hvilke sikkerhetstiltak den skal omfattes av.

En RA3 kan vedlikeholde en database som minst inneholder følgende opplysninger om hver sikkerhetsgodkjente fraktleverandør eller kjente avsender som har gjennomgått validering av luftfartssikkerhet i EU i samsvar med nr. 6.8.4.1, og som den mottar frakt eller post direkte fra for levering til et ACC3 og transport til Unionen:

- a) opplysninger om foretaket, herunder korrekt forretningsadresse,
- b) virksomhetens art, unntatt følsomme forretningsopplysninger,
- c) kontaktopplysninger, også om den eller de personene som har ansvar for sikkerheten,
- d) eventuelt foretaksnummer,
- e) valideringsrapporten, dersom denne foreligger.

Referanse: Nr. 6.8.3.1 og 6.8.4.3.

Merk: En RA3 kan motta frakt fra en AC3 som sikret frakt bare dersom vedkommende RA3 selv har utpekt denne avsenderen til AC3 og inntar for frakten som denne avsenderen leverer.

4.1. Fastslår foretaket ved mottak av en forsendelse om den kommer fra en annen RA3, en KC3, en AC3 eller fra en ukjent avsender?	
JA eller NEI	
Dersom JA, hvordan?	
4.2. Oppretter og vedlikeholder foretaket en database som inneholder opplysninger om hver RA3, KC3 og AC3 som den mottar frakt eller post direkte fra for levering til et ACC3 og transport til Unionen?	
JA eller NEI	
Dersom JA, angi hvilke opplysninger som er oppført i databasen.	
Dersom NEI, hvordan vet foretaket at frakten kommer fra en annen RA3, KC3 eller AC3?	
4.3. Utpeker foretaket avsendere til AC3-er?	
JA eller NEI	
Dersom JA, beskriv prosedyren og beskyttelsestiltakene som foretaket krever av avsenderen.	
4.4. Når foretaket mottar en forsendelse, kontrollerer det om bestemmelsesstedet for forsendelsen er en lufthavn i EU/EØS?	
JA eller NEI — Forklar	
4.5. Dersom JA — Iverksetter foretaket den samme sikkerhetskontrollen for all luftfrakt eller luftpost når bestemmelsesstedet er en lufthavn i EU/EØS?	
JA eller NEI	
Dersom JA, beskriv prosedyren	
4.6. Når foretaket mottar en forsendelse, fastslår det om den er å anse som høyrisikoluftfrakt og høyrisikoluftpost (HRCM) (se definisjon i del 6), også for forsendelser som leveres med andre transportmåter enn lufttransport?	
JA eller NEI	
Dersom JA, hvordan? Beskriv prosedyren	
4.7. Når det validerte foretaket mottar en sikret forsendelse, fastslår det om den har vært beskyttet mot inngrep fra uvedkommende og/eller ulovlige inngrep?	
JA eller NEI	

Dersom JA, gi nærmere opplysninger (forseglinger, låser, inspeksjon osv.)	
4.8. Er personen som foretar leveringen, pålagt å vise et offisielt identifikasjonsdokument med foto?	
JA eller NEI	
4.9. Er det innført en prosedyre for å identifisere forsendelser som må gjennomføres?	
JA eller NEI	
Dersom JA, hvordan?	
4.10. Konklusjon: Er mottaksprosedyrene tilstrekkelige til at det kan fastslås om luftfrakt/luftpost med en lufthavn i EU/EØS som bestemmelsessted kommer fra en sikker forsyningskjede eller må gjennomføres?	
JA eller NEI	
Dersom NEI, angi årsakene	
Kommentarer fra foretaket	
Kommentarer fra validereren av luftfartssikkerhet i EU	

DEL 5

Gjennomføring

Mål: Dersom RA3-en mottar frakt og post som ikke kommer fra en sikker forsyningskjede, skal RA3-en gjennomføre disse forsendelsene på en egnet måte før de kan leveres til et ACC3 som sikret frakt. RA3-en skal ha innført prosedyrer for å sikre at luftfrakt og luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS, beregnet på omlasting, transitt eller lossing i en lufthavn i Unionen, gjennomføres ved bruk av de tiltak eller metoder som beskrives i Unionens regelverk og i samsvar med en standard som i rimelig grad sikrer at den ikke inneholder ulovlige gjenstander.

Dersom gjennomføring av luftfrakt eller luftpost gjennomføres av eller på vegne av vedkommende myndighet i tredjestaten, skal RA3-en opplyse om dette og angi hvordan tilstrekkelig gjennomføring er sikret.

Referanse: Nr. 6.8.3.

5.1. Utføres gjennomføring av et annet foretak på vegne av foretaket?	
JA eller NEI	
Dersom JA, angi foretakenes art, og gi nærmere opplysninger: — Privat selskap som utfører gjennomføring — Offentlig selskap — Offentlig kontrollanlegg eller -organ — Annet Angi arten av avtalen/kontrakten mellom det validerede foretaket og foretaket som gjennomfører gjennomføringen på foretakets vegne.	

5.2. Hvilke metoder benyttes ved gjennom søking av luftfrakt og luftpost?	
Spesifiser, med opplysninger om utstyr som benyttes ved gjennom søking av luftfrakt og luftpost (f.eks. produsent, type, programvareversjon, standard, serienummer osv.) for alle anvendte metoder.	
5.3. Er utstyret eller metoden (f.eks. bombehandler) som benyttes, oppført på EUs, ECACs (Den europeiske konferanse for sivil luftfart) eller TSAs (De forente stater Transportation Security Administration) nyeste samsvarsliste?	
JA eller NEI	
Dersom JA, gi nærmere opplysninger	
Dersom NEI, gi nærmere opplysninger om godkjenning av utstyret og dato for godkjenning samt om det er i samsvar med EUs utstyrsstandarder.	
5.4. Brukes utstyret i samsvar med produsentens driftsmodell (CONOPS), og blir utstyret regelmessig kontrollert og vedlikeholdt?	
JA eller NEI	
Dersom JA, beskriv prosessen	
5.5. Blir forsendelsens art tatt i betraktning under gjennom søkingen?	
JA eller NEI	
Dersom JA, beskriv hvordan det sikres at den valgte gjennom søkingsmetoden brukes i samsvar med en standard som i rimelig grad sikrer at ingen forbudte gjenstander er skjult i forsendelsen.	
5.6. Er det innført en prosedyre for håndtering av alarmer som gjennom søkingsutstyret avgir? (På noe utstyr (f.eks. røntgenutstyr) utløses alarmen av operatøren selv.)	
JA eller NEI	
Dersom JA, beskriv prosedyren for håndtering av alarmer som i rimelig grad sikrer at ingen forbudte gjenstander er til stede.	
Dersom NEI, beskriv hva som skjer med forsendelsen	
5.7. Er noen forsendelser unntatt fra sikkerhetsgjennom søking?	
JA eller NEI	
5.8. Finnes det unntak som ikke er i samsvar med unionslisten?	
JA eller NEI	
Dersom JA, gi nærmere opplysninger	

5.9. Føres det kontroll med adgangen til gjennomøkingsområdet for å sikre at bare autorisert og kvalifisert personell gis adgang?	
JA eller NEI	
Dersom JA, gi nærmere opplysninger	
5.10. Er det innført en ordning for kvalitetskontroll og/eller testing?	
JA eller NEI	
Dersom JA, gi nærmere opplysninger	
5.11. Konklusjon: Gjennomføres luftfrakt/luftpost ved bruk av en av metodene angitt i nr. 6.2.1 i gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998 i samsvar med en standard som i rimelig grad sikrer at den ikke inneholder forbudte gjenstander?	
JA eller NEI	
Dersom NEI, angi årsaken	
Kommentarer fra foretaket	
Kommentarer fra validereren av luftfartssikkerhet i EU	

DEL 6

Høyrisikofrakt eller høyrisikopost (HRCM)

Mål: Forsendelser som har opprinnelse eller blir omlastet på steder som Unionen har identifisert som høyrisikoområder, eller som ser ut til å ha blitt utsatt for vesentlige ulovlige inngrep, skal anses som høyrisikofrakt eller høyrisikopost (HRCM). Slike forsendelser skal gjennomføres i tråd med særskilte instruksjoner. RA3-en skal ha innført en prosedyrer for å sikre at HRCM med bestemmelsessted i EU/EØS identifiseres og gjennomgår hensiktsmessige kontroller i henhold til Unionens regelverk.

ACC3-et som mottar luftfrakt eller luftpost for transport fra RA3-en, skal ha fullmakt til å underrette RA3-en om den nyeste informasjonen om høyrisikoområder.

RA3-en skal iverksette de samme tiltak uten hensyn til om det mottar høyrisikofrakt eller høyrisikopost fra et annet luftfartsselskap eller via andre transportmåter.

Referanse: Nr. 6.7.

Merk: HRCM som er klarert for transport til EU/EØS, skal gis sikkerhetsstatus «SHR», som betyr at forsendelsen er sikret for transport med passasjerfly, fraktfly og postfly i samsvar med de krav som stilles i forbindelse med høy risiko.

6.1. Vet personell som har ansvar for å utføre sikkerhetskontroller, hvilken luftfrakt og luftpost som skal behandles som høyrisikoluftfrakt og høyrisikoluftpost (HRCM)?	
JA eller NEI	
Dersom JA, gi nærmere opplysninger	

6.2. Har foretaket innført prosedyrer for å identifisere HRCM?	
JA eller NEI	
Dersom JA, gi nærmere opplysninger	
6.3. Omfattes HRCM av framgangsmåter for gjennom søking for HRCM i samsvar med Unionens regelverk?	
JA eller NEI	
Dersom NEI, angi hvilke prosedyrer som benyttes	
6.4. Utsteder foretaket etter gjennom søking en erklæring om sikkerhetsstatus for SHR i dokumentasjonen som følger forsendelsen?	
JA eller NEI	
Dersom JA, beskriv hvordan sikkerhetsstatus utstedes, og i hvilket dokument	
6.5. Konklusjon: Har foretaket innført en prosedyre som er relevant og tilstrekkelig til å sikre at all HRCM er blitt korrekt håndtert før lastning?	
JA eller NEI	
Dersom NEI, angi årsaken	
Kommentarer fra foretaket	
Kommentarer fra validereren av luftfartssikkerhet i EU	

DEL 7

Beskyttelse av sikret luftfrakt og luftpost

Mål: RA3-en skal ha innført prosedyrer for å sikre at luftfrakt og/eller luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS beskyttes mot inngrep fra uvedkommende og/eller ulovlige inngrep, fra det punkt sikkerhetsgjennom søking eller annen sikkerhetskontroll er gjennomført, eller fra det punkt der forsendelsene mottas etter at det er gjennomført gjennom søking eller sikkerhetskontroll, og fram til lastning eller overlevering til et ACC3 eller en annen RA3. Dersom tidligere sikret luftfrakt og luftpost ikke beskyttes senere, kan den ikke lastes eller overleveres til et ACC3 eller en annen RA3 som sikret frakt eller post.

Beskyttelsen kan oppnås med forskjellige midler, som fysiske (barrierer, avlåste rom osv.), menneskelige (patuljering, kvalifisert personell osv.) og teknologiske (videoovervåking, innbruddsalarmer osv.).

Sikret luftfrakt eller luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS skal være atskilt fra luftfrakt og luftpost som ikke er sikret.

Referanse: Nr. 6.8.3.1.

7.1. Er det et annet foretak som sørger for beskyttelse av sikret luftfrakt og luftpost på vegne av det validerte foretaket?	
JA eller NEI	

<p>Dersom JA, angi foretakenes art, og gi nærmere opplysninger:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Privat selskap som utfører gjennom søking — Offentlig selskap — Offentlig kontrollanlegg eller -organ — Annet 	
<p>7.2. Er det innført sikkerhetskontroll og beskyttelse for å hindre ulovlige inngrep under gjennom søkingen?</p>	
<p>JA eller NEI</p>	
<p>Dersom JA, gi nærmere opplysninger Angi hvilken eller hvilke former for beskyttelse som er innført:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Fysisk (gjerde, avsperring, bygning med solid konstruksjon osv.) — Menneskelig (patuljering osv.) — Teknologisk (videoovervåking, alarmanlegg osv.) <p>Og forklar hvordan de er gjennomført.</p>	
<p>7.3. Er den sikrede luftfrakten/luftposten bare tilgjengelig for autoriserte personer?</p>	
<p>JA eller NEI</p>	
<p>Dersom JA, gi nærmere opplysninger Angi hvordan alle adgangspunkter (herunder dører og vinduer) til identifiserbar og sikret luftfrakt/luftpost kontrolleres.</p>	
<p>7.4. Er det innført prosedyrer for å sikre at luftfrakt/luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS som har gjennomgått sikkerhetskontroller, er beskyttet mot inngrep fra uvedkommende i tidsrommet fra forsendelsene ble sikret og fram til lasting eller overlevering til et ACC3 eller en annen RA3?</p>	
<p>JA eller NEI</p>	
<p>Dersom JA, beskriv hvordan den beskyttes (fysisk, menneskelig, teknologisk osv.) Angi også om bygningen har solid konstruksjon og hvilke typer materialer som er brukt, om mulig</p>	
<p>Dersom NEI, angi årsakene</p>	
<p>7.5. Konklusjon: Er beskyttelsen av forsendelser tilstrekkelig robust til å forhindre ulovlige inngrep?</p>	
<p>JA eller NEI</p>	
<p>Dersom NEI, angi årsaken</p>	

Kommentarer fra foretaket	
Kommentarer fra validereren av luftfartssikkerhet i EU	

DEL 8

Dokumentasjon

Mål: En forsendelses sikkerhetsstatus skal angis i elektronisk format eller på papir i dokumentasjonen som følger forsendelsen, enten i form av et luftfraktbrev, et tilsvarende postdokument eller i en særskilt erklæring. Sikkerhetsstatusen skal utstedes av RA3-en.

Referanse: Nr. 6.3.2.6 bokstav d) og nr. 6.8.3.4.

Merk: Følgende sikkerhetsstatuser kan angis:

- «SPX», som betyr at forsendelsen er sikret for transport med passasjerfly, fraktfly eller postfly,
- «SCO», som betyr at forsendelsen bare er sikret for transport med fraktfly eller postfly, eller
- «SHR», som betyr at forsendelsen er sikret for transport med passasjerfly, fraktfly og postfly i samsvar med de krav som stilles i forbindelse med høy risiko.

8.1. Angir foretaket i følgedokumentasjonen (f.eks. luftfraktbrev) status for frakten og hvordan den er oppnådd?	
JA eller NEI	
Dersom NEI, forklar	
8.2. Konklusjon: Er dokumentasjonsprosessen tilstrekkelig til å sikre at frakt eller post leveres med nødvendig følgedokumentasjon som angir korrekt sikkerhetsstatus?	
JA eller NEI	
Dersom NEI, angi årsaken	
Kommentarer fra foretaket	
Kommentarer fra validereren av luftfartssikkerhet i EU	

DEL 9

Transport

Mål: Luftfrakt og luftpost skal beskyttes mot inngrep fra uvedkommende eller ulovlige inngrep i tidsrommet fra den ble sikret, og fram til lasting eller overlevering til et ACC3 eller en RA3. Dette omfatter beskyttelse under transport til luftfartøyet, til ACC3-et eller til en annen RA3. Dersom tidligere sikret luftfrakt og luftpost ikke beskyttes under transport, kan den ikke lastes eller overleveres til et ACC3 eller en annen RA3 som sikret frakt eller post.

Under transport til et luftfartøy, et ACC3 eller en annen RA3 er RA3-en ansvarlig for å beskytte de sikrede forsendelsene. Dette omfatter tilfeller der transporten foretas av et annet foretak, for eksempel en speditør, på dens vegne. Dette omfatter ikke tilfeller der ansvaret for transport av forsendelsene ligger hos et ACC3 eller en annen RA3.

Referanse: Nr. 6.8.3.

9.1. Hvordan overleveres luftfrakten/luftposten til et ACC3 / en annen RA3?	
a) Det validerte foretakets egen transport?	
JA eller NEI	
b) Transport utført av en annen RA3 / et annet ACC3?	
JA eller NEI	
c) Underleverandør som det validerte foretaket bruker?	
JA eller NEI	
9.2. Er luftfrakten/luftposten pakket i forseglede emballasje?	
JA eller NEI	
Dersom JA, hvordan?	
9.3. Blir kjøretøyet forseglet eller låst før transport?	
JA eller NEI	
Dersom JA, hvordan?	
9.4. Dersom det brukes nummererte forseglinger, kontrolleres adgangen til forseglingene og registreres numrene?	
JA eller NEI	
Dersom JA, angi hvordan	
9.5. Dersom det er relevant, undertegner vedkommende transportør transportørerklæringen?	
JA eller NEI	
9.6. Har personen som transporterer frakten, gjennomgått særskilt sikkerhetskontroll og sikkerhetsopplæring før vedkommende fikk fullmakt til å transportere sikret luftfrakt og/eller luftpost?	
JA eller NEI	
Dersom JA, beskriv hvilken form for sikkerhetskontroll (kontroll før ansettelse, vandelskontroll osv.) og hvilken type opplæring (sikkerhetsopplæring osv.).	
9.7. Konklusjon: Er tiltakene tilstrekkelige til å beskytte luftfrakt/luftpost mot inngrep fra uvedkommende under transport?	
JA eller NEI	
Dersom NEI, angi årsakene	

Kommentarer fra foretaket	
Kommentarer fra validereren av luftfartssikkerhet i EU	

DEL 10

Samsvar

Mål: Etter å ha vurdert del 1–9 på denne sjekklisten skal validereren av luftfartssikkerhet i EU fastslå om kontrollen på stedet bekrefter at sikkerhetskontrollen gjennomføres i samsvar med målene i denne sjekklisten for luftfrakt/luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS.

To ulike scenarier mulige. Validereren av luftfartssikkerhet i EU fastslår at foretaket

- a) har klart å oppfylle målene i sjekklisten. Validereren skal gi det validerte foretaket originalen av valideringsrapporten og angi at foretaket er utpekt til sikkerhetsgodkjent fraktleverandør i en tredjestat som er validert for luftfartssikkerhet i EU,
- b) ikke har klart å oppfylle målene i sjekklisten. I så fall har foretaket ikke fullmakt til å levere sikret luftfrakt eller luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS til et ACC3 eller en annen RA3. Foretaket skal motta en kopi av den utfylte sjekklisten der manglene er angitt.

Generelt må validereren av luftfartssikkerhet i EU avgjøre om frakt og post som håndteres av det validerte foretaket, behandles på en slik måte at den på det tidspunktet den leveres til et ACC3 eller en annen RA3, kan vurderes som sikker å fly til EU/EØS i samsvar med gjeldende regelverk i Unionen.

Validereren av luftfartssikkerhet i EU må ta hensyn til at vurderingen bygger på en overordnet målbasert samsvarsmetode.

10.1. Generell konklusjon:	
Vurdering (og underretning) (uthev det alternativet som gjelder) Dersom det står «BESTÅTT», anses foretaket å være utpekt til sikkerhetsgodkjent fraktleverandør i en tredjestat som er validert for luftfartssikkerhet i EU (RA3).	Bestått / ikke bestått
Dersom den samlede vurderingen er «ikke bestått», angis nedenfor områdene der foretaket ikke oppnådde den påkrevde sikkerhetsstandard eller har spesifikke svake punkter. Det skal også angis hvilke justeringer som må gjøres for å oppnå den påkrevde standarden og dermed bestå.	
Kommentarer fra validereren av luftfartssikkerhet i EU	
Kommentarer fra foretaket	

Validererens navn:

Dato:

Underskrift:

VEDLEGG

Liste over personer og foretak som er besøkt og intervjuet

Angi navnet på foretaket, navnet på kontaktpersonen og datoen for besøket eller intervjuet.

Foretakets navn	Navn på kontaktperson	Dato for besøk/intervju

TILLEGG 6-C3

SJEKKLISTE FOR VALIDERING AV ACC3

Utpeking til ACC3 (*luftfartsselskap som transporterer luftfrakt eller luftpost til Unionen fra en lufthavn i en tredjestat*) er en forutsetning for å transportere luftfrakt eller luftpost til Den europeiske union⁽¹⁾ (EU) eller til Island, Norge og Sveits, og er påkrevd i henhold til gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998.

Utpeking til ACC3 kreves i prinsippet for alle flyginger som transporterer frakt eller post for omlasting, transitt eller lossing i lufthavner i EU/EØS⁽²⁾. Vedkommende myndigheter i medlemsstatene i Den europeiske union, Island, Norge og Sveits har hver ansvar for å utpeke bestemte luftfartsselskaper til ACC3. Utpekingen skjer på grunnlag av luftfartsselskapets sikkerhetsprogram og kontroll på stedet av gjennomføringen i samsvar med målene nevnt i denne sjekklisten for validering.

Sjekklisten er det instrumentet som skal brukes av validerere av luftfartssikkerhet i EU til å vurdere sikkerhetsnivået som gjelder for luftfrakt eller luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS av et ACC3 eller på dettes ansvar eller av et luftfartsselskap som søker om utpeking som ACC3.

En valideringsrapport skal leveres til vedkommende myndighet som utsteder godkjenningen og til det validerte foretaket senest én måned etter at det er foretatt kontroll på stedet. Valideringsrapporten skal minst inneholde

— utfylt sjekkliste undertegnet av validereren av luftfartssikkerhet i EU, eventuelt med kommentarer fra det validerte foretaket,

⁽¹⁾ EU-medlemsstater: Østerrike, Belgia, Bulgaria, Kroatia, Kypros, Den tsjekkiske republikk, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Tyskland, Hellas, Ungarn, Irland, Italia, Latvia, Litauen, Luxembourg, Malta, Nederland, Polen, Portugal, Romania, Slovakia, Slovenia, Spania, Sverige og Det forente kongerike.

⁽²⁾ Luftfrakt/luftpost/luftfartøyer med bestemmelsessted i EU/EØS i denne sjekklisten for validering er det samme som luftfrakt/luftpost/luftfartøyer med bestemmelsessted i EU samt Island, Norge og Sveits.

- forpliktelseserklæringen (tillegg 6-H1 til gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998) undertegnet av det validerte foretaket, og
- en erklæring om uavhengighet (tillegg 11-A til gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998) med hensyn til det validerte foretaket, undertegnet av validereren av luftfartssikkerhet i EU.

Sidenummerering, dato for valideringen av luftfartssikkerhet i EU og validererens og det validerte foretakets initialer på hver side skal være dokumentasjon på at valideringsrapporten er fullstendig. Valideringsrapporten skal være på engelsk.

Del 3 — Luftfartsselskapets sikkerhetsprogram, del 6 — Database, del 7 — Gjennom søking og del 8 — Høyriskofrakt eller høyriskopost (HRCM) skal vurderes mot kravene i kapittel 6.7 og 6.8 i vedlegget til gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998. Grunnleggende standarder for de andre delene er standarder og anbefalt praksis (SARPs) i vedlegg 17 til Konvensjon om internasjonal sivil luftfart og veiledningsmaterialet i ICAOs håndbok i luftfartssikkerhet (Doc 8973-Restricted).

Merknader til utfyllingen:

- Alle deler av sjekklisten skal fylles ut. I de tilfeller opplysninger ikke er tilgjengelig, skal dette forklares.
- Etter hver del skal validereren av luftfartssikkerhet i EU angi om og i hvilken grad målene for delen er nådd.

DEL 1

Identifikasjon av det validerte foretaket og validereren

1.1. Valideringsdato(er) Bruk nøyaktig datoformat, f.eks. 01.10.2012 til 02.10.2012	
dd/mm/åååå	
1.2. Dato for forrige validering og ACC3-ets entydige alfanumeriske identifikasjonskode (UAI) der dette foreligger	
dd/mm/åååå	
UAI	
1.3. Informasjon om validereren av luftfartssikkerhet	
Navn	
Selskap/organisasjon/myndighet	
UAI	
E-postadresse	
Telefonnummer — inkludert landkode	
1.4. Navn på luftfartsselskap som skal valideres	
Navn	
AOC (godkjenningssertifikat for luftfartsselskap) utstedt i (navn på stat):	

Luftfartsselskapets IATA-kode (International Air Transport Association), eventuelt ICAO-kode (International Civil Aviation Organisation) dersom IATA-kode ikke finnes. Angi hvilken kode som oppgis	
Stat med ansvar for godkjenning av luftfartsselskapet som ACC3	
1.5. Opplysninger om beliggenheten til lufthavnen i tredjestat som skal valideres, eller frakt-/postanlegg knyttet til den	
Navn	
Lufthavnens IATA-kode (eller ICAO-kode)	
Stat	
1.6. Luftfartsselskapets virksomhet — Mer enn én type virksomhet kan være aktuell	
<ul style="list-style-type: none"> a) Transport av passasjerer og frakt/post b) Transport av bare frakt og post c) Transport av bare frakt d) Transport av bare post e) Integrert transport f) Charter 	
1.7. Navn og stillingsbetegnelse for personen med ansvar for sikkerheten for luftfrakt/luftpost i tredjestaten	
Navn	
Stillingsbetegnelse	
E-postadresse	
Telefonnummer — inkludert landkode	
1.8. Adresse til luftfartsselskapets hovedkontor i den lufthavn som besøkes	
Nummer/enhet/bygning/lufthavn	
Gate/vei	
Poststed	
Postnummer	
Delstat (dersom det er relevant)	
Land	

1.9. Adresse til luftfartsselskapets hovedkontor, f.eks. forretningskontor	
Nummer/enhet/bygning/lufthavn	
Gate/vei	
Poststed	
Postnummer	
Delstat (dersom det er relevant)	
Land	

DEL 2

ACC3-ets organisasjon og ansvar i lufthavnen

Mål: Ingen luftfrakt eller luftpost skal transporteres til EU/EØS uten å gjennomgå sikkerhetskontroll. Opplysninger om denne kontrollen finnes i følgende deler av denne sjekklisten. ACC3-et skal ikke ta imot frakt eller post for transport på et luftfartøy med bestemmelsessted i EU med mindre gjennom søking eller annen sikkerhetskontroll er gjennomført og attestert av en sikkerhetsgodkjent fraktleverandør som er validert for luftfartssikkerhet i EU, en kjent avsender som er validert for luftfartssikkerhet i EU, eller en registrert avsender hos en sikkerhetsgodkjent fraktleverandør som er validert for luftfartssikkerhet i EU, eller slike forsendelser er gjennom søkt i samsvar med Unionens regelverk.

ACC3-et skal ha innført en prosess for å sikre at egnet sikkerhetskontroll gjennomføres for all luftfrakt og luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS med mindre forsendelsene er unntatt fra gjennom søking i samsvar med Unionens regelverk, og forutsatt at frakten eller posten deretter beskyttes fram til den lastes om bord på luftfartøyet. Sikkerhetskontrollen skal bestå av

- fysisk gjennom søking, som skal være i samsvar med en standard som i rimelig grad sikrer at ingen forbudte gjenstander er skjult i forsendelsen,
- andre sikkerhetskontroller som er ledd i en forsyningskjedes sikkerhetssystem, som i rimelig grad sikrer at ingen forbudte gjenstander er skjult i forsendelsen, og som gjennomføres av en sikkerhetsgodkjent fraktleverandør eller en kjent avsender som er validert for luftfartssikkerhet i EU eller av en registrert avsender hos en sikkerhetsgodkjent fraktleverandør som er validert for luftfartssikkerhet i EU

Referanse: Nr. 6.8.3.

2.1. Har luftfartsselskapet innført en prosedyre for å sikre at luftfrakt og luftpost gjennomgår en egnet sikkerhetskontroll før den lastes om bord i et luftfartøy med bestemmelsessted i EU/EØS?	
JA eller NEI	
Dersom JA, beskriv prosessen	
2.2. Gjennomføres sikkerhetskontrollen av luftfartsselskapet selv eller på dets vegne av et foretak som er omfattet av luftfartsselskapets sikkerhetsprogram?	
Dersom JA, gi nærmere opplysninger	
Dersom NEI, hvilket foretak som ikke er omfattet av luftfartsselskapets sikkerhetsprogram gjennomfører sikkerhetskontroll av luftfrakt og luftpost som transporteres av dette luftfartsselskapet til EU/EØS?	

Angi foretakenes art og gi nærmere opplysninger — Privat håndteringsselskap — Offentlig selskap — Offentlig kontrollanlegg eller -organ — Annet	
2.3. Hvilke instrumenter og instruksjoner benytter luftfartsselskapet for å sikre at sikkerhetskontrollen gjennomføres i samsvar med kravene?	
2.4. Har luftfartsselskapet anledning til å anmode om en egnet sikkerhetskontroll i de tilfeller gjennomføring foretas av foretak som ikke er omfattet av luftfartsselskapets sikkerhetsprogram, f.eks. offentlige anlegg?	
JA eller NEI	
Dersom NEI, gi nærmere opplysninger	
2.5. Har et program for sikkerhetsgodkjente fraktleverandører/kjente avsendere for flyfrakt og flypost blitt innført i samsvar med ICAO-standarder i den staten der lufthavnen der valideringsbesøket finner sted, ligger?	
Dersom JA, beskriv hvilke elementer programmet består av, og hvordan det er gjennomført	
2.6. Konklusjoner og generelle kommentarer om prosessens pålitelighet, fullstendighet og stabilitet.	
Kommentarer fra luftfartsselskapet	
Kommentarer fra validereren av luftfartssikkerhet i EU	

DEL 3

Luftfartsselskapets sikkerhetsprogram

Mål: ACC3-et skal sikre at dets sikkerhetsprogram omfatter alle luftfartssikkerhetstiltak som er relevante og tilstrekkelige for luftfrakt og luftpost som skal transporteres til EU.

Luftfartsselskapets sikkerhetsprogram og tilhørende dokumentasjon skal danne grunnlaget for sikkerhetskontroller som gjennomføres i samsvar med målet med denne sjekklisten. Luftfartsselskapet kan om det ønsker, oversende sin dokumentasjon til validereren av luftfartssikkerhet i EU før et besøk på stedet slik at vedkommende kan gjøre seg kjent med de stedene som skal besøkes.

Referanse: Nr. 6.8.2.1 og tillegg 6-G.

Merk: Følgende punkter oppført i tillegg 6-G til gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998 skal dekkes:

- a) beskrivelse av tiltak for luftfrakt og luftpost,
- b) mottaksprosedyrer,
- c) ordning og kriterier for sikkerhetsgodkjente fraktleverandører,
- d) ordning og kriterier for kjente avsendere,
- e) ordning og kriterier for registrerte avsendere,
- f) gjennomføringsstandard,
- g) sted der gjennomføring utføres,

- h) opplysninger om gjennomføringsutstyret,
- i) opplysninger om operatøren eller tjenesteyteren,
- j) liste over unntak fra gjennomføring,
- k) behandling av luftfrakt og luftpost med høy risiko.

3.1. Sikkerhetsprogram for luftfartsselskaper	
Dato – bruk nøyaktig datoformat dd/mm/åååå	
Versjon	
Er programmet tidligere fremlagt for en vedkommende myndighet i EU/EØS? Dersom JA, var det med henblikk på utpeking til ACC3? Andre formål?	
3.2. Dekker sikkerhetsprogrammet i tilstrekkelig grad elementene på listen over?	
JA eller NEI	
Dersom NEI, angi grunnene til dette	
3.3. Er luftfartssikkerhetstiltakene beskrevet i sikkerhetsprogrammet relevante og tilstrekkelige til at luftfrakt/luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS er sikret i samsvar med de standarder som kreves?	
JA eller NEI	
Dersom NEI, angi grunnene til dette	
3.4. Konklusjon: Er sikkerhetsprogrammet endelig ferdigstilt, robust og fullstendig?	
JA eller NEI	
Dersom NEI, angi årsakene	
Kommentarer fra luftfartsselskapet	
Kommentarer fra validereren av luftfartssikkerhet i EU	

DEL 4

Rekruttering og opplæring av personell

Mål: ACC3-et skal utpeke ansvarlig og kvalifisert personell til å arbeide innenfor sikring av luftfrakt og luftpost. Personell med adgang til sikret luftfrakt innehar alle de kvalifikasjoner som kreves for å utføre sine plikter og har fått hensiktsmessig opplæring.

For å oppnå dette målet skal ACC3-et ha innført en prosedyre for å sikre at alt personell (fast og midlertidig ansatte, vikarer, sjåførere osv.) som har direkte adgang uten følge til luftfrakt/luftpost som er eller har vært gjenstand for sikkerhetskontroll,

- har gjennomgått innledende og periodiske kontroller før ansettelse og/eller vandelskontroller som minst oppfyller kravene som stilles av de lokale myndigheter for den lufthavnen som valideres, og
- har gjennomført innledende og periodisk sikkerhetsopplæring, slik at de er klart over sitt sikkerhetsansvar i samsvar med de krav som stilles av de lokale myndigheter for den lufthavn som valideres.

Referanse: Nr. 6.8.3.1.

Merk:

- En vandelskontroll innebærer en kontroll av en persons identitet og bakgrunn, herunder eventuell kriminell fortid dersom dette er tillatt i henhold til lovgivningen, som ledd i vurderingen av om en person er egnet til å utføre en sikkerhetskontroll og/eller gis adgang uten følge til sikkerhetsbegrensede områder (iht. definisjonen i ICAO-vedlegg 17).
- En kontroll før ansettelse skal fastslå personens identitet på grunnlag av dokumentasjon, dekke ansettelsesforhold, utdanning og eventuelle hull i løpet av minst de fem foregående årene, og medføre krav om at personen undertegner en erklæring om eventuell kriminell fortid i alle bostedsstater i løpet av minst de fem foregående årene (iht. Unionens definisjon).

4.1. Er det innført en prosedyre for å sikre at alt personell med direkte adgang uten følge til sikret luftfrakt/luftpost, gjennomgår kontroller før ansettelse for vurdering av bakgrunn og kvalifikasjoner?	
JA eller NEI	
Dersom JA, angi hvor mange år tilbake i tid kontrollen før ansettelse omfatter, og hvilket foretak som utfører kontrollen.	
4.2. Omfatter prosedyren følgende oppgaver?	
<ul style="list-style-type: none"> — Vandelskontroll — Kontroll før ansettelse — Kontroll av strafferegisteret — Intervjuer — Annet (spesifiser) Redegjør for oppgavene, angi hvilket foretak som er ansvarlig for at oppgavene utføres, og eventuelt det tidsrommet tilbake i tid som tas i betraktning.	
4.3. Er det innført en prosedyre for å sikre at personer med ansvar for iverksettelse av og tilsyn med gjennomføringen av sikkerhetskontroll på stedet, gjennomgår en kontroll før ansettelse for vurdering av bakgrunn og kvalifikasjoner?	
JA eller NEI	
Dersom JA, angi hvor mange år tilbake i tid kontrollen før ansettelse omfatter, og hvilket foretak som utfører kontrollen.	
4.4. Omfatter prosedyren følgende oppgaver?	
<ul style="list-style-type: none"> — Vandelskontroll — Kontroll før ansettelse — Kontroll av strafferegisteret — Intervjuer — Annet (spesifiser) Redegjør for oppgavene, angi hvilket foretak som er ansvarlig for at oppgavene utføres, og eventuelt det tidsrommet tilbake i tid som tas i betraktning.	

4.5. Får personell med direkte adgang uten følge til sikret luftfrakt/luftpost sikkerhetsopplæring før de gis adgang til sikret luftfrakt/luftpost?	
JA eller NEI	
Dersom JA, beskriv hva opplæringen består i og varighet	
4.6. Får personell som tar imot, gjennomfører og/eller beskytter luftfrakt/luftpost særskilt arbeidsrelatert opplæring?	
JA eller NEI	
Dersom JA, beskriv hva opplæringen består i og varighet	
4.7. Får personell som nevnt i nr. 4.5 og 4.6 periodisk opplæring?	
JA eller NEI	
Dersom JA, beskriv hva opplæringen består i, og hvor ofte den gjentas	
4.8. Konklusjon: Sikrer tiltakene for ansettelse og opplæring av personell at alt personell med adgang til sikret luftfrakt/luftpost, er blitt ansatt og opplært i samsvar med en standard som er tilstrekkelig til at de er klar over sitt sikkerhetsansvar?	
JA eller NEI	
Dersom NEI, angi årsakene	
Kommentarer fra luftfartsselskapet	
Kommentarer fra validereren av luftfartssikkerhet i EU	

DEL 5

Mottaksprosedyrer

Mål: ACC3-et skal ha innført en prosedyre som ved mottak av en forsendelse gjør det mulig å vurdere og kontrollere dens sikkerhetsstatus med hensyn til tidligere kontroller.

Prosedyren skal omfatte følgende:

- kontroll av om forsendelsen er levert av en person som er utpekt av en sikkerhetsgodkjent fraktleverandør, eller en kjent avsender som er validert for luftfartssikkerhet i EU og er oppført i dennes database (jf. del 6), eller av en registrert avsender hos en slik sikkerhetsgodkjent fraktleverandør,
- kontroll av om forsendelsen ledsages av alle nødvendige sikkerhetsopplysninger (luftfraktbrev og informasjon om sikkerhetsstatus på papir eller elektronisk) som gjelder den forsendelsen av luftfrakt eller luftpost som leveres,
- kontroll av om forsendelsen ikke viser tegn til ulovlig inngrep, og
- kontroll av om forsendelsen må behandles som høyrisikoluftfrakt eller høyrisikoluftpost (HRCM).

Referanse: Nr. 6.8.3.1.

Merk:

- En sikkerhetsgodkjent fraktleverandør eller en kjent avsender er et foretak som håndterer frakt som er validert av en validerer av luftfartssikkerhet i EU med positivt resultat, eller hvis sikkerhetstiltak er inntatt i sikkerhetsprogrammet til et ACC3 som er validert for luftfartssikkerhet i EU (i så fall er ACC3-et medansvarlig for sikkerhetstiltakene).
- En registrert avsender er et foretak som håndterer frakt for egen regning under ansvar av en sikkerhetsgodkjent fraktleverandør som er validert for luftfartssikkerhet i EU. Den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren har det hele og fulle ansvaret for sikkerhetskontrollen som gjennomføres av den registrerte avsenderen.
- Den utpekte personen er den samme personen som er gitt i oppgave å levere luftfrakten eller luftposten til luftfartsselskapet. Den personen som leverer forsendelsen til luftfartsselskapet, skal framvise identitetskort, pass, førerkort eller annen legitimasjon med foto som er utstedt av eller anerkjent av den nasjonale myndighet.

5.1. Når luftfartsselskapet tar direkte imot en forsendelse, fastslår det om den kommer fra en sikkerhetsgodkjent fraktleverandør, en kjent avsender eller en registrert avsender som er validert eller anerkjent i henhold til Unionens regelverk for luftfrakt og oppført i luftfartsselskapets database?	
JA eller NEI	
Dersom JA, beskriv prosedyren	
5.2. Når luftfartsselskapet tar direkte imot en forsendelse, kontrollerer det om bestemmelsesstedet for forsendelsen er en lufthavn i EU/EØS?	
JA eller NEI — Forklar	
5.3. Dersom JA — Iverksetter luftfartsselskapet den samme sikkerhetskontrollen for all luftfrakt eller luftpost når bestemmelsesstedet er en lufthavn i EU/EØS?	
JA eller NEI	
Dersom JA, beskriv prosedyren	
5.4. Når luftfartsselskapet tar direkte imot en forsendelse, fastslår det om den er å anse som høyrisikoluftfrakt og høyrisikoluftpost (HRCM), også for forsendelser som leveres med andre transportmåter enn lufttransport?	
JA eller NEI	
Dersom JA, hvordan? Beskriv prosedyren	
5.5. Når luftfartsselskapet tar imot en sikret forsendelse, fastslår det om den har vært beskyttet mot inngrep fra uvedkommende og/eller ulovlige inngrep?	
JA eller NEI	
Dersom JA, gi nærmere opplysninger (forseglinger, låser osv.).	
5.6. Dersom luftfartsselskapet tar imot luftfrakt/luftpost i transit i denne lufthavnen (frakt/post som fraktes ut på samme luftfartøy som den ankom med), fastslår luftfartsselskapet på grunnlag av de opplysninger som er gitt, om ytterligere sikkerhetskontroll må gjennomføres eller ikke?	
JA eller NEI	

Dersom JA, hvordan blir dette fastslått?	
Dersom NEI, hvilke kontroller gjennomføres for å ivareta sikkerheten for frakt og post med bestemmelsessted i EU/EØS?	
5.7. Dersom luftfartsselskapet tar imot luftfrakt /luftpost for omlasting i denne lufthavnen (frakt/post som fraktes ut på et annet luftfartøy enn det den ankom med), fastslår luftfartsselskapet på grunnlag av de opplysninger som er gitt, om ytterligere sikkerhetskontroll må gjennomføres eller ikke?	
JA eller NEI	
Dersom JA, hvordan blir dette fastslått?	
Dersom NEI, hvilke kontroller gjennomføres for å ivareta sikkerheten for frakt og post med bestemmelsessted i EU/EØS?	
5.8. Er den personen som leverer sikret kjent luftfrakt til luftfartsselskapet, pålagt å vise et offisielt identifikasjonsdokument med foto?	
JA eller NEI	
5.9. Konklusjon: Er mottaksprosedurene tilstrekkelige til at det kan fastslås om luftfrakt eller luftpost kommer fra en sikker forsyningskjede eller at det må foretas gjennom søking av den?	
JA eller NEI	
Dersom NEI, angi årsakene	
Kommentarer fra luftfartsselskapet	
Kommentarer fra validereren av luftfartssikkerhet i EU	

DEL 6

Database

Mål: Dersom ACC3-et ikke er pålagt å gjennomføre all luftfrakt og luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS, skal ACC3-et sikre at frakten eller posten kommer fra en sikkerhetsgodkjent fraktleverandør eller en kjent avsender som er validert for luftfartssikkerhet i EU eller en registrert avsender hos en sikkerhetsgodkjent fraktleverandør.

For overvåking av revisjonsspor som er relevant for sikkerheten, skal ACC3-et vedlikeholde en database som inneholder følgende opplysninger om alle foretak og personer som ACC3-et direkte tar imot frakt eller post fra:

- det berørte foretakets status (sikkerhetsgodkjent fraktleverandør eller kjent avsender),
- opplysninger om foretaket, herunder korrekt forretningsadresse,
- virksomhetens art, unntatt følsomme forretningsopplysninger,
- kontaktopplysninger, også for den eller de personene som har ansvar for sikkerheten,
- eventuelt foretaksnummer.

Når ACC3-et tar imot luftfrakt eller luftpost, må det kontrollere om foretaket er oppført i databasen. Dersom foretaket ikke er oppført i databasen, skal luftfrakten eller luftposten den har levert, gjennomføres før den lastes.

Referanse: Nr. 6.8.4.1 og 6.8.4.3.

6.1. Vedlikeholder luftfartsselskapet en database som alt etter hva som er relevant, inneholder ovennevnte opplysninger om — sikkerhetsgodkjente fraktleverandører som er validert for luftfartssikkerhet i EU, — kjente avsendere som er validert for luftfartssikkerhet i EU, — registrerte avsendere hos en sikkerhetsgodkjent fraktleverandør (på frivillig basis)?	
JA eller NEI	
Dersom JA, beskriv databasen	
Dersom NEI, forklar hvorfor	
6.2. Har personell som mottar luftfrakt eller luftpost, lett adgang til databasen?	
JA eller NEI	
Dersom JA, beskriv prosessen	
6.3. Ajourføres databasen regelmessig, slik at personell som mottar luftfrakt og luftpost, får pålitelige opplysninger?	
JA eller NEI	
Dersom NEI, forklar hvorfor	
6.4. Konklusjon: Vedlikeholder luftfartsselskapet en database som sikrer fullt innsyn i dets forhold til foretak som det tar direkte imot (gjennomført eller sikkerhetskontrollert) frakt eller post fra for transport til EU/EØS?	
JA eller NEI	
Dersom NEI, angi årsakene	
Kommentarer fra luftfartsselskapet	
Kommentarer fra validereren av luftfartssikkerhet i EU	

DEL 7

Gjennomføring

Mål: Dersom ACC3-et tar imot frakt eller post fra et foretak som ikke er validert for luftfartssikkerhet i EU, eller dersom frakten som mottas, ikke har vært beskyttet mot ulovlige inngrep etter det tidspunktet sikkerhetskontrollen ble gjennomført, skal ACC3-et påse at denne luftfrakten eller luftposten gjennomføres før den lastes ombord i et luftfartøy. ACC3-et skal ha innført en prosedyre for å sikre at luftfrakt og luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS, beregnet på omlasting, transitt eller lossing i en lufthavn i Unionen, gjennomføres ved bruk av de tiltak eller metoder som beskrives i Unionens regelverk, og i samsvar med en standard som i rimelig grad sikrer at den ikke inneholder ulovlige gjenstander.

Dersom et ACC3 ikke selv gjennom søker luftfrakt eller luftpost, skal det påse at hensiktsmessig gjennom søking gjennom føres i henhold til EU-kravene. Gjennom søkingsprosedyrene skal, når det er relevant, omfatte håndtering av frakt og post for omlasting/transitt.

Dersom gjennom søking av luftfrakt eller luftpost utføres av eller på vegne av vedkommende myndighet i tredjestaten, skal det ACC3-et som tar imot slik luftfrakt eller luftpost fra foretaket, opplyse om dette i sitt sikkerhetsprogram og angi hvordan tilstrekkelig gjennom søking er sikret.

Referanse: Nr. 6.8.3.1, 6.8.3.2, 6.8.3.3.

7.1. Utføres gjennom søkingen av luftfartsselskapet selv eller på dets vegne av et foretak som er omfattet av luftfartsselskapets sikkerhetsprogram?	
Dersom JA, gi nærmere opplysninger Gi eventuelt opplysninger om det eller de foretak som omfattes av luftfartsselskapets sikkerhetsprogram: — Navn — Adresse på stedet — Status som godkjent markedsdeltaker (AEO), eventuelt	
Dersom NEI, hvilke foretak som ikke er omfattet av luftfartsselskapets sikkerhetsprogram, utfører gjennom søking av luftfrakt og luftpost som transporteres av dette luftfartsselskapet til EU/EØS? Angi foretakenes art og gi nærmere opplysninger — Privat håndteringsselskap — Offentlig selskap — Offentlig kontrollanlegg eller -organ — Annet	
7.2. Hvilke metoder benyttes ved gjennom søking av luftfrakt og luftpost?	
Spesifiser, med opplysninger om utstyr som benyttes ved gjennom søking av luftfrakt og luftpost (produsent, type, programvareversjon, standard, serienummer osv.), for alle anvendte metoder.	
7.3. Er utstyret eller metoden (f.eks. bombehandler) som benyttes, oppført på EUs, ECACs (Den europeiske konferanse for sivil luftfart) eller TSAs (De forente staters Transportation Security Administration) nyeste samsvarsliste?	
JA eller NEI	
Dersom JA, gi nærmere opplysninger	
Dersom NEI, gi nærmere opplysninger om godkjenning av utstyret og dato for godkjenning samt om det er i samsvar med EUs utstyrsstandarder.	
7.4. Brukes utstyret i samsvar med produsentens driftsmodell (CONOPS), og blir utstyret regelmessig kontrollert og vedlikeholdt?	
JA eller NEI	
Dersom JA, beskriv prosessen	

7.5. Blir forsendelsens art tatt i betraktning under gjennom søkingen?	
JA eller NEI	
Dersom JA, beskriv hvordan det sikres at den valgte gjennom søkingsmetoden brukes i samsvar med en standard som i rimelig grad sikrer at ingen forbudte gjenstander er skjult i forsendelsen.	
7.6. Er det innført en prosedyre for håndtering av alarmer som gjennom søkingsutstyret avgir?	
JA eller NEI	
Dersom JA, beskriv prosedyren for håndtering av alarmer som i rimelig grad sikrer at ingen forbudte gjenstander er til stede.	
Dersom NEI, beskriv hva som skjer med forsendelsen	
7.7. Er noen forsendelser unntatt fra sikkerhetsgjennom søking?	
JA eller NEI	
7.8. Finnes det unntak som ikke er i samsvar med unionslisten?	
JA eller NEI	
Dersom JA, gi nærmere opplysninger	
7.9. Føres det kontroll med adgangen til gjennom søkingsområdet for å sikre at bare autorisert og kvalifisert personell gis tilgang?	
JA eller NEI	
Dersom JA, gi nærmere opplysninger	
7.10. Er det innført en ordning for kvalitetskontroll og/eller testing?	
JA eller NEI	
Dersom JA, gi nærmere opplysninger	
7.11. Konklusjon: Gjennom søkes luftfrakt/luftpost ved bruk av en av metodene angitt i nr. 6.2.1 i gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998 i samsvar med en standard som i rimelig grad sikrer at den ikke inneholder forbudte gjenstander?	
JA eller NEI	
Dersom NEI, angi årsaken	
Kommentarer fra luftfartsselskapet	
Kommentarer fra validereren av luftfartssikkerhet i EU	

DEL 8

Høyrisikofrakt og høyrisikopost (HRCM)

Mål: Forsendelser som har opprinnelse eller blir omlastet på steder som EU har identifisert som høyrisikoområder, eller som ser ut til å ha blitt utsatt for vesentlige ulovlige inngrep, skal anses som høyrisikofrakt eller høyrisikopost (HRCM). Slike forsendelser skal gjennomføres i tråd med særskilte instruksjoner. Høyrisikoområder og gjennomføringsinstruksjoner fastsettes av vedkommende myndighet i EU/EØS som har utpekt ACC3-et. RA3-en skal ha innført en prosedyre for å sikre at HRCM med bestemmelsessted i EU/EØS, identifiseres og gjennomgår hensiktsmessige kontroller i henhold til Unionens regelverk.

ACC3-et skal ha løpende kontakt med vedkommende myndighet med ansvar for lufthavnene i EU/EØS som ACC3-et transporterer frakt til, for å få tilgang til de nyeste opplysningene om høyrisikoområder.

ACC3-et skal iverksette de samme tiltak uten hensyn til om det mottar høyrisikofrakt eller høyrisikopost fra et annet luftfartsselskap eller via andre transportmåter.

Referanse: Nr. 6.7 og 6.8.3.4.

Merk: HRCM som er klarert for transport til EU/EØS, skal gis sikkerhetsstatus «SHR», som betyr at forsendelsen er sikret for transport med passasjerfly, fraktfly og postfly i samsvar med de krav som stilles i forbindelse med høy risiko.

8.1. Vet luftfartsselskapets personell som har ansvar for å utføre sikkerhetskontroll, hvilken luftfrakt og luftpost som skal behandles som høyrisikoluftfrakt og høyrisikoluftpost (HRCM)?	
JA eller NEI	
Dersom JA, gi nærmere opplysninger	
8.2. Har luftfartsselskapet innført prosedyrer for å identifisere HRCM?	
JA eller NEI	
Dersom JA, gi nærmere opplysninger	
8.3. Omfattes HRCM av prosedyrer for gjennomføring for HRCM i samsvar med EUs regelverk?	
JA eller NEI	
Dersom NEI, angi hvilke prosedyrer som benyttes	
8.4. Utsteder luftfartsselskapet etter gjennomføring en erklæring om sikkerhetsstatus for SHR i dokumentasjonen som følger forsendelsen?	
JA eller NEI	
Dersom JA, beskriv hvordan sikkerhetsstatus utstedes og i hvilket dokument	
8.5. Konklusjon: Har luftfartsselskapet innført en prosedyre som er relevant og tilstrekkelig til å sikre at all HRCM er blitt korrekt håndtert før lasting?	
JA eller NEI	
Dersom NEI, angi årsaken	
Kommentarer fra luftfartsselskapet	
Kommentarer fra validereren av luftfartssikkerhet i EU	

DEL 9

Beskyttelse

Mål: ACC3-et skal ha innført prosedyrer for å sikre at luftfrakt og/eller luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS beskyttes mot inngrep fra uvedkommende, fra det punkt sikkerhetsgjennom søking eller annen sikkerhetskontroll er gjennomført, eller fra det punkt forsendelsene mottas etter at det er utført gjennom søking eller sikkerhetskontroll, og fram til lasting.

Beskyttelsen kan oppnås med forskjellige midler, som fysiske (barrierer, avlåste rom osv.), menneskelige (patruljering, kvalifisert personell osv.) og teknologiske (videoovervåking, innbruddsalarmer osv.).

Sikret luftfrakt eller luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS skal være atskilt fra luftfrakt og luftpost som ikke er sikret.

Referanse: Nr. 6.8.3.

9.1. Besørger beskyttelse av sikret luftfrakt og luftpost av luftfartsselskapet selv eller på dets vegne av et foretak som er omfattet av luftfartsselskapets sikkerhetsprogram?	
Dersom JA, gi nærmere opplysninger	
Dersom NEI, hvilke foretak som ikke er omfattet av luftfartsselskapets sikkerhetsprogram, gjennomfører beskyttelsestiltakene for sikret luftfrakt og luftpost som transporteres av dette luftfartsselskapet til EU/EØS? Angi foretakenes art og gi nærmere opplysninger — Privat håndteringsselskap — Offentlig selskap — Offentlig kontrollanlegg eller -organ — Annet	
9.2. Er det innført sikkerhetskontroll og beskyttelse for å hindre ulovlige inngrep under gjennom søkingen?	
JA eller NEI	
Dersom JA, gi nærmere opplysninger	
9.3. Er det innført prosedyrer for å sikre at luftfrakt/luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS som har gjennomgått sikkerhetskontroller, er beskyttet mot inngrep fra uvedkommende i tidsrommet fra forsendelsene ble sikret og fram til lasting?	
JA eller NEI	
Dersom JA, beskriv beskyttelsestiltakene	
Dersom NEI, angi årsakene	
9.4. Konklusjon: Er beskyttelsen av forsendelser tilstrekkelig solid til å forhindre ulovlige inngrep?	
JA eller NEI	
Dersom NEI, angi årsaken	
Kommentarer fra luftfartsselskapet	
Kommentarer fra validereren av luftfartssikkerhet i EU	

DEL 10

Følgedokumentasjon

Mål: ACC3-et skal sikre at

- 1) forsendelsens sikkerhetsstatus er angitt i elektronisk format eller på papir i følgedokumentasjonen, i form av et luftfraktbrev eller et tilsvarende postdokument eller i en særskilt erklæring,
- 2) den entydige alfanumeriske identifikasjonskoden er angitt i elektronisk format eller på papir i dokumentasjonen som følger forsendelsene som transporteres.

Referanse: Nr. 6.3.2.6 bokstav d), nr. 6.8.3.4 og 6.8.3.5.

Merk: Følgende sikkerhetsstatuser kan angis:

- «SPX», som betyr at forsendelsen er sikret for transport med passasjerfly, fraktfly eller postfly,
- «SCO», som betyr at forsendelsen bare er sikret for transport med fraktfly eller postfly, eller
- «SHR», som betyr at forsendelsen er sikret for transport med passasjerfly, fraktfly og postfly i samsvar med de krav som stilles i forbindelse med høy risiko.

I fravær av en sikkerhetsgodkjent fraktleverandør kan ACC3-et eller et luftfartsselskap som ankommer fra en tredjestat som er unntatt fra ACC3-ordningen, utstede erklæringen om sikkerhetsstatus.

10.1. Ledsages forsendelsene av dokumentasjon som bekrefter tidligere og gjeldende sikkerhetskontroll?	
JA eller NEI	
Dersom JA, beskriv dokumentasjonens innhold	
Dersom NEI, forklar hvorfor og hvordan frakten eller posten behandles som «sikret» av luftfartsselskapet dersom den lastes om bord i luftfartøyet.	
10.2. Omfatter dokumentasjonen luftfartsselskapets entydige alfanumeriske identifikasjonskode som ACC3?	
JA eller NEI	
Dersom NEI, forklar hvorfor	
10.3. Angir dokumentasjonen sikkerhetsstatus for frakten og hvordan denne statusen er oppnådd?	
JA eller NEI	
10.4. Konklusjon: Er dokumentasjonsprosessen tilstrekkelig til å sikre at frakt eller post leveres med nødvendig følgedokumentasjon som angir korrekt sikkerhetsstatus?	
JA eller NEI	
Dersom NEI, angi årsaken	
Kommentarer fra luftfartsselskapet	
Kommentarer fra validereren av luftfartssikkerhet i EU	

DEL 11

Samsvar

Mål: Etter å ha vurdert de foregående ti delene av denne sjekklisten må validereren av luftfartssikkerhet i EU ta stilling til om vedkommendes kontroll på stedet svarer til innholdet i den delen av luftfartsselskapets sikkerhetsprogram som beskriver tiltakene for luftfrakt/luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS, og om sikkerhetskontrollen i tilstrekkelig grad oppfyller målene i denne sjekklisten.

I konklusjonen bør det skilles mellom fire mulige hovedtilfeller:

- 1) Luftfartsselskapets sikkerhetsprogram er i samsvar med tillegg 6-G til gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998, og kontrollen på stedet bekrefter samsvar med målet i sjekklisten.
- 2) Luftfartsselskapets sikkerhetsprogram er i samsvar med tillegg 6-G til gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998, men kontrollen på stedet bekrefter ikke samsvar med målet i sjekklisten.
- 3) Luftfartsselskapets sikkerhetsprogram er ikke i samsvar med tillegg 6-G til gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998, men kontrollen på stedet bekrefter samsvar med målet i sjekklisten.
- 4) Luftfartsselskapets sikkerhetsprogram er ikke i samsvar med tillegg 6-G til gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998, og kontrollen på stedet bekrefter ikke samsvar med målet i sjekklisten.

11.1. Generell konklusjon: Angi hvilket av de fire tilfellene som nærmest beskriver situasjonen som valideres	
1, 2, 3 eller 4	
Kommentarer fra validereren av luftfartssikkerhet i EU	
Kommentarer fra luftfartsselskapet	

Validererens navn:

Dato:

Underskrift:

VEDLEGG

Liste over personer og foretak som er besøkt og intervjuet

Angi navnet på foretaket, navnet på kontaktpersonen og datoen for besøket eller intervjuet.

Foretakets navn	Navn på kontaktperson	Dato for besøk/intervju

TILLEGG 6-C4

SJEKKLISTE FOR VALIDERING AV KJENTE AVSENDERE I TREDJESTATER SOM ER VALIDERT FOR
LUFTFARTSSIKKERHET I EU

Foretak i tredjestater har mulighet til å bli en del av den sikre forsyningskjeden til et ACC3 (*luftfartsselskap som transporterer luftfrakt eller luftpost til Unionen fra en lufthavn i en tredjestat*) ved å søke om å bli utpekt til kjent avsender i en tredjestat som er validert for luftfartssikkerhet i EU (KC3). En KC3 er et foretak som håndterer frakt og ligger i en tredjestat, og som er validert og godkjent som dette på grunnlag av en validering av luftfartssikkerheten i EU.

En KC3 skal sikre at det er foretatt sikkerhetskontroll av forsendelser med bestemmelsessted i Unionen⁽¹⁾, og at forsendelsene har vært beskyttet mot inngrep fra uvedkommende fra tidspunktet for sikkerhetskontrollen og fram til overlevering til et ACC3 eller en sikkerhetsgodkjent fraktleverandør fra en tredjestat, som er validert for luftfartssikkerhet i EU (RA3).

Forutsetningene for å transportere luftfrakt eller luftpost til Unionen eller Island, Norge og Sveits er fastsatt i gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998.

Sjekklisten er det instrumentet som skal brukes av validereren av luftfartssikkerheten i EU til å vurdere sikkerhetsnivået som gjelder for luftfrakt eller luftpost⁽²⁾ med bestemmelsessted i EU/EØS som transporteres av foretaket som søker om å bli utpekt til RA3, eller på dettes ansvar. Sjekklisten skal brukes bare i tilfellene angitt i nr. 6.8.4.1 bokstav b) i vedlegget til gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998. I tilfellene angitt i nr. 6.8.4.1 bokstav a) i nevnte vedlegg skal validereren av luftfartssikkerhet i EU bruke sjekklisten for ACC3-er.

Dersom validereren av luftfartssikkerhet i EU kommer fram til at foretaket har oppfylt målene i denne sjekklisten, skal en valideringsrapport overleveres til det validerte foretaket. Av denne valideringsrapporten skal det framgå at foretaket er utpekt til kjent avsender i en tredjestat som er validert for luftfartssikkerhet i EU (KC3). KC3-en skal kunne bruke rapporten i sine forretningsforbindelser med ACC3-er og RA3-er. Valideringsrapporten skal minst inneholde følgende:

- a) Den utfylte sjekklisten (tillegg 6-C4 til gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998) undertegnet av validereren av luftfartssikkerhet i EU, eventuelt med merknader fra det validerte foretaket.

⁽¹⁾ EU-medlemsstater: Østerrike, Belgia, Bulgaria, Kroatia, Kypros, Den tsjekkiske republikk, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Tyskland, Hellas, Ungarn, Irland, Italia, Latvia, Litauen, Luxembourg, Malta, Nederland, Polen, Portugal, Romania, Slovakia, Slovenia, Spania, Sverige og Det forente kongerike.

⁽²⁾ Luftfrakt/luftpost/luftfartøyer med bestemmelsessted i EU/EØS i denne sjekklisten for validering er det samme som luftfrakt/luftpost/luftfartøyer med bestemmelsessted i EU samt Island, Norge og Sveits.

- b) Forpliktelseserklæringen (tillegg 6-H3 til gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998) undertegnet av det validerte foretaket.
- c) En erklæring om uavhengighet (tillegg 11-A til gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998) med hensyn til det validerte foretaket, undertegnet av validereren av luftfartssikkerhet i EU.

Sidenummerering, dato for valideringen av luftfartssikkerhet i EU og validererens og det validerte foretakets initialer på hver side skal være dokumentasjon på at valideringsrapporten er fullstendig. Valideringsrapporten skal være på engelsk.

Grunnleggende standarder for de delene som ikke kan vurderes mot kravene i gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998, er standarder og anbefalt praksis (SARPs) i vedlegg 17 til Konvensjon om internasjonal sivil luftfart og veiledningsmaterialet i ICAOs håndbok i luftfartssikkerhet (Doc 8973-Restricted).

Dersom det framkommer av valideringen av luftfartssikkerhet i EU at foretaket ikke har oppfylt målene i denne sjekklisten, skal foretaket få en kopi av den utfylte sjekklisten, med en angivelse av manglene.

Merknader til utfyllingen:

- 1) Alle deler av sjekklisten skal fylles ut. I de tilfeller opplysninger ikke er tilgjengelig, skal dette forklares.
- 2) Etter hver del skal validereren av luftfartssikkerhet i EU angi om og i hvilken grad målene for delen er oppfylt.

DEL 1

Organisasjon og ansvarsforhold

1.1. Valideringsdato(er)	
Bruk nøyaktig datoformat, f.eks. 01.10.2012 til 02.10.2012	
dd/mm/åååå	
1.2. Dato for forrige validering, dersom det er relevant	
dd/mm/åååå	
Tidligere KC3-registreringsnummer, dersom dette foreligger	
AEO-sertifikat/C-TPAT-status/annen sertifisering, dersom dette foreligger	
1.3. Informasjon om validereren av luftfartssikkerhet	
Navn	
Selskap/organisasjon/myndighet	
Entydig alfanumerisk identifikasjonskode (UAI)	
E-postadresse	
Telefonnummer — inkludert landkode	
1.4. Foretakets navn	
Navn	
Foretaksnummer (f.eks. registreringsnummer i et handelsregister)	

Nummer/enhet/bygning	
Gate/vei	
Poststed	
Postnummer	
Delstat (dersom det er relevant)	
Stat	
Postboksadresse (eventuelt)	
1.5. Organisasjonens hovedadresse (dersom den avviker fra adressen til anlegget som skal valideres)	
Nummer/enhet/bygning	
Gate/vei	
Poststed	
Postnummer	
Delstat (dersom det er relevant)	
Stat	
Postboksadresse (eventuelt)	
1.6. Virksomhetens art – typer frakt som behandles	
Av hvilken art er virksomheten – og hvilken type er frakten som behandles i søkerens lokaler?	
1.7. Er søkeren ansvarlig for ...?	
<ul style="list-style-type: none"> a) Produksjon b) Emballering c) Lagring d) Ekspedisjon e) Annet, angi nærmere 	
1.8. Anslått antall ansatte på anlegget	
Antall	
1.9. Navn og stillingsbetegnelse for personen med ansvar for sikkerheten for luftfrakt/luftpost i tredjestaten	
Navn	
Stillingsbetegnelse	

E-postadresse	
Telefonnummer — inkludert landkode	

DEL 2

Organisasjon og ansvar for den kjente avsenderen i en tredjestat som er validert for luftfartssikkerhet i EU

Mål: Ingen luftfrakt eller luftpost skal transporteres til EU/EØS uten å gjennomgå sikkerhetskontroll. Frakt og post som leveres av en KC3 til et ACC3 eller en RA3, kan mottas som sikret frakt eller post bare dersom KC3-en gjennomfører en slik sikkerhetskontroll. Opplysninger om denne kontrollen finnes i følgende deler av denne sjekklisten.

KC3-en skal ha innført prosedyrer for å sikre at det utføres egnet sikkerhetskontroll av all luftfrakt og luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS, og at sikret frakt eller post beskyttes til den overleveres til et ACC3 eller en annen RA3. Sikkerhetskontrollen skal bestå av tiltak som i rimelig grad sikrer at ingen forbudte gjenstander er skjult i forsendelsen.

Referanse: Nr. 6.8.3.

2.1. Har foretaket utarbeidet et sikkerhetsprogram?	
JA eller NEI	
Dersom NEI, gå direkte til nr. 2.5	
2.2. Opplysninger om foretakets sikkerhetsprogram	
Dato – bruk nøyaktig datoformat dd/mm/åååå	
Versjon	
Er sikkerhetsprogrammet framlagt for og/eller godkjent av vedkommende myndighet i staten der foretaket ligger? Dersom JA, beskriv prosedyren.	
2.3. Omfatter sikkerhetsprogrammet i tilstrekkelig grad punktene i sjekklisten (del 4–11)?	
JA eller NEI	
Dersom NEI, angi grunnene til dette	
2.4. Er sikkerhetsprogrammet endelig ferdigstilt, robust og fullstendig?	
JA eller NEI	
Dersom NEI, angi årsakene	
2.5. Har foretaket innført en prosedyre for å sikre at luftfrakt og luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS gjennomgår en egnet sikkerhetskontroll før den overleveres til et ACC3 eller en RA3?	
JA eller NEI	
Dersom JA, beskriv prosedyren	

2.6. Har foretaket innført et styringssystem (f.eks. virkemidler, instruksjoner osv.) for å sikre at den nødvendige sikkerhetskontrollen gjennomføres?	
JA eller NEI	
Dersom JA, beskriv styringssystemet og angi om det er godkjent, kontrollert eller stilt til rådighet av vedkommende myndighet eller et annet foretak.	
Dersom NEI, forklar hvordan foretaket sikrer at sikkerhetskontrollen gjennomføres i henhold til kravene.	
2.7. Konklusjoner og generelle kommentarer om prosessens pålitelighet, fullstendighet og stabilitet.	
Kommentarer fra foretaket	
Kommentarer fra validereren av luftfartssikkerhet i EU	

DEL 3

Identifiserbar luftfrakt/luftpost

Mål: Å fastslå punktet (eller stedet) der frakt/post blir identifiserbar som luftfrakt/luftpost.

3.1. Fastslå ved inspeksjon av produksjon, emballering, lagring, utvelgelse, ekspedisjon og andre relevante områder hvor og hvordan en forsendelse av luftfrakt/luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS kan identifiseres som luftfrakt/luftpost.	
Gi nærmere opplysninger	
Kommentarer fra foretaket	
Kommentarer fra validereren av luftfartssikkerhet i EU	

NB: Det skal gis nærmere opplysninger om beskyttelse av identifiserbar luftfrakt/luftpost mot inngrep fra uvedkommende eller ulovlige inngrep i del 6–9.

DEL 4

Rekruttering og opplæring av personell

Mål: For å sikre at den nødvendige sikkerhetskontrollen gjennomføres, skal KC3-en utpeke ansvarlig og kvalifisert personell til å arbeide innenfor sikring av luftfrakt eller luftpost. Personell med adgang til identifiserbar luftfrakt innehar alle de kvalifikasjoner som kreves for å utføre sine plikter og har fått hensiktsmessig opplæring.

For å oppnå dette målet skal KC3-en ha innført prosedyrer for å sikre at alt personell (fast og midlertidig ansatte, vikarer, sjåfører osv.) som har direkte adgang uten følge til luftfrakt/luftpost som er eller har vært gjenstand for sikkerhetskontroll,

- har gjennomgått innledende og periodiske kontroller før ansettelse og/eller vandelskontroller som minst oppfyller kravene som stilles av de lokale myndigheter for de KC3-lokalene som valideres, og
- har gjennomført innledende og periodisk sikkerhetsopplæring slik at de er klar over sitt sikkerhetsansvar i samsvar med de krav som stilles av de lokale myndigheter for de KC3-lokalene som valideres.

Merk:

- En vandelskontroll innebærer en kontroll av en persons identitet og bakgrunn, herunder eventuell kriminell fortid dersom dette er tillatt i henhold til loven, som ledd i vurderingen av om en person er egnet til å utføre en sikkerhetskontroll og/eller gis adgang uten følge til sikkerhetsbegrensede områder (iht. definisjonen i ICAO-vedlegg 17).
- En kontroll før ansettelse skal fastslå personens identitet på grunnlag av dokumentasjon, dekke ansettelsesforhold, utdanning og eventuelle hull i løpet av minst de fem foregående årene og medføre krav om at personen undertegner en erklæring om eventuell kriminell fortid i alle bostedsstater i løpet av minst de fem foregående årene (iht. Unionens definisjon).

Referanse: Nr. 6.8.3.1.

4.1. Er det innført en prosedyre som sikrer at alt personell med adgang til identifiserbar luftfrakt/luftpost, gjennomgår en kontroll før ansettelse for vurdering av vandelskontroll og kvalifikasjoner?	
JA eller NEI	
Dersom JA, angi hvor mange år tilbake i tid kontrollen før ansettelse omfatter, og hvilket foretak som utfører kontrollen.	
4.2. Omfatter prosedyren følgende oppgaver?	
<input type="checkbox"/> Vandelskontroll <input type="checkbox"/> Kontroll før ansettelse <input type="checkbox"/> Kontroll av strafferegisteret <input type="checkbox"/> Intervjuer <input type="checkbox"/> Annet (spesifiser) Redegjør for oppgavene, angi hvilket foretak som er ansvarlig for at oppgavene utføres, og eventuelt det tidsrommet tilbake i tid som tas i betraktning.	
4.3. Er det innført en prosedyre for å sikre at personer med ansvar for iverksettelse av og tilsyn med gjennomføringen av sikkerhetskontroll på stedet, gjennomgår en kontroll før ansettelse for vurdering av bakgrunn og kvalifikasjoner?	
JA eller NEI	
Dersom JA, angi hvor mange år tilbake i tid kontrollen før ansettelse omfatter, og hvilket foretak som utfører kontrollen.	
4.4. Omfatter prosedyren følgende oppgaver?	
<input type="checkbox"/> Vandelskontroll <input type="checkbox"/> Kontroll før ansettelse <input type="checkbox"/> Kontroll av strafferegisteret <input type="checkbox"/> Intervjuer <input type="checkbox"/> Annet (spesifiser) Redegjør for oppgavene, angi hvilket foretak som er ansvarlig for at oppgavene utføres og eventuelt det tidsrommet tilbake i tid som tas i betraktning.	

4.5. Får personell som har adgang til identifiserbar luftfrakt/luftpost opplæring før de gis adgang til identifiserbar luftfrakt/luftpost?	
JA eller NEI	
Dersom JA, beskriv hva opplæringen består i og varighet	
4.6. Får personellet nevnt i nr. 4.5 periodisk opplæring?	
JA eller NEI	
Dersom JA, beskriv hva opplæringen består i, og hvor ofte den gjentas	
4.7. Konklusjon: Sikrer tiltakene for ansettelse og opplæring av personell at alt personell med adgang til identifiserbar luftfrakt/luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS, er ansatt og opplært i samsvar med en standard som er tilstrekkelig til at de er klar over sitt sikkerhetsansvar?	
JA eller NEI	
Dersom NEI, angi årsakene	
Kommentarer fra foretaket	
Kommentarer fra validereren av luftfartssikkerhet i EU	

DEL 5

Fysisk sikkerhet

Mål: KC3-en skal ha innført prosedyrer for å sikre at identifiserbar luftfrakt og/eller luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS beskyttes mot inngrep fra uvedkommende og/eller ulovlige inngrep. Dersom slik frakt eller post ikke beskyttes, kan den ikke videresendes til et ACC3 eller en RA3 som sikret frakt eller post.

Foretaket må vise hvordan anlegget eller lokalene beskyttes og at det er innført relevante adgangskontrollprosedyrer. Det er avgjørende at områder der identifiserbar luftfrakt/luftpost behandles eller lagres, kontrolleres. Alle dører, vinduer og andre adgangspunkter som skal sikre luftfrakt/luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS, skal være sikret eller omfattet av adgangskontroll.

Fysisk sikkerhet kan være, men er ikke begrenset til

- fysiske hindringer, for eksempel gjerder eller avsperringer,
- teknologi ved bruk av alarmer og/eller videoovervåking,
- personell, for eksempel egne ansatte som utfører overvåking.

Referanse: Nr. 6.8.3.1.

5.1. Er alle adgangspunkter til identifiserbar luftfrakt/luftpost omfattet av adgangskontroll, og er adgangen begrenset til autoriserte personer?	
JA eller NEI	
Dersom JA, hvordan blir adgangen kontrollert? Forklar og gi nærmere opplysninger. Det er mulig å gi flere svar. <input type="checkbox"/> Av sikkerhetspersonell <input type="checkbox"/> Av annet personell <input type="checkbox"/> Manuell kontroll dersom personer kan få adgang til området <input type="checkbox"/> Elektroniske adgangskontrollsystemer <input type="checkbox"/> Annet, angi nærmere	
Dersom JA, hvordan sikres det at en person har adgangstillatelse til området? Forklar og gi nærmere opplysninger. Det er mulig å gi flere svar. — Bruk av et foretaksidentitetskort — Bruk av en annen type identitetskort, for eksempel pass eller førerkort — Liste over autoriserte personer som brukes av (sikkerhets)personell — Elektronisk adgangstillatelse, for eksempel ved bruk av en brikke — Utdeling av nøkler eller adgangskoder bare til autorisert personell — Annet, angi nærmere	
5.2. Er alle adgangspunkter til identifiserbar luftfrakt/luftpost sikret? Dette omfatter adgangspunkter som ikke er i bruk hele tiden, og punkter som vanligvis ikke brukes som adgangspunkter, for eksempel vinduer.	
JA eller NEI	
Dersom JA, hvordan er disse punktene sikret? Forklar og gi nærmere opplysninger. Det er mulig å gi flere svar. — Sikkerhetspersonell som er til stede — Elektroniske adgangskontrollsystemer som gir adgang til én person om gangen — Avsperringer, f.eks. lemmer eller låser — Videoovervåking — Innbruddsalarm	
5.3. Finnes det ytterligere tiltak for å bedre sikkerheten i lokalene generelt?	
JA eller NEI	

Dersom JA, forklar og beskriv disse <input type="checkbox"/> Gjerder og avsperringer <input type="checkbox"/> Videoovervåking <input type="checkbox"/> Innbruddsalarm <input type="checkbox"/> Overvåking og patruljering <input type="checkbox"/> Annet, angi nærmere	
5.4. Har bygningen solid konstruksjon?	
JA eller NEI	
5.5. Konklusjon: Er foretakets tiltak tilstrekkelige til å hindre at uvedkommende får adgang til de delene av anlegget og lokalene der identifiserbar luftfrakt/luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS behandles eller lagres?	
JA eller NEI	
Dersom NEI, angi årsakene	
Kommentarer fra foretaket	
Kommentarer fra validereren av luftfartssikkerhet i EU	

DEL 6

Produksjon

Mål: KC3-en skal ha innført prosedyrer for å sikre at identifiserbar luftfrakt og/eller luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS beskyttes mot inngrep fra uvedkommende og/eller ulovlige inngrep i produksjonsprosessen. Dersom slik frakt eller post ikke beskyttes, kan den ikke videresendes til et ACC3 eller en RA3 som sikret frakt eller post.

Foretaket skal vise at adgang til produksjonsområdet kontrolleres, og at det føres tilsyn med produksjonsprosessen. Dersom produktet blir identifiserbart som luftfrakt/luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS i produksjonsprosessen, skal foretaket vise at det er truffet tiltak for å beskytte luftfrakt/luftpost mot inngrep fra uvedkommende eller ulovlige inngrep fra denne fasen.

Disse spørsmålene skal besvares dersom produktet kan identifiseres som luftfrakt/luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS i løpet av produksjonsprosessen.

6.1. Blir adgang til produksjonsområdet kontrollert og begrenset til autoriserte personer?	
JA eller NEI	
Dersom JA, forklar hvordan adgangen kontrolleres og begrenses til autoriserte personer	
6.2. Føres det tilsyn med produksjonsprosessen?	
JA eller NEI	
Dersom JA, beskriv hvordan det føres tilsyn med den	

6.3. Er det innført kontroll for å hindre ulovlige inngrep i produksjonsfasen?	
JA eller NEI	
Dersom JA, gi nærmere opplysninger	
6.4. Konklusjon: Er foretakets tiltak tilstrekkelige til å beskytte identifiserbar luftfrakt/luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS mot inngrep fra uvedkommende eller ulovlige inngrep under produksjonen?	
JA eller NEI	
Dersom NEI, angi årsakene	
Kommentarer fra foretaket	
Kommentarer fra validereren av luftfartssikkerhet i EU	

DEL 7

Emballering

Mål: KC3-en skal ha innført prosedyrer for å sikre at identifiserbar luftfrakt og/eller luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS beskyttes mot inngrep fra uvedkommende og/eller ulovlige inngrep i emballeringsprosessen. Dersom slik frakt eller post ikke beskyttes, kan den ikke videresendes til et ACC3 eller en RA3 som sikret frakt eller post.

Foretaket skal vise at adgang til emballeringsområdet kontrolleres, og at det føres tilsyn med emballeringsprosessen. Dersom produktet blir identifiserbart som luftfrakt/luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS i emballeringsprosessen, skal foretaket vise at det er truffet tiltak for å beskytte luftfrakt/luftpost mot inngrep fra uvedkommende eller ulovlige inngrep fra denne fasen. Alle ferdige varer skal kontrolleres før emballering.

Disse spørsmålene skal besvares dersom produktet kan identifiseres som luftfrakt/luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS i løpet av emballeringsprosessen.

7.1. Blir adgang til emballeringsområdet kontrollert og begrenset til autoriserte personer?	
JA eller NEI	
Dersom JA, forklar hvordan adgangen kontrolleres og begrenses til autoriserte personer	
7.2. Føres det tilsyn med emballeringsprosessen?	
JA eller NEI	
Dersom JA, beskriv hvordan det føres tilsyn med den	
7.3. Er det innført kontroll for å hindre ulovlige inngrep i emballeringsfasen?	
JA eller NEI	
Dersom JA, gi nærmere opplysninger	

7.4. Beskriv den ferdige ytre emballasjen: a) Er den ferdige ytre emballasjen solid?	
JA eller NEI	
Gi nærmere opplysninger	
b) Er den ferdige ytre emballasjen forseget?	
JA eller NEI	
Dersom JA, beskriv hvilken prosess som brukes til å forsegle emballasjen, for eksempel ved hjelp av nummererte forseglinger, særlige stempler eller forseglingssteip osv.	
Dersom NEI, beskriv hvilke tiltak som er truffet for å sikre at forsendelsen er intakt.	
7.5. Konklusjon: Er foretakets tiltak tilstrekkelige til å beskytte identifiserbar luftfrakt/luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS mot inngrep fra uvedkommende eller ulovlige inngrep under emballeringen?	
JA eller NEI	
Dersom NEI, angi årsakene	
Kommentarer fra foretaket	
Kommentarer fra validereren av luftfartssikkerhet i EU	

DEL 8

Lagring

Mål: KC3-en skal ha innført prosedyrer å sikre at identifiserbar luftfrakt og/eller luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS beskyttes mot inngrep fra uvedkommende og/eller ulovlige inngrep under lagring. Dersom slik frakt eller post ikke beskyttes, kan den ikke videresendes til et ACC3 eller en RA3 som sikret frakt eller post.

Foretaket skal vise at adgang til lagringsområdet kontrolleres. Dersom produktet blir identifiserbart som luftfrakt/luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS under lagringen, skal foretaket vise at det er truffet tiltak for å beskytte luftfrakt/luftpost mot inngrep fra uvedkommende eller ulovlige inngrep fra denne fasen.

Disse spørsmålene skal besvares dersom produktet kan identifiseres som luftfrakt/luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS i løpet av lagringsprosessen.

8.1. Blir adgang til lagringsområdet kontrollert og begrenset til autoriserte personer?	
JA eller NEI	
Dersom JA, forklar hvordan adgangen kontrolleres og begrenses til autoriserte personer	

8.2. Blir ferdig og emballert luftfrakt/luftpost lagret på en sikker måte og kontrollert for ulovlige inngrep?	
JA eller NEI	
Dersom JA, gi nærmere opplysninger	
Dersom NEI, forklar hvordan foretaket sikrer at ferdig og emballert luftfrakt/luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS beskyttes mot inngrep fra uvedkommende og ulovlige inngrep.	
8.3. Konklusjon: Er foretakets tiltak tilstrekkelige til å beskytte identifiserbar luftfrakt/luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS mot inngrep fra uvedkommende eller ulovlige inngrep under lagring?	
JA eller NEI	
Dersom NEI, angi årsakene	
Kommentarer fra foretaket	
Kommentarer fra validereren av luftfartssikkerhet i EU	

DEL 9

Ekspedisjon

Mål: KC3-en skal ha innført prosedyrer for å sikre at identifiserbar luftfrakt og/eller luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS beskyttes mot inngrep fra uvedkommende og/eller ulovlige inngrep i ekspedisjonsprosessen. Dersom slik frakt eller post ikke beskyttes, kan den ikke videresendes til et ACC3 eller en RA3 som sikret frakt eller post.

Foretaket skal vise at adgang til ekspedisjonsområdet kontrolleres. Dersom produktet blir identifiserbart som luftfrakt/luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS i ekspedisjonsprosessen, skal foretaket vise at det er truffet tiltak for å beskytte luftfrakt/luftpost mot inngrep fra uvedkommende eller ulovlige inngrep fra denne fasen.

Disse spørsmålene skal besvares dersom produktet kan identifiseres som luftfrakt/luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS i løpet av ekspedisjonsprosessen.

9.1. Blir adgang til ekspedisjonsområdet kontrollert og begrenset til autoriserte personer?	
JA eller NEI	
Dersom JA, forklar hvordan adgangen kontrolleres og begrenses til autoriserte personer	
9.2. Hvem har adgang til ekspedisjonsområdet? Det er mulig å gi flere svar.	
<input type="checkbox"/> Foretakets ansatte <input type="checkbox"/> Sjåfører <input type="checkbox"/> Besøkende <input type="checkbox"/> Leverandører <input type="checkbox"/> Andre, angi nærmere	

9.3. Føres det tilsyn med ekspedisjonsprosessen?	
JA eller NEI	
Dersom JA, beskriv hvordan det føres tilsyn med den	
9.4. Er det innført kontroll som hindrer ulovlige inngrep i ekspedisjonsområdet?	
JA eller NEI	
Dersom JA, gi nærmere opplysninger	
9.5. Konklusjon: Er foretakets tiltak tilstrekkelige til å beskytte identifiserbar luftfrakt/luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS mot inngrep fra uvedkommende eller ulovlige inngrep i ekspedisjonsprosessen?	
JA eller NEI	
Dersom NEI, angi årsakene	
Kommentarer fra foretaket	
Kommentarer fra validereren av luftfartssikkerhet i EU	

DEL 10

Forsendelser fra andre kilder

Mål: KC3-en skal ha innført prosedyrer for å sikre at frakt eller post som ikke har sin opprinnelse hos KC3-en, ikke skal videresendes til et ACC3 eller en RA3 som sikret frakt eller post.

En KC3 kan videresende forsendelser som ikke har sin opprinnelse hos KC3-en, til en RA3 eller et ACC3, forutsatt at

- de holdes atskilt fra forsendelser som har sin opprinnelse hos avsenderen selv, og
- opprinnelsesstedet er tydelig angitt på forsendelsen eller i følgedokumentasjonen.

Alle slike forsendelser skal gjennomføres av en RA3 eller et ACC3 før de lastes om bord i et luftfartøy.

10.1. Mottar foretaket forsendelser av frakt eller post som er beregnet på lufttransport, fra andre foretak?	
JA eller NEI	
Dersom JA, hvordan holdes disse forsendelsene atskilt fra selskapets egen frakt eller post, og hvordan identifiseres de for den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren/transportøren?	
Kommentarer fra foretaket	
Kommentarer fra validereren av luftfartssikkerhet i EU	

DEL 11

Transport

Mål: KC3-en skal ha innført prosedyrer for å sikre at identifiserbar luftfrakt og/eller luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS beskyttes mot inngrep fra uvedkommende og/eller ulovlige inngrep under transport. Dersom slik frakt eller post ikke beskyttes, kan den ikke mottas av et ACC3 eller en RA3 som sikret frakt eller post.

Under transport er KC3-en ansvarlig for å beskytte sikrede forsendelser. Dette omfatter tilfeller der transporten foretas av et annet foretak, for eksempel en speditør, på dens vegne. Dette omfatter ikke tilfeller der ansvaret for transport av forsendelsene ligger hos et ACC3 eller en RA3.

Disse spørsmålene skal besvares dersom produktet kan identifiseres som luftfrakt/luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS under transport.

11.1. Hvordan overleveres luftfrakten/luftposten til ACC3-et eller RA3-en?	
a) Det validerte foretakets egen transport?	
JA eller NEI	
b) ACC3-ets/RA3-ens transport?	
JA eller NEI	
c) Underleverandør som det validerte foretaket bruker?	
JA eller NEI	
11.2. Er luftfrakten/luftposten pakket i forseglede emballasje?	
JA eller NEI	
Dersom JA, hvordan?	
11.3. Bli kjøretøyet forseglede eller låst før transport?	
JA eller NEI	
Dersom JA, hvordan?	
11.4. Dersom det brukes nummererte forseglinger, kontrolleres adgangen til forseglingene og registreres numrene?	
JA eller NEI	
Dersom JA, angi hvordan	
11.5. Dersom det er relevant, undertegner vedkommende transportør transportørerklæringen?	
JA eller NEI	
11.6. Har personen som transporterer frakten gjennomgått særskilt sikkerhetskontroll og sikkerhetsopplæring før vedkommende fikk fullmakt til å transportere sikret luftfrakt og/eller luftpost?	
JA eller NEI	

Dersom JA, beskriv hvilken form for sikkerhetskontroll (kontroll før ansettelse, vandelskontroll osv.) og hvilken type opplæring (sikkerhetsopplæring osv.)	
11.7. Konklusjon: Er tiltakene tilstrekkelige til å beskytte luftfrakt/luftpost mot inngrep fra uvedkommende under transport?	
JA eller NEI	
Dersom NEI, angi årsakene	
Kommentarer fra foretaket	
Kommentarer fra validereren av luftfartssikkerhet i EU	

DEL 12

Samsvar

Mål: Etter å ha vurdert de elleve tidligere delene av denne sjekklisten skal validereren av luftfartssikkerhet i EU fastslå om kontrollen på stedet bekrefter at det er iverksatt sikkerhetskontroll i samsvar med målene i denne sjekklisten for luftfrakt/luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS.

To ulike scenarier mulige. Validereren av luftfartssikkerhet i EU fastslår at foretaket

- har klart å oppfylle målene i sjekklisten. Validereren skal gi det validerte foretaket originalen av valideringsrapporten og angi at foretaket er utpekt til kjent avsender i en tredjestat som er validert for luftfartssikkerhet i EU (KC3),
- ikke har klart å oppfylle målene i sjekklisten. I så fall har foretaket ikke fullmakt til å levere luftfrakt eller luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS til et ACC3 eller en annen RA3 uten at den blir gjennomført av en godkjent part. Foretaket skal motta en kopi av den utfylte sjekklisten der manglene er angitt.

Generelt må validereren av luftfartssikkerhet i EU avgjøre om frakt og post som håndteres av det validerte foretaket, behandles på en slik måte at den på det tidspunktet den leveres til et ACC3 eller en annen RA3, kan vurderes som sikker å fly til EU/EØS i samsvar med gjeldende regelverk i Unionen.

Validereren av luftfartssikkerhet i EU må ta hensyn til at vurderingen bygger på en overordnet målbasert samsvarsmetode.

12.1. Generell konklusjon:	
Vurdering (og underretning) (uthev det alternativet som gjelder) Dersom det står «BESTÅTT», anses foretaket å være utpekt til kjent avsender i en tredjestat som er validert for luftfartssikkerhet i EU (KC3).	Bestått / ikke bestått
Dersom den samlede vurderingen er «ikke bestått», angis nedenfor områdene der foretaket ikke oppnådde den påkrevde sikkerhetsstandard eller har spesifikke svake punkter. Det skal også angis hvilke justeringer som må gjøres for å oppnå den påkrevde standarden og dermed bestå.	

Kommentarer fra validereren av luftfartssikkerhet i EU	
Kommentarer fra foretaket	

Validererens navn:

Dato:

Underskrift:

VEDLEGG

Liste over personer og foretak som er besøkt og intervjuet

Angi navnet på foretaket, navnet på kontaktpersonen og datoen for besøket eller intervjuet.

Foretakets navn	Navn på kontaktperson	Dato for besøk/intervju

TILLEGG 6-D

LUFTFARTSSIKKERHETSINSTRUKS FOR REGISTRERTE AVSENDERE

Denne instruksjonen er utarbeidet for deg og ditt personell som deltar i klargjøring og kontroll av forsendelser av luftfrakt/luftpost. Denne instruksjonen meddeles deg i samsvar med europaparlaments og rådsforordning (EF) nr. 300/2008⁽¹⁾ og dens gjennomføringsrettsakter.

Lokaler

Adgangen til områder der forsendelser av identifiserbar luftfrakt/luftpost klargjøres, emballeres og/eller lagres, skal kontrolleres for å sikre at ingen uvedkommende har adgang til forsendelsene.

Besøkende skal ledsages til enhver tid i de områder der forsendelser av identifiserbar luftfrakt/luftpost klargjøres, emballeres og/eller lagres, eller nektes adgang til disse områdene.

Personell

Det skal kontrolleres at alt personell som vil ha adgang til identifiserbar luftfrakt/luftpost, har god vandel. Denne kontrollen skal minst omfatte en identitetskontroll (om mulig på grunnlag av identitetskort med foto, førerkort eller pass) og en kontroll av personens curriculum vitae og/eller oppgitte referanser.

Alt personell som har adgang til identifiserbar luftfrakt/luftpost, skal gjøres oppmerksom på sitt sikkerhetsansvar i henhold til denne instruksjonen.

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 300/2008 av 11. mars 2008 om felles bestemmelser om sikkerhet i sivil luftfart og om oppheving av forordning (EF) nr. 2320/2002 (EUT L 97 av 9.4.2008, s. 72).

Utpekt ansvarshavende

Det skal utpekes minst én person som har ansvar for gjennomføring og kontroll av denne instruksjonen (utpekt ansvarshavende).

Forsendelsens integritet

Forsendelser av luftfrakt/luftpost skal ikke inneholde forbudte gjenstander med mindre de er blitt behørig meldt og behandlet i henhold til gjeldende lover og forskrifter.

Forsendelser av luftfrakt/luftpost skal beskyttes mot inngrep fra uvedkommende.

Forsendelser av luftfrakt/luftpost skal være emballert på egnet måte og om mulig forseglet.

Forsendelser av luftfrakt/luftpost som sendes, skal være fullstendig beskrevet i den følgedokumentasjonen, som også skal inneholde korrekte adresseopplysninger.

Transport

Dersom den registrerte avsenderen er ansvarlig for transporten av forsendelser av luftfrakt/luftpost, skal forsendelsene beskyttes mot inngrep fra uvedkommende.

Dersom den registrerte avsenderen bruker en underleverandør,

- a) skal forsendelsene forsegles før transport, og
- b) transportørerklæringen angitt i tillegg 6-E skal være undertegnet av den transportøren som utfører transporten på vegne av den registrerte avsenderen.

Den undertegnede erklæringen eller en kopi av et tilsvarende dokument fra vedkommende myndighet skal oppbevares av den registrerte avsenderen.

Uregelmessigheter

Åpenbare eller mistenkte uregelmessigheter med hensyn til denne instruksjonen skal meldes til den utpekte ansvarshavende. Den utpekte ansvarshavende skal treffe egnede tiltak.

Forsendelser fra andre kilder

En registrert avsender kan videresende forsendelser som ikke har sin opprinnelse hos den registrerte avsenderen selv, til en sikkerhetsgodkjent fraktleverandør, forutsatt at

- a) de holdes atskilt fra forsendelser som har sin opprinnelse hos avsenderen selv, og
- b) opprinnelsesstedet er tydelig angitt på forsendelsen eller i følgedokumentasjonen.

Alle slike forsendelser må gjennomføres før de lastes om bord i et luftfartøy.

Uanmeldte inspeksjoner

Luftfartssikkerhetsinspektører fra vedkommende myndighet kan foreta uanmeldte inspeksjoner for å kontrollere at denne instruksjonen overholdes. Inspektørene skal alltid bære en offentlig passerseddel, som skal framvises på anmodning når det utføres en inspeksjon i lokalene. Passerseddelen skal inneholde inspektørens navn og foto.

Forbudte gjenstander

Monterte eksplosive og brennbare innretninger skal ikke transporteres i fraktforsendelser, med mindre kravene i alle sikkerhetsregler er oppfylt fullt ut.

Forpliktelseserklæring

Det er ikke nødvendig å undertegne forpliktelseserklæringen for registrerte avsendere og framlegge den for den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren dersom foretaket er innehaver av et AEO-sertifikat som nevnt i artikkel 14a nr. 1 bokstav b) eller c) i kommisjonsforordning (EØF) nr. 2454/93⁽¹⁾.

Den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren må imidlertid underrettes umiddelbart dersom foretaket ikke lenger er innehaver av et AEO-sertifikat. Den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren vil i så fall opplyse om hvordan foretakets status som registrert avsender kan sikres.

FORPLIKTELSESERKLÆRING – REGISTRERT AVSENDER

I samsvar med europaparlaments og rådsforordning (EF) nr. 300/2008⁽²⁾ og dens gjennomføringsrettsakter

erklærer jeg at

- [foretakets navn] overholder denne luftfartssikkerhetsinstruksen for registrerte avsendere,
- [foretakets navn] sørger for at denne instruksen meddeles personell som har adgang til luftfrakt/luftpost,
- [foretakets navn] oppbevarer luftfrakt/luftpost sikkert inntil den overleveres til den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren,
- [foretakets navn] godtar at forsendelser kan bli sikkerhetskontrollert og gjennomført, og
- at [foretakets navn] godtar at vedkommende myndighet i den medlemsstat der foretaket ligger, foretar uanmeldte inspeksjoner i dets lokaler for å vurdere om [foretakets navn] overholder disse instruksene.

Jeg påtar meg det fulle ansvaret for denne erklæring.

Navn:

Stilling i selskapet:

Dato:

Underskrift:

TILLEGG 6-E

TRANSPORTØRERKLÆRING

I samsvar med europaparlaments og rådsforordning (EF) nr. 300/2008⁽²⁾ og dens gjennomføringsrettsakter

bekrefter jeg at følgende sikkerhetsprosedyrer vil bli fulgt i forbindelse med henting, transport, lagring og levering av sikkerhetskontrollert luftfrakt/luftpost [på vegne av *navn på sikkerhetsgodkjent fraktleverandør / luftfartsselskap som foretar sikkerhetskontroll av frakt eller post / kjent avsender / registrert avsender*]:

- Alt personell som transporterer slik luftfrakt/luftpost, får generell sikkerhetsopplæring i samsvar med nr. 11.2.7 i vedlegget til gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998.
- Alt personell som har adgang til slik luftfrakt/luftpost, har vært underkastet vandelskontroll. Denne kontrollen skal minst omfatte en identitetskontroll (om mulig på grunnlag av identitetskort med foto, førerkort eller pass) og en kontroll av vedkommendes curriculum vitae og/eller oppgitte referanser.

⁽¹⁾ Kommisjonsforordning (EØF) nr. 2454/93 av 2. juli 1993 om visse gjennomføringsbestemmelser til rådsforordning (EØF) nr. 2913/92 om innføring av Fellesskapets tollkodeks (EFT L 253 av 11.10.1993, s. 1).

⁽²⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 300/2008 av 11. mars 2008 om felles bestemmelser om sikkerhet i sivil luftfart og om oppheving av forordning (EF) nr. 2320/2002 (EUT L 97 av 9.4.2008, s. 72).

- Lasterom i kjøretøyer forsegles eller låses. Kjøretøyer med presenning sikres med TIR-snorer. Lasteplanet på kjøretøyer med plan holdes under oppsikt under transport av luftfrakt.
- Lasterommet gjennomføres umiddelbart før lastning, og integriteten opprettholdes til lastingen er fullført.
- Alle førere bærer identitetskort, pass, førerkort eller annen legitimasjon med foto som er utstedt eller anerkjent av nasjonale myndigheter.
- Førerne stanser utelukkende på de planlagte stoppestedene mellom hentested og leveringssted. Dersom stans på andre steder enn planlagte stoppesteder ikke kan unngås, kontrollerer føreren ved tilbakekomst at lasten er sikret, og at låser og/eller forseglinger er intakte. Dersom føreren oppdager tegn på inngrep, varsler vedkommende sin overordnede om dette, og luftfrakten/luftposten leveres ikke uten at det er meldt fra til leveringsstedet.
- Transport vil ikke overdras til en tredjepart, med mindre tredjeparten
 - a) har en transportavtale med den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren, den kjente avsenderen eller den registrerte avsenderen som er ansvarlig for transporten [samme navn som over],
 - b) er godkjent eller sertifisert av vedkommende myndighet, eller
 - c) har en transportavtale med undertegnende transportør, der det kreves at tredjeparten ikke overdrar mer til underleverandør og gjennomfører sikkerhetsprosedyren i denne erklæring. Transportøren som undertegner, beholder det fulle ansvar for hele transporten på vegne av den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren, den kjente avsenderen eller den registrerte avsenderen.
- Ingen andre tjenester (f.eks. lagring) overdras til en tredjepart, med mindre denne er en sikkerhetsgodkjent fraktleverandør eller et foretak som vedkommende myndighet har sertifisert eller godkjent og registrert som leverandør av disse tjenestene.

Jeg påtar meg det fulle ansvaret for denne erklæring.

Navn:

Stilling i selskapet:

Foretakets navn og adresse:

Dato:

Underskrift:

TILLEGG 6-F

FRAKT OG POST

6-Fi

TREDJESTATER SAMT ANDRE STATER OG TERRITORIER SOM I HENHOLD TIL ARTIKKEL 355 I TRAKTATEN OM DEN EUROPEISKE UNIONS VIRKEMÅTE IKKE OMFATTES AV TRAKTATENS TREDJE DEL AVDELING VI, ANERKJENT FOR ANVENDELSE AV SIKKERHETSSTANDARDE SOM ER LIKEVERDIGE MED DE FELLES GRUNNLEGGENDE STANDARDENE

Ingen bestemmelser vedtatt ennå.

6-Fii

TREDJESTATER SAMT ANDRE STATER OG TERRITORIER SOM I HENHOLD TIL ARTIKKEL 355 I TRAKTATEN OM DEN EUROPEISKE UNIONS VIRKEMÅTE IKKE OMFATTES AV TRAKTATENS TREDJE DEL AVDELING VI, DER DET IKKE KREVES UTPEKING SOM ACC3, ER OPPFØRT I KOMMISJONENS GJENNOMFØRINGSBESLUTNING K(2015) 8005.

6-Fiii

VALIDERINGSVIRKSOMHET I TREDJESTATER SAMT ANDRE STATER OG TERRITORIER SOM I HENHOLD TIL ARTIKKEL 355 I TRAKTATEN OM DEN EUROPEISKE UNIONS VIRKEMÅTE IKKE OMFATTES AV TRAKTATENS TREDJE DEL AVDELING VI, ANERKJENT SOM LIKEVERDIG MED VALIDERINGEN AV LUFTFARTSSIKKERHETEN I EU.

Ingen bestemmelser vedtatt ennå.

TILLEGG 6-G

BESTEMMELSER OM FRAKT OG POST FRA TREDJESTATER

Et ACC3s sikkerhetsprogram skal inneholde følgende, enten for hver enkelt tredjestatslufthavn eller som et allment dokument med angivelse av eventuelle særegenheter ved navngitte tredjestatslufthavner:

- a) beskrivelse av tiltak for luftfrakt og luftpost,
- b) mottaksprosedyrer,
- c) ordning og kriterier for sikkerhetsgodkjente fraktleverandører,
- d) ordning og kriterier for kjente avsendere,
- e) ordning og kriterier for registrerte avsendere,
- f) gjennom søkingsstandard,
- g) sted der gjennom søking utføres,
- h) opplysninger om gjennom søkingsutstyret,
- i) opplysninger om operatøren eller tjenesteyteren,
- j) liste over unntak fra gjennom søking,
- k) behandling av luftfrakt og luftpost med høy risiko.

TILLEGG 6-H1

FORPLIKTELSESERKLÆRING — ACC3-GODKJENNING ETTER VALIDERING AV LUFTFARTSSIKKERHET I EU

På vegne av [luftfartsselskapets navn] tar jeg følgende til etterretning:

Denne rapporten fastsetter sikkerhetsnivået for luftfraktvirksomhet med bestemmelsessted i EU/EØS med hensyn til sikkerhetsstandardene oppført eller nevnt i sjekklisten.

[Luftfartsselskapets navn] kan utpekes til «luftfartsselskap som transporterer luftfrakt eller luftpost til Unionen fra en lufthavn i en tredjestat» (ACC3) først etter at en rapport om validering av luftfartssikkerhet i EU er framlagt for og godtatt for dette formål av vedkommende myndighet i en medlemsstat i Den europeiske union eller Island, Norge eller Sveits, og etter at opplysningene om ACC3-et er registrert i Unionens database over sikkerhet i forsyningskjeden.

Dersom rapporten fastslår et tilfelle av manglende overholdelse av sikkerhetstiltakene den omhandler, kan dette medføre tilbakekalling av [luftfartsselskapets navn]s utpeking som ACC3, som allerede er innvilget for den aktuelle lufthavnen, noe som vil hindre [luftfartsselskapets navn] i å transportere luftfrakt eller luftpost til EU/EØS-området via denne lufthavnen.

Rapporten er gyldig i fem år og vil derfor utløpe senest

På vegne av [luftfartsselskapets navn] erklærer jeg følgende:

- [Luftfartsselskapets navn] godtar at det gjennomføres hensiktsmessige oppfølgingstiltak med sikte på å overvåke standardene som rapporten bekrefter.
- Eventuelle endringer i [luftfartsselskapets navn]s virksomhet som ikke krever fullstendig ny validering, vil bli angitt i originalrapporten ved at disse opplysningene tilføyes samtidig som tidligere opplysninger fortsatt er synlige. Dette kan gjelde følgende endringer:
 - 1) Det overordnede ansvaret for sikkerheten tildeles til en annen enn den personen som er navngitt i nr. 1.7 i tillegg 6-C3 til gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998.
 - 2) Alle andre endringer av lokaler eller prosedyrer som kan ha vesentlig innvirkning på sikkerheten.
- [Luftfartsselskapets navn] vil underrette den myndighet som utpekte selskapet til ACC3, dersom [luftfartsselskapets navn] nedlegger sin virksomhet, ikke lenger håndterer luftfrakt/luftpost eller ikke lenger oppfyller de kravene som valideres i denne rapporten.
- [Luftfartsselskapets navn] vil opprettholde det sikkerhetsnivået som denne rapporten bekrefter, og som er i samsvar med målene i sjekklisten, og eventuelt gjennomføre alle ytterligere sikkerhetstiltak som kreves for å kunne utpekes til ACC3, dersom sikkerhetsstandardene ble ansett som utilstrekkelige, fram til neste validering av [luftfartsselskapets navn]s virksomhet.

På vegne av [luftfartsselskapets navn] påtar jeg meg det hele og fulle ansvar for denne erklæring.

Navn:

Stilling i selskapet:

Dato:

Underskrift:

TILLEGG 6-H2

FORPLIKTELSESERKLÆRING — SIKKERHETSGODKJENT FRAKTLEVERANDØR FRA EN TREDJESTAT SOM ER VALIDERT FOR LUFTFARTSSIKKERHET I EU (RA3)

På vegne av [navn på RA3] tar jeg følgende til etterretning:

Denne rapporten fastsetter sikkerhetsnivået for luftfraktvirksomhet med bestemmelsessted i EU/EØS med hensyn til sikkerhetsstandardene oppført eller nevnt i sjekklisten.

[RA3-ens navn] kan først utpekes til «sikkerhetsgodkjent fraktleverandør fra en tredjestat som er validert for luftfartssikkerhet i EU» (RA3) når en validerer av luftfartssikkerhet i EU som er oppført i Unionens database over sikkerhet i forsyningskjeden, har gjennomført en validering av luftfartssikkerhet i EU med resultatet «BESTÅTT».

Dersom rapporten fastslår et tilfelle av manglende overholdelse av sikkerhetstiltakene den omhandler, kan dette medføre tilbakekalling av [RA3ens navn] utpeking som RA3, som allerede er innvilget for de aktuelle lokalene, noe som vil hindre [RA3-ens navn] i å levere sikret luftfrakt eller luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS til et ACC3 eller en annen RA3.

Rapporten er gyldig i fem år og vil derfor utløpe senest

På vegne av [RA3-ens navn] erklærer jeg følgende:

- a) [RA3-ens navn] godtar at det gjennomføres hensiktsmessige oppfølgingstiltak med sikte på å overvåke standardene som rapporten bekrefter.

- b) Eventuelle endringer i [RA3-ens navn]s virksomhet som ikke krever fullstendig ny validering, vil bli angitt i originalrapporten ved at disse opplysningene tilføyes samtidig som tidligere opplysninger fortsatt er synlige. Dette kan gjelde følgende endringer:
- 1) Det overordnede ansvaret for sikkerheten tildeles en annen enn den personen som er navngitt i nr. 1.8 i tillegg 6-C2 til gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998.
 - 2) Alle andre endringer av lokaler eller prosedyrer som kan ha vesentlig innvirkning på sikkerheten.
- c) [RA3-ens navn] vil underrette ACC3-et og RA3-ene som den leverer sikret luftfrakt og/eller luftpost til, dersom [RA3-ens navn] nedlegger sin virksomhet, ikke lenger håndterer luftfrakt/luftpost eller ikke lenger oppfyller kravene som valideres i denne rapporten.
- d) [RA3-ens navn] vil opprettholde det sikkerhetsnivået som denne rapporten bekrefter og som er i samsvar med målene i sjekklisten, og der det er relevant gjennomføre alle ytterligere sikkerhetstiltak som kreves for å kunne utpekes til RA3 dersom sikkerhetsstandardene ble ansett som utilstrekkelige, fram til neste validering av [RA3-ens navn]s virksomhet.

På vegne av [RA3-ens navn] påtar jeg meg det hele og fulle ansvar for denne erklæring.

Navn:

Stilling i selskapet:

Dato:

Underskrift:

TILLEGG 6-H3

FORPLIKTELSESERKLÆRING — KJENT AVSENDER FRA EN TREDJESTAT SOM ER VALIDERT FOR LUFTFARTSSIKKERHET I EU (KC3)

På vegne av [KC3-ens navn] tar jeg følgende til etterretning:

Denne rapporten fastsetter sikkerhetsnivået for luftfraktvirksomhet med bestemmelsessted i EU/EØS med hensyn til sikkerhetsstandardene oppført eller nevnt i sjekklisten.

[KC3-ens navn] kan utpekes til «kjent avsender fra en tredjestat som er validert for luftfartssikkerhet i EU» (KC3) først når en validerer av luftfartssikkerhet i EU som er oppført i Unionens database over sikkerhet i forsyningskjeden, har gjennomført en validering av luftfartssikkerhet i EU med resultatet «BESTÅTT».

Dersom rapporten fastslår et tilfelle av manglende overholdelse av sikkerhetstiltakene den omhandler, kan dette medføre tilbakekalling av [KC3ens navn]s utpeking som KC3 som allerede er innvilget for de aktuelle lokalene, noe som vil hindre [KC3-ens navn] i å levere sikret luftfrakt eller luftpost med bestemmelsessted i EU/EØS til et ACC3 eller en sikkerhetsgodkjent fraktleverandør fra en tredjestat som er validert for luftfartssikkerhet i EU (RA3).

Rapporten er gyldig i fem år og vil derfor utløpe senest

På vegne av [KC3-ens navn] erklærer jeg følgende:

- a) [KC3-ens navn] godtar at det gjennomføres hensiktsmessige oppfølgingstiltak med sikte på å overvåke standardene som rapporten bekrefter.
- b) Eventuelle endringer i [KC3-ens navn]s virksomhet som ikke krever fullstendig ny validering, vil bli angitt i originalrapporten ved at disse opplysningene tilføyes samtidig som tidligere opplysninger fortsatt er synlige. Dette kan gjelde følgende endringer:
 - 1) Det overordnede ansvaret for sikkerheten tildeles en annen enn den personen som er navngitt i nr. 1.9 i tillegg 6-C4 til gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998.
 - 2) Alle andre endringer av lokaler eller prosedyrer som kan ha vesentlig innvirkning på sikkerheten.

- c) [KC3-ens navn] vil underrette ACC3-et og RA3-ene som den leverer sikret luftfrakt og/eller luftpost til, dersom [KC3-ens navn] nedlegger sin virksomhet, ikke lenger håndterer luftfrakt/luftpost eller ikke lenger oppfyller kravene som valideres i denne rapporten.
- d) [KC3-ens navn] vil opprettholde det sikkerhetsnivået som denne rapporten bekrefter og som er i samsvar med målene i sjekklisten, og der det er relevant gjennomføre alle ytterligere sikkerhetstiltak som kreves for å kunne utpekes til KC3 dersom sikkerhetsstandardene ble ansett som utilstrekkelige, fram til neste validering av [KC3-ens navn]s virksomhet.

På vegne av [KC3-ens navn] påtar jeg meg det hele og fulle ansvar for denne erklæring.

Navn:

Stilling i selskapet:

Dato:

Underskrift:

TILLEGG 6-I

Bestemmelser om høyrisikofrakt er fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

TILLEGG 6-J

Bestemmelser om bruk av gjennomsoekingsutstyr er fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

7. LUFTFARTSSELSKAPERS POST OG MATERIELL

7.0 ALMINNELIGE BESTEMMELSER

Med mindre annet er angitt, eller med mindre gjennomføringen av sikkerhetskontrollen omhandlet i henholdsvis kapittel 4, 5 og 6 ivaretas av en myndighet, en lufthavnoperatør, et foretak eller et annet luftfartsselskap, skal et luftfartsselskap sikre at tiltakene fastsatt i dette kapittel gjennomføres med hensyn til dets post og materiell.

7.1 LUFTFARTSSELSKAPERS POST OG MATERIELL SOM SKAL LASTES OM BORD I ET LUFTFARTØY

- 7.1.1 Før luftfartøyets post og materiell lastes om bord i et luftfartøys lasterom, skal de enten gjennomsoekes og beskyttes i samsvar med kapittel 5 eller gjennomgå sikkerhetskontroll og beskyttes i samsvar med kapittel 6.
- 7.1.2 Før luftfartsselskapets post og materiell lastes om bord i noen annen del av luftfartøyet enn lasterommet, skal de gjennomsoekes og beskyttes i samsvar med bestemmelsene om håndbagasje i kapittel 4.
- 7.1.3 Luftfartsselskapers post og materiell som skal lastes om bord i et luftfartøy, er også underlagt tilleggsbestemmelsene fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

7.2 LUFTFARTSSELSKAPERS MATERIELL SOM BRUKES VED HÅNDBLÅS AV PASSASJERER OG BAGASJE

- 7.2.1 Luftfartsselskapers materiell som brukes ved håndtering av passasjerer, og bagasje og som kan misbrukes slik at luftfartssikkerheten bringes i fare, skal beskyttes eller overvåkes for å hindre at uvedkommende får adgang til dem.

Innsjekkingsautomater og relevante internetthjelpemidler som kan brukes av passasjerer, skal anses som lovlig adgang til slikt materiell.

- 7.2.2 Kassert materiell som kan kunne brukes til å oppnå ulovlig adgang eller til å bringe bagasje inn i sikkerhetsbegrensede områder eller om bord i luftfartøyer, skal destrueres eller gjøres ubrukelig.

7.2.3 Avgangskontrollsystemer og innsjekkingssystemer skal håndteres på en slik måte at ulovlig adgang forhindres.

Innsjekkingautomater som kan brukes av passasjerer, skal anses som lovlig adgang til slike systemer.

8. FORSYNINGER TIL FLYGINGEN

8.0 ALMINNELIGE BESTEMMELSER

8.0.1 Med mindre annet er angitt, skal den myndighet, den lufthavnoperatør, det luftfartsselskap eller det foretak som er ansvarlig i samsvar med det nasjonale sikkerhetsprogrammet for sivil luftfart nevnt i artikkel 10 i forordning (EF) nr. 300/2008, sikre gjennomføring av tiltakene fastsatt i dette kapittel.

8.0.2 I dette kapittel menes med «forsyninger til flygingen» alle gjenstander som er beregnet på å bringes om bord i et luftfartøy med henblikk på at passasjerer eller besetning skal bruke, konsumere eller kjøpe dem under en flyging, med unntak av

- a) håndbagasje,
- b) gjenstander som medbringes av andre personer enn passasjerer, og
- c) luftfartsselskapers post og materiell.

I dette kapittel menes med «sikkerhetsgodkjent leverandør av forsyninger til flygingen» en leverandør hvis prosedyrer overholder felles sikkerhetsregler og standarder i tilstrekkelig grad til at forsyninger til flygingen kan leveres direkte til luftfartøyer.

I dette kapittel menes med «kjent leverandør av forsyninger til flygingen» en leverandør hvis prosedyrer overholder felles sikkerhetsbestemmelser og standarder i tilstrekkelig grad til at forsyninger til flygingen kan leveres til et luftfartsselskap eller til en sikkerhetsgodkjent leverandør, men ikke direkte til luftfartøyer.

8.0.3 Forsyninger skal anses som forsyninger til flygingen fra det tidspunktet de kan identifiseres som forsyninger som skal bringes om bord i et luftfartøy for å brukes, konsumeres eller kjøpes av passasjerer eller besetning under en flyging.

8.0.4 Listen over forbudte gjenstander i forsyninger til flygingen er den samme som listen i tillegg 1-A. Forbudte gjenstander skal håndteres i samsvar med nr. 1.6.

8.1 SIKKERHETSKONTROLL

8.1.1 Sikkerhetskontroll – alminnelige bestemmelser

8.1.1.1 Forsyninger til flygingen skal gjennomføres før de bringes inn i et sikkerhetsbegrenset område, med mindre:

- a) et luftfartsselskap som leverer forsyninger til sitt eget luftfartøy, har gjennomført nødvendig sikkerhetskontroll av forsyningene, og forsyningene er blitt beskyttet mot inngrep fra uvedkommende fra tidspunktet for sikkerhetskontrollen og fram til leveringen til luftfartøyet,
- b) en sikkerhetsgodkjent leverandør har gjennomført nødvendig sikkerhetskontroll av forsyningene, og forsyningene er blitt beskyttet mot inngrep fra uvedkommende fra tidspunktet for sikkerhetskontrollen og fram til leveringen til det sikkerhetsbegrensede området eller, dersom det er relevant, til luftfartsselskapet eller til en annen sikkerhetsgodkjent leverandør, eller
- c) en kjent leverandør har gjennomført nødvendig sikkerhetskontroll av forsyningene, og forsyningene er blitt beskyttet mot inngrep fra uvedkommende fra tidspunktet for sikkerhetskontrollen og fram til leveringen til luftfartsselskapet eller til den sikkerhetsgodkjente leverandøren.

8.1.1.2 Dersom det er grunn til å anta at en leveranse til en flyging som har gjennomgått sikkerhetskontroll, har vært utsatt for ulovlige inngrep eller ikke har vært beskyttet mot inngrep fra uvedkommende fra tidspunktet for sikkerhetskontrollen, skal den gjennomføres før den slippes inn i sikkerhetsbegrensede områder.

8.1.1.3 Sikkerhetskontroll av forsyninger til flygingen er også underlagt tilleggsbestemmelsene fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

8.1.2 Gjennomsøking

8.1.2.1 Ved gjennomsøking av forsyninger til flygingen skal de metodene som benyttes, ta hensyn til forsyningenes art og være i samsvar med en standard som i rimelig grad sikrer at ingen forbudte gjenstander er skjult i forsyningene.

8.1.2.2 Gjennomsøking av forsyninger til flygingen er også underlagt tilleggsbestemmelsene fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

8.1.2.3 Følgende gjennomsøkingmetoder skal anvendes, enten alene eller i kombinasjon:

- a) visuell undersøkelse,
- b) manuell gjennomsøking,
- c) røntgenutstyr,
- d) EDS-utstyr,
- e) ETD-utstyr i kombinasjon med bokstav a),
- f) bombehunder i kombinasjon med bokstav a).

Dersom kontrolløren ikke kan avgjøre om forsyningen inneholder forbudte gjenstander, skal forsyningen avvises eller gjennomsøkes på nytt til kontrollørens tilfredshet.

8.1.3 Godkjenning av sikkerhetsgodkjente leverandører

8.1.3.1 Sikkerhetsgodkjente leverandører skal godkjennes av vedkommende myndighet.

Godkjenningen som sikkerhetsgodkjent leverandør skal gjelde bare for bestemte anlegg.

Ethvert foretak som ivaretar sikkerhetskontrollen omhandlet i nr. 8.1.5 og som leverer forsyninger til flygingen direkte til luftfartøyer, skal godkjennes som sikkerhetsgodkjent leverandør. Dette gjelder ikke luftfartsselskaper som utfører denne kontrollen selv, og som leverer forsyninger bare til sine egne luftfartøyer.

8.1.3.2 Følgende framgangsmåte gjelder for godkjenning av sikkerhetsgodkjente leverandører:

- a) Foretaket skal søke om godkjenning fra vedkommende myndighet i den medlemsstaten der foretakets anlegg ligger, for å oppnå status som sikkerhetsgodkjent leverandør.

Søkeren skal framlegge et sikkerhetsprogram for vedkommende myndighet. Programmet skal inneholde en beskrivelse av de metoder og framgangsmåter som leverandøren må følge for å oppfylle kravene i nr. 8.1.5. Programmet skal dessuten inneholde en beskrivelse av hvordan leverandøren selv skal føre kontroll med at disse metodene og framgangsmåtene følges.

Søkeren skal også framlegge forpliktelseserklæringen for sikkerhetsgodkjente leverandører av forsyninger til flygingen som er angitt i tillegg 8-A. Denne erklæringen skal være undertegnet av søkerens lovlige stedfortreder eller av den personen som er ansvarlig for sikkerheten.

Vedkommende myndighet skal oppbevare den undertegnede erklæringen.

- b) Vedkommende myndighet eller en validerer av luftfartssikkerheten i EU som opptrer på dens vegne, skal undersøke sikkerhetsprogrammet og deretter foreta en kontroll på stedet av de angitte anleggene for å vurdere om søkeren oppfyller kravene i nr. 8.1.5.
- c) Dersom vedkommende myndighet er tilfreds med opplysningene som framlegges i henhold til bokstav a) og b), kan den godkjenne leverandøren som sikkerhetsgodkjent leverandør for de angitte anleggene. Dersom vedkommende myndighet ikke er tilfreds med opplysningene, skal den umiddelbart underrette foretaket som søker om godkjenning som sikkerhetsgodkjent leverandør, om årsakene til dette.

8.1.3.3 Sikkerhetsgodkjente leverandører skal valideres på nytt med jevne mellomrom og minst hvert femte år. Valideringen skal omfatte kontroll på stedet for å vurdere om den sikkerhetsgodkjente leverandøren fortsatt oppfyller kravene i nr. 8.1.5.

En inspeksjon i den sikkerhetsgodkjente leverandørens lokaler som vedkommende myndighet foretar i samsvar med sitt nasjonale kvalitetskontrollprogram, kan anses som en kontroll på stedet, forutsatt at den omfatter alle kravene i nr. 8.1.5.

8.1.3.4 Dersom vedkommende myndighet ikke lenger er overbevist om at den sikkerhetsgodkjente leverandøren oppfyller kravene i nr. 8.1.5, skal den tilbakekalle dens status som sikkerhetsgodkjent leverandør for de angitte anleggene.

8.1.3.5 Uten at det berører den enkelte medlemsstats rett til å iverksette strengere tiltak i samsvar med artikkel 6 i forordning (EF) nr. 300/2008, skal en sikkerhetsgodkjent leverandør som er godkjent i samsvar med nr. 8.1.3, anerkjennes i alle medlemsstater.

8.1.4 **Utpeking av kjente leverandører**

8.1.4.1 Ethvert foretak («leverandøren») som ivaretar sikkerhetskontrollen omhandlet i nr. 8.1.5 og leverer forsyninger til flygingen, men ikke direkte til luftfartøyet, skal utpekes til kjent leverandør av den operatøren eller det foretaket det leverer til («utpekende foretak»). Dette gjelder ikke sikkerhetsgodkjente leverandører.

8.1.4.2 For å bli utpekt til kjent leverandør må leverandøren framlegge for det utpekende foretaket

- a) forpliktelseserklæringen for sikkerhetsgodkjente leverandører av forsyninger til flygingen som er angitt i tillegg 8-B. Denne erklæringen skal være undertegnet av leverandørens lovlige stedfortreder, og
- b) sikkerhetsprogrammet som omfatter sikkerhetskontrollen som omhandlet i nr. 8.1.5.

8.1.4.3 Alle kjente leverandører skal utpekes på grunnlag av en validering av

- a) sikkerhetsprogrammets relevans og fullstendighet med hensyn til nr. 8.1.5, og
- b) gjennomføringen av sikkerhetsprogrammet uten mangler.

Dersom vedkommende myndighet eller det utpekende foretaket ikke lenger er overbevist om at den kjente leverandøren oppfyller kravene i nr. 8.1.5, skal det utpekende foretaket umiddelbart tilbakekalle leverandørens status som kjent leverandør.

8.1.4.4 Vedkommende myndighet skal i sitt nasjonale sikkerhetsprogram for sivil luftfart som nevnt i artikkel 10 i forordning (EF) nr. 300/2008 angi om valideringen av sikkerhetsprogrammet og gjennomføringen av det skal foretas av en nasjonal revisor, en validerer av luftfartssikkerhet i EU eller av en person som opptrer på vegne av det utpekende foretaket og er utpekt og har fått opplæring for dette formål.

Valideringen må registreres og, med mindre annet er angitt i denne rettsakten, foretas før utpeking, og skal deretter gjentas hvert annet år.

Dersom valideringen ikke gjøres på vegne av det utpekende foretaket, skal all dokumentasjon om valideringen stilles til rådighet for foretaket.

8.1.4.5 Valideringen av gjennomføringen av sikkerhetsprogrammet som bekrefter at mangler ikke forekommer, skal bestå av enten

- a) et besøk på stedet av leverandøren hvert annet år, eller
- b) regelmessige kontroller etter mottak av forsyninger fra denne kjente leverandøren, fra og med utpekingen, herunder
 - en verifisering av at personen som leverer forsyningene på vegne av den kjente leverandøren har fått tilstrekkelig opplæring,
 - en verifisering av at forsyningene er tilstrekkelig sikret, og
 - gjennom søking av forsyningene på samme måte som med forsyninger som kommer fra en ukjent leverandør.

Disse kontrollene må foretas på en uforutsigbar måte og finne sted minst enten hver tredje måned eller av 20 % av den kjente leverandørens forsyninger til det utpekende foretaket.

Alternativ b) kan benyttes bare dersom vedkommende myndighet i sitt nasjonale sikkerhetsprogram for sivil luftfart har fastsatt at valideringen skal foretas av en person som opptrer på vegne av det utpekende foretaket.

8.1.4.6 De anvendte metodene og framgangsmåtene som skal følges i løpet av og etter utpeking, skal fastsettes i sikkerhetsprogrammet til det utpekende foretaket.

8.1.4.7 Det utpekende foretaket skal oppbevare

- a) en liste over alle kjente leverandører den har utpekt, med angivelse av utløpsdatoen for utpekingen, og
- b) den undertegnede erklæringen, en kopi av sikkerhetsprogrammet og eventuelle rapporter om gjennomføringen for hver kjent leverandør, minst fram til seks måneder etter utpekingen er utløpt.

Disse dokumentene skal på anmodning stilles til rådighet for vedkommende myndighet med henblikk på samsvars-kontroll.

8.1.5 **Sikkerhetskontroll som skal gjennomføres av luftfartsselskaper, sikkerhetsgodkjente leverandører og kjente leverandører**

8.1.5.1 Luftfartsselskaper, sikkerhetsgodkjente leverandører og kjente leverandører av forsyninger til flyginger skal

- a) utpeke en person som ansvarlig for sikkerheten i foretaket,
- b) sikre at personer med adgang til forsyninger til flygingen får generell sikkerhetsopplæring i samsvar med nr. 11.2.7 før de gis adgang til forsyningene,
- c) hindre ulovlig adgang til sine lokaler og forsyninger til flygingen,
- d) i rimelig grad sikre at ingen forbudte gjenstander skjules i forsyninger til flygingen, og
- e) forsegle eller fysisk beskytte alle kjøretøyer og/eller containere som benyttes til å transportere forsyninger til flyginger.

Bokstav e) får ikke anvendelse ved transport på flyside.

8.1.5.2 Dersom en kjent leverandør benytter et annet foretak som ikke er en kjent leverandør hos luftfartsselskapet eller den sikkerhetsgodkjente leverandøren, til transport av forsyninger, skal den kjente leverandøren sørge for at alle sikkerhetskontroller oppført i nr. 8.1.5.1 blir gjennomført.

8.1.5.3 Den sikkerhetskontroll som skal utføres av luftfartsselskaper og sikkerhetsgodkjente leverandører, er også underlagt tilleggsbestemmelsene fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

8.2 BESKYTTELSE AV FORSYNINGER TIL FLYGINGEN

Nærmere bestemmelser om beskyttelse av forsyninger til flygingen er fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

8.3 YTTERLIGERE SIKKERHETSTILTAK FOR FORSYNINGER TIL FLYGINGEN AV VÆSKER, AEROSOLER OG GELER SAMT FORSEGLINGSPOSER

8.3.1 Forsyninger til flygingen av forseglingsposer skal leveres i forseglet emballasje til et flysideområde eller til et sikkerhetsbegrenset område.

8.3.2 Fra de først tas imot på flyside eller i et sikkerhetsbegrenset område og til de selges om bord i luftfartøyet, skal væsker, aerosoler og geler samt forseglingsposer beskyttes mot inngrep fra uvedkommende.

8.3.3 Nærmere bestemmelser om de ytterligere sikkerhetstiltakene for forsyninger til flygingen av væsker, aerosoler og geler samt forseglingsposer er fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

TILLEGG 8-A

FORPLIKTELSESERKLÆRING

SIKKERHETSGODKJENT LEVERANDØR AV FORSYNINGER TIL FLYGINGEN

I samsvar med europaparlaments og rådsforordning (EF) nr. 300/2008⁽¹⁾ og dens gjennomføringsrettsakter

erklærer jeg at

- opplysningene i foretakets sikkerhetsprogram så langt jeg kjenner til, er riktige og nøyaktige,
- de metoder og framgangsmåter som er fastsatt i dette sikkerhetsprogrammet, vil gjennomføres og opprettholdes på alle anlegg som omfattes av programmet,
- dette sikkerhetsprogrammet vil bli tilpasset slik at det er i samsvar med alle framtidige relevante endringer av Unionens regelverk, med mindre [foretakets navn] underretter [vedkommende myndighets navn] om at det ikke lenger ønsker å levere forsyninger til flygingen direkte til luftfartøyer (og dermed ikke lenger ønsker å være sikkerhetsgodkjent leverandør),
- [foretakets navn] skriftlig vil underrette [vedkommende myndighets navn] om
 - a) mindre endringer i sitt sikkerhetsprogram, f.eks. foretaksnavn, person som er ansvarlig for sikkerheten eller dennes kontaktopplysninger, snarest mulig og senest innen ti virkedager, og
 - b) større planlagte endringer, f.eks. nye framgangsmåter for gjennom søking, større byggearbeider som kan påvirke foretakets overholdelse av gjeldende unionsregelverk, eller endring av anlegg/adresse, senest 15 virkedager før iverksettingen av den planlagte endringen,
- [foretakets navn], for å sikre at gjeldende unionsregelverk overholdes, vil samarbeide fullt ut i forbindelse med alle nødvendige inspeksjoner og gi inspektørene adgang til alle dokumenter de ber om,
- [foretakets navn] vil underrette [vedkommende myndighets navn] om eventuelle alvorlige brudd på sikkerhetsreglene og om eventuelle mistenkelige forhold som kan ha betydning for forsyninger til flygingen, særlig eventuelle forsøk på å skjule forbudte gjenstander i forsyningen,
- [foretakets navn] vil sikre at alt berørt personell får opplæring i samsvar med kapittel 11 i vedlegget til gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998, og er klar over sitt sikkerhetsansvar i henhold til foretakets sikkerhetsprogram, og
- [foretakets navn] vil underrette [vedkommende myndighets navn] dersom
 - a) det nedlegger sin virksomhet,
 - b) det ikke lenger leverer forsyninger til flygingen direkte til luftfartøyer, eller
 - c) det ikke lenger oppfyller kravene i gjeldende unionsregelverk.

Jeg påtar meg det fulle ansvaret for denne erklæring.

Navn:

Stilling i selskapet:

Dato:

Underskrift:

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 300/2008 av 11. mars 2008 om felles bestemmelser om sikkerhet i sivil luftfart og om oppheving av forordning (EF) nr. 2320/2002 (EUT L 97 av 9.4.2008, s. 72).

TILLEGG 8-B

FORPLIKTELSESERKLÆRING

KJENT LEVERANDØR AV FORSYNINGER TIL FLYGINGEN

I samsvar med europaparlaments og rådsforordning (EF) nr. 300/2008⁽¹⁾ og dens gjennomføringsrettsakter

erklærer jeg at

— [foretakets navn] vil

- a) utpeke en person som ansvarlig for sikkerheten i foretaket,
- b) sikre at personer med adgang til forsyninger til flygingen gjennomgår generell sikkerhetsopplæring i samsvar med nr. 11.2.7 i vedlegget til gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998 før de gis adgang til forsyningene. Det vil dessuten sikres at personer som gjennomfører forsyninger til flygingen, gjennomgår opplæring i samsvar nr. 11.2.3.3 i vedlegget til gjennomføringsforordning (EU) nr. 2015/1998, og at personer som utfører annen sikkerhetskontroll av forsyninger til flygingen, gjennomgår opplæring i samsvar nr. 11.2.3.10 i vedlegget til gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998,
- c) hindre ulovlig adgang til sine lokaler og forsyninger til flygingen,
- d) med rimelighet sikre at ingen forbudte gjenstander skjules i forsyninger til flyginger, og
- e) forsegle eller fysisk beskytte alle kjøretøyer og/eller containere som benyttes til å transportere forsyninger til flyginger (dette nummer skal ikke gjelde ved transport på flyside).

Dersom det benyttes et annet foretak som ikke er en kjent leverandør hos luftfartsselskapet eller en sikkerhetsgodkjent leverandør, til transport av forsyninger, skal [foretakets navn] sørge for at alle ovennevnte sikkerhetskontroller blir gjennomført, og

- [foretakets navn] vil, for å sikre overholdelse, samarbeide fullt ut i forbindelse med alle nødvendige inspeksjoner og gi inspektørene adgang til alle dokumenter de ber om,
- [foretakets navn] vil underrette [navn på luftfartsselskap eller sikkerhetsgodkjent leverandør som foretaket leverer forsyninger til flygingen til] om eventuelle alvorlige sikkerhetsbrudd og om eventuelle mistenkelige forhold som kan ha betydning for forsyninger til flygingen, særlig eventuelle forsøk på å skjule forbudte gjenstander i forsyninger,
- [foretakets navn] vil sørge for at alt berørt personell får opplæring i samsvar med kapittel 11 i vedlegget til gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998, og er klar over sitt sikkerhetsansvar, og
- [foretakets navn] vil underrette [navn på luftfartsselskap eller sikkerhetsgodkjent leverandør som foretaket leverer forsyninger til flygingen til] dersom
 - a) det nedlegger sin virksomhet, eller
 - b) det ikke lenger oppfyller kravene i gjeldende unionsregelverk.

Jeg påtar meg det fulle ansvaret for denne erklæring.

Lovlig stedfortreder

Navn:

Dato:

Underskrift:

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 300/2008 av 11. mars 2008 om felles bestemmelser om sikkerhet i sivil luftfart og om oppheving av forordning (EF) nr. 2320/2002 (EUT L 97 av 9.4.2008, s. 72).

9. FORSYNINGER TIL LUFTHAVNEN

9.0 ALMINNELIGE BESTEMMELSER

9.0.1 Med mindre annet er angitt, eller med mindre en myndighet eller et foretak utfører gjennom søking, skal lufthavnoperatøren sikre gjennomføring av tiltakene fastsatt i dette kapittel.

9.0.2 I dette kapittel menes med:

- a) «forsyninger til lufthavnen» alle gjenstander som er beregnet på å selges, brukes eller stilles til rådighet i det sikkerhetsbegrensede området i lufthavner, med unntak av «gjenstander som medbringes av andre personer enn passasjerer»,
- b) «kjent leverandør av forsyninger til lufthavnen» en leverandør hvis prosedyrer overholder slike felles sikkerhetsregler og -standarder at leverandøren kan levere forsyninger til sikkerhetsbegrensede områder i lufthavnen.

9.0.3 Forsyninger skal anses som forsyninger til lufthavnen fra det tidspunktet de kan identifiseres som forsyninger som skal selges, brukes eller stilles til rådighet i sikkerhetsbegrensede områder i lufthavnen.

9.0.4 Listen over forbudte gjenstander i forsyninger til lufthavnen er den samme som listen i tillegg 1-A. Forbudte gjenstander skal håndteres i samsvar med nr. 1.6.

9.1 SIKKERHETSKONTROLL

9.1.1 Sikkerhetskontroll – alminnelige bestemmelser

9.1.1.1 Forsyninger til lufthavnen skal gjennom søkes før de kan bringes inn i et sikkerhetsbegrenset område, med mindre

- a) en lufthavnoperatør som leverer forsyningene til sin egen lufthavn, har gjennomført nødvendig sikkerhetskontroll av forsyningene, og forsyningene har vært beskyttet mot inngrep fra uvedkommende fra tidspunktet for sikkerhetskontrollen og fram til levering til det sikkerhetsbegrensede området, eller
- b) en kjent leverandør eller sikkerhetsgodkjent leverandør har gjennomført nødvendig sikkerhetskontroll av forsyningene, og forsyningene har vært beskyttet mot inngrep fra uvedkommende fra tidspunktet for sikkerhetskontrollen og fram til levering til det sikkerhetsbegrensede området.

9.1.1.2 Forsyninger til lufthavnen som kommer fra et sikkerhetsbegrenset område, kan unntas fra denne sikkerhetskontrollen.

9.1.1.3 Dersom det er grunn til å anta at forsyninger til lufthavnen som har gjennomgått sikkerhetskontroll, har vært utsatt for ulovlige inngrep eller ikke har vært beskyttet mot inngrep fra uvedkommende fra tidspunktet for sikkerhetskontrollen, skal den gjennom søkes før de kan bringes inn i sikkerhetsbegrensede områder.

9.1.2 Gjennom søking

9.1.2.1 Ved gjennom søking av forsyninger til lufthavnen skal de metodene som benyttes, ta hensyn til forsyningenes art og være i samsvar med en standard som i rimelig grad sikrer at ingen forbudte gjenstander er skjult i forsyningen.

9.1.2.2 Gjennom søking av forsyninger til lufthavnen er også underlagt tilleggsbestemmelsene fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

9.1.2.3 Følgende gjennom søkingsmetoder skal anvendes, enten alene eller i kombinasjon:

- a) visuell undersøkelse,
- b) manuell gjennom søking,
- c) røntgenutstyr,
- d) EDS-utstyr,

- e) ETD-utstyr i kombinasjon med bokstav a),
- f) bombehunder i kombinasjon med bokstav a).

Dersom kontrolløren ikke kan avgjøre om forsyningen inneholder forbudte gjenstander, skal forsyningen avvises eller gjennomføres på nytt til kontrollørens tilfredshet.

9.1.3 Utpeking av kjente leverandører

9.1.3.1 Ethvert foretak («leverandøren») som ivaretar sikkerhetskontrollen omhandlet i nr. 9.1.4 og leverer forsyninger til lufthavnen, skal utpekes til kjent leverandør av lufthavnoperatøren.

9.1.3.2 For å bli utpekt til kjent leverandør må leverandøren framlegge for lufthavnoperatøren

- a) forpliktelseserklæringen for sikkerhetsgodkjente leverandører av forsyninger til lufthavnen som er angitt i tillegg 9-A. Denne erklæringen skal være undertegnet av leverandørens lovlige stedfortreder, og
- b) sikkerhetsprogrammet som omfatter sikkerhetskontrollen som omhandlet i nr. 9.1.4.

9.1.3.3 Alle kjente leverandører skal utpekes på grunnlag av en validering av

- a) sikkerhetsprogrammets relevans og fullstendighet med hensyn til nr. 9.1.4, og
- b) gjennomføringen av sikkerhetsprogrammet uten mangler.

Dersom vedkommende myndighet eller lufthavnoperatøren ikke lenger er overbevist om at den kjente leverandøren oppfyller kravene i nr. 9.1.4, skal lufthavnoperatøren umiddelbart tilbakekalle leverandørens status som kjent leverandør.

9.1.3.4 Vedkommende myndighet skal i sitt nasjonale sikkerhetsprogram for sivil luftfart som nevnt i artikkel 10 i forordning (EF) nr. 300/2008, angi om valideringen av sikkerhetsprogrammet og gjennomføringen av det skal foretas av en nasjonal revisor, en validerer av luftfartssikkerhet i EU eller av en person som opptre på vegne av lufthavnoperatøren og som er utpekt og har fått opplæring for dette formål.

Valideringen må registreres og, med mindre annet er angitt i denne rettsakten, foretas før utpeking, og skal deretter gjentas hvert annet år.

Dersom valideringen ikke gjøres på vegne av lufthavnoperatøren, skal all dokumentasjon om valideringen stilles til rådighet for lufthavnoperatøren.

9.1.3.5 Valideringen av gjennomføringen av sikkerhetsprogrammet som bekrefter at mangler ikke forekommer, skal bestå av enten

- a) et besøk på stedet av leverandøren hvert annet år, eller
- b) regelmessige kontroller før adgang til det sikkerhetsbegrensede området der forsyninger leveres fra denne kjente leverandøren, fra og med utpekingen, herunder:
 - en verifisering av at personen som leverer forsyningene på vegne av den kjente leverandøren har fått tilstrekkelig opplæring,
 - en verifisering av at forsyningene er tilstrekkelig sikret, og
 - gjennomføring av forsyningene på samme måte som med forsyninger som kommer fra en ukjent leverandør.

Disse kontrollene skal foretas på en uforutsigbar måte og finne sted minst enten hver tredje måned eller av 20 % av den kjente leverandørens forsyninger til lufthavnoperatøren.

Alternativ b) kan anvendes bare dersom vedkommende myndighet i sitt nasjonale sikkerhetsprogram for sivil luftfart har fastsatt at valideringen skal foretas av en person som opptrer på vegne av lufthavnoperatøren.

9.1.3.6 De anvendte metodene og framgangsmåtene som skal følges i løpet av og etter utpeking, skal fastsettes i lufthavnoperatøren sikkerhetsprogram.

9.1.3.7 Lufthavnoperatøren skal oppbevare

- a) en liste over alle kjente leverandører den har utpekt, med angivelse av utløpsdatoen for utpekingen, og
- b) den undertegnede erklæringen, en kopi av sikkerhetsprogrammet og eventuelle rapporter om gjennomføringen for hver kjent leverandør, minst fram til seks måneder etter utpekingen er utløpt.

Disse dokumentene skal på anmodning stilles til rådighet for vedkommende myndighet med henblikk på samsvars-kontroll.

9.1.4 Sikkerhetskontroll som skal gjennomføres av kjente leverandører eller lufthavnoperatører

9.1.4.1 En kjent leverandør av forsyninger til lufthavnen eller en lufthavnoperatør som leverer forsyninger til et sikkerhetsbegrenset område, skal

- a) utpeke en person som ansvarlig for sikkerheten i foretaket,
- b) sikre at personer med adgang til forsyninger til lufthavnen får generell sikkerhetsopplæring i samsvar med nr. 11.2.7 før de gis adgang til forsyningene,
- c) hindre ulovlig adgang til sine lokaler og forsyninger til lufthavnen,
- d) i rimelig grad sikre at ingen forbudte gjenstander skjules i forsyninger til lufthavnen, og
- e) forsegle eller fysisk beskytte alle kjøretøyer og/eller containere som benyttes til å transportere forsyninger til lufthavnen.

Bokstav e) får ikke anvendelse ved transport på flyside.

9.1.4.2 Dersom en kjent leverandør benytter et annet foretak som ikke er en kjent leverandør hos lufthavnoperatøren, til transport av forsyninger til lufthavnen, skal den kjente leverandøren sørge for at alle sikkerhetskontroller oppført i dette nummer blir gjennomført.

9.2 BESKYTTELSE AV FORSYNINGER TIL LUFTHAVNEN

Nærmere bestemmelser om beskyttelse av forsyninger til lufthavnen er fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

9.3 YTTERLIGERE SIKKERHETSTILTAK FOR FORSYNINGER AV VÆSKER, AEROSOLER OG GELER SAMT FORSEGLINGSPOSER

9.3.1 Forsyninger av forseglingsposer skal leveres i forseglet emballasje til et flysideområde etter det punktet der ombordstigningskortene kontrolleres, eller til et sikkerhetsbegrenset område.

9.3.2 Fra de først tas imot på flyside eller i et sikkerhetsbegrenset område og fram til de selges på utsalgsstedet, skal væsker, aerosoler og geler samt forseglingsposer beskyttes mot inngrep fra uvedkommende.

9.3.3 Nærmere bestemmelser om de ytterligere sikkerhetstiltakene for forsyninger av væsker, aerosoler og geler samt forseglingsposer er fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

TILLEGG 9-A

FORPLIKTELSESERKLÆRING

KJENT LEVERANDØR AV FORSYNINGER TIL LUFTHAVNEN

I samsvar med europaparlaments og rådsforordning (EF) nr. 300/2008⁽¹⁾ og dens gjennomføringsrettsakter

erklærer jeg at

— [foretakets navn] vil

- a) utpeke en person som ansvarlig for sikkerheten i foretaket,
- b) sikre at personer med adgang til forsyninger til lufthavnen gjennomgår generell sikkerhetsopplæring i samsvar med nr. 11.2.7 i vedlegget til gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998 før de gis adgang til forsyningene. Dessuten sikre at personer som gjennomsøker forsyninger til lufthavnen, gjennomgår opplæring i samsvar med nr. 11.2.3.3 i vedlegget til gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998 og at personer som utfører annen sikkerhetskontroll av forsyninger til lufthavnen, gjennomgår opplæring i samsvar nr. 11.2.3.10 i vedlegget til gjennomføringsforordning (EU) nr. 2015/1998,
- c) hindre ulovlig adgang til sine lokaler og forsyninger til lufthavnen,
- d) i rimelig grad sikre at ingen forbudte gjenstander skjules i forsyninger til lufthavnen, og
- e) forsegle eller fysisk beskytte alle kjøretøyer og/eller containere som benyttes til å transportere forsyninger til lufthavnen (dette nummer skal ikke gjelde ved transport på flyside).

Dersom det benyttes et annet foretak som ikke er en kjent leverandør hos lufthavnoperatøren, til transport av forsyninger, skal [foretakets navn] sørge for at alle ovennevnte sikkerhetskontroller blir gjennomført, og

- [foretakets navn] vil, for å sikre overholdelse, samarbeide fullt ut i forbindelse med alle nødvendige inspeksjoner og gi inspektørene adgang til alle dokumenter de ber om,
- [foretakets navn] vil underrette [lufthavnoperatørens navn] om eventuelle alvorlige sikkerhetsbrudd og om eventuelle mistenkelige forhold som kan ha betydning for forsyninger til lufthavnen, særlig eventuelle forsøk på å skjule forbudte gjenstander i forsyninger,
- [foretakets navn] vil sørge for at alt berørt personell får opplæring i samsvar med kapittel 11 i vedlegget til gjennomføringsforordning (EU) 2015/1998, og er klar over sitt sikkerhetsansvar, og
- [foretakets navn] vil underrette [lufthavnoperatørens navn] dersom
 - a) det nedlegger sin virksomhet, eller
 - b) det ikke lenger oppfyller kravene i gjeldende EU-regelverk.

Jeg påtar meg det fulle ansvaret for denne erklæring.

Lovlig stedfortreder

Navn:

Dato:

Underskrift:

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 300/2008 av 11. mars 2008 om felles bestemmelser om sikkerhet i sivil luftfart og om oppheving av forordning (EF) nr. 2320/2002 (EUT L 97 av 9.4.2008, s. 72).

10. SIKKERHETSTILTAK UNDER FLYGINGEN

Ingen bestemmelser i denne forordning.

11. REKRUTTERING OG OPPLÆRING AV PERSONELL**11.0 ALMINNELIGE BESTEMMELSER**

- 11.0.1 Den myndighet, den lufthavnoperatør, det luftfartsselskap eller det foretak som ansetter personer som gjennomfører, eller er ansvarlige for å gjennomføre, tiltak som i samsvar med det nasjonale sikkerhetsprogrammet for sivil luftfart nevnt i artikkel 10 i forordning (EF) nr. 300/2008 er dens/dets ansvar, skal sikre at disse personene overholder standardene fastsatt i dette kapittel.
- 11.0.2 I dette kapittel menes med «sertifisering» en formell vurdering som foretas av eller på vegne av vedkommende myndighet for å bekrefte at en person har fullført og bestått den nødvendige opplæring og har de nødvendige kvalifikasjoner til å utføre sine oppgaver på en tilfredsstillende måte.
- 11.0.3 I dette kapittel menes med «bostedsstat» enhver stat der personen har hatt bosted uten avbrudd i minst seks måneder, og med et «opphold» i utdanning eller arbeid menes ethvert opphold på mer enn 28 dager.
- 11.0.4 I dette kapittel menes med «kompetanse» å kunne dokumentere tilstrekkelige kunnskaper og ferdigheter.
- 11.0.5 Kvalifikasjoner som personer har opparbeidet før ansettelsen, kan tas i betraktning ved vurdering av behovet for opplæring i henhold til dette kapittel.
- 11.0.6 Dersom de relevante kvalifikasjonene som kreves i denne forordning, men som ikke er spesifikke for luftfartssikkerhet, er opparbeidet gjennom opplæring som ikke er gitt av en instruktør i samsvar med nr. 11.5 i denne forordning og/eller gjennom kurs som ikke er spesifisert eller godkjent av vedkommende myndighet, kan de tas i betraktning ved vurdering av opplæringsbehov i henhold til dette kapittel.
- 11.0.7 Dersom en person har fått opplæring og har tilegnet seg de kvalifikasjonene som angis i nr. 11.2, behøver ikke personen å ta denne opplæringen på nytt for en annen funksjon, med mindre det dreier seg om periodisk opplæring.

11.1 REKRUTTERING

- 11.1.1 Personer som rekrutteres for å gjennomføre eller for å ha ansvaret for gjennomføringen av gjennom søking, adgangskontroll eller annen sikkerhetskontroll i et sikkerhetsbegrenset område, skal med tilfredsstillende resultat ha vært underkastet en vandelskontroll.
- 11.1.2 Personer som rekrutteres for å gjennomføre eller for å ha ansvaret for gjennomføringen av gjennom søking, adgangskontroll eller annen sikkerhetskontroll i et annet område enn et sikkerhetsbegrenset område, skal med tilfredsstillende resultat ha vært underkastet en vandelskontroll eller en kontroll før ansettelse. Med mindre annet er angitt i denne forordning, skal vedkommende myndighet i samsvar med gjeldende nasjonale bestemmelser avgjøre om det skal utføres en vandelskontroll eller en kontroll før ansettelse.
- 11.1.3 I samsvar med gjeldende unionsbestemmelser og nasjonal rett skal en vandelskontroll minst
- fastslå personens identitet på grunnlag av dokumentasjon,
 - omfatte strafferegisteret i alle bostedsstater i minst de fem foregående årene, og
 - omfatte arbeid, utdanning og eventuelle opphold i disse i minst de fem foregående årene.
- 11.1.4 I samsvar med gjeldende unionsbestemmelser og nasjonal rett skal en kontroll før ansettelse minst
- fastslå personens identitet på grunnlag av dokumentasjon,
 - omfatte arbeid, utdanning og eventuelle opphold i disse i minst de fem foregående årene, og
 - medføre krav om at personen undertegner en erklæring om eventuell kriminell fortid i alle bostedsstater i minst de fem foregående årene.

- 11.1.5 Vandelskontrollen eller kontrollen før ansettelse skal fullføres før personen gjennomgår eventuell sikkerhetsopplæring som innebærer adgang til opplysninger som ikke er offentlige. Vandelskontrollen skal gjentas jevnlig, og minst hvert femte år.
- 11.1.6 Ansettelsesprosessen for alle personer som ansettes i henhold til nr.11.1.1 og 11.1.2, skal omfatte minst en skriftlig søknad og en intervjurunde med henblikk på en første vurdering av personens kvalifikasjoner og egnethet.
- 11.1.7 Personer som ansettes for å utføre sikkerhetskontroll, skal ha de mentale og fysiske evner og ferdigheter som kreves for å utføre disse oppgavene på en effektiv måte, og skal allerede i starten av ansettelsesprosessen gjøres oppmerksom på disse kravene.

Disse evnene og ferdighetene skal vurderes under ansettelsesprosessen og før en eventuell prøvetid er avsluttet.

- 11.1.8 Opplysninger om ansettelsen, også resultatene av eventuelle vurderingstester, skal for alle personer som ansettes i henhold til nr. 11.1.1 og 11.1.2, oppbevares minst så lenge disse personenes arbeidsavtale varer.

11.2 OPPLÆRING

11.2.1 Alminnelige opplæringskrav

- 11.2.1.1 Før personer gis tillatelse til å utføre sikkerhetskontroll uten tilsyn, skal de ha fullført og bestått nødvendig opplæring.

- 11.2.1.2 Opplæringen av personer som utfører oppgavene omhandlet i nr. 11.2.3.1–11.2.3.5 og nr. 11.2.4, skal omfatte teori, praksis og opplæring på arbeidsplassen.

- 11.2.1.3 Kursinnholdet skal spesifiseres eller godkjennes av vedkommende myndighet før

- a) en instruktør gir opplæring som kreves i henhold til forordning (EF) nr. 300/2008 og dens gjennomføringsrettsakter, eller
- b) et datamaskinbasert opplæringskurs brukes med sikte på å oppfylle kravene i forordning (EF) nr. 300/2008 og dens gjennomføringsrettsakter.

Datamaskinbasert opplæring kan brukes med eller uten bistand fra en instruktør eller veileder.

- 11.2.1.4 Opplysninger om opplæringen skal for alle opplærte personer oppbevares minst så lenge personenes arbeidsavtale varer.

11.2.2 Grunnopplæring

Grunnopplæring av personer som utfører oppgaver som angitt i nr. 11.2.3.1, 11.2.3.4 og 11.2.3.5 samt 11.2.4, 11.2.5 og 11.5, skal gi følgende kvalifikasjoner:

- a) kunnskap om tidligere ulovlige anslag mot sivil luftfart, terrorhandlinger og aktuelle trusler,
- b) kunnskap om den rettslige rammen for luftfartssikkerhet,
- c) kunnskap om målene med og organiseringen av luftfartssikkerheten, herunder forpliktelser og ansvar for personer som utfører sikkerhetskontroll,
- d) kunnskap om adgangskontrollprosedyrer,
- e) kunnskap om identitetskortsystemene som brukes i lufthavnen,
- f) kunnskap om framgangsmåter for å anrope personer og om omstendigheter der personer bør anropes eller rapporteres,
- g) kunnskap om rapporteringsprosedyrer,

- h) evne til å identifisere forbudte gjenstander,
- i) evne til å reagere hensiktsmessig på sikkerhetsrelaterte hendelser,
- j) kunnskap om hvordan menneskers atferd og reaksjoner kan påvirke sikkerheten, og
- k) evne til å uttrykke seg klart og overbevisende.

11.2.3 **Arbeidsspesifikk opplæring for personer som utfører sikkerhetskontroll**

11.2.3.1 Arbeidsspesifikk opplæring av personer som gjennomfører personer, håndbagasje, medbrakte gjenstander og innsjekket bagasje, skal gi følgende kvalifikasjoner:

- a) forståelse av utformingen av gjennomføringsstedet og gjennomføringsprosessen,
- b) kunnskap om hvordan forbudte gjenstander kan skjules,
- c) evne til å reagere hensiktsmessig ved påvisning av forbudte gjenstander,
- d) kunnskap om det benyttede sikkerhetsutstyrets eller de benyttede gjennomføringsmetodenes kapasitet og begrensninger,
- e) kunnskap om nødprosedyrer.

Dersom den berørte personens oppgaver krever det, skal opplæringen også gi følgende kvalifikasjoner:

- f) mellommenneskelige ferdigheter, særlig kunnskap om håndtering av kulturforskjeller og mulige forstyrrende passasjerer,
- g) kunnskap om teknikker for manuell gjennomføring,
- h) evne til å utføre manuell gjennomføring i samsvar med en standard som i rimelig grad sikrer at skjulte forbudte gjenstander blir oppdaget,
- i) kunnskap om unntak fra gjennomføring og særlige sikkerhetsprosedyrer,
- j) evne til å betjene sikkerhetsutstyret som brukes,
- k) evne til riktig tolking av bilder som genereres av sikkerhetsutstyret, og
- l) kunnskap om krav til beskyttelse av innsjekket bagasje.

11.2.3.2 Opplæringen av personer som utfører gjennomføring av frakt og post, skal gi følgende kvalifikasjoner:

- a) kunnskap om tidligere ulovlige anslag mot sivil luftfart, terrorhandlinger og aktuelle trusler,
- b) kjennskap til gjeldende krav i regelverket,
- c) kunnskap om målene med og organiseringen av luftfartssikkerheten, herunder forpliktelser og ansvar for personer som utfører sikkerhetskontroll i forsyningskjeden,
- d) evne til å identifisere forbudte gjenstander,
- e) evne til å reagere hensiktsmessig ved påvisning av forbudte gjenstander,
- f) kunnskap om det benyttede sikkerhetsutstyrets eller de benyttede gjennomføringsmetodenes kapasitet og begrensninger,
- g) kunnskap om hvordan forbudte gjenstander kan skjules,
- h) kunnskap om nødprosedyrer,
- i) kunnskap om krav til beskyttelse av frakt og post.

Dersom den berørte personens oppgaver krever det, skal opplæringen også gi følgende kvalifikasjoner:

- j) kunnskap om krav til gjennom søking av frakt og post, herunder unntak og særlige sikkerhetsprosedyrer,
- k) kunnskap om hvilke gjennom søkingsmetoder som egner seg til ulike typer frakt og post,
- l) kunnskap om teknikker for manuell gjennom søking,
- m) evne til å utføre manuell gjennom søking i samsvar med en standard som i rimelig grad sikrer at skjulte forbudte gjenstander blir oppdaget,
- n) evne til å betjene sikkerhetsutstyret som brukes,
- o) evne til riktig tolking av bilder som genereres av sikkerhetsutstyret,
- p) kunnskap om transportkrav.

11.2.3.3 Opplæringen av personer som utfører gjennom søking av luftfartsselskapers post og materiell, av forsyninger til flygingen og av forsyninger til lufthavnen, skal gi følgende kvalifikasjoner:

- a) kunnskap om tidligere ulovlige anslag mot sivil luftfart, terrorhandlinger og aktuelle trusler,
- b) kjennskap til gjeldende krav i regelverket,
- c) kunnskap om målene med og organiseringen av luftfartssikkerheten, herunder forpliktelser og ansvar for personer som utfører sikkerhetskontroll i forsyningskjeden,
- d) evne til å identifisere forbudte gjenstander,
- e) evne til å reagere hensiktsmessig ved påvisning av forbudte gjenstander,
- f) kunnskap om hvordan forbudte gjenstander kan skjules,
- g) kunnskap om nødprosedyrer,
- h) kunnskap om det benyttede sikkerhetsutstyrets eller de benyttede gjennom søkingsmetodenes kapasitet og begrensninger.

Dersom den berørte personens oppgaver krever det, skal opplæringen også gi følgende kvalifikasjoner:

- i) kunnskap om teknikker for manuell gjennom søking,
- j) evne til å utføre manuell gjennom søking i samsvar med en standard som i rimelig grad sikrer at skjulte forbudte gjenstander blir oppdaget,
- k) evne til å betjene sikkerhetsutstyret som brukes,
- l) evne til riktig tolking av bilder som genereres av sikkerhetsutstyret,
- m) kunnskap om transportkrav.

11.2.3.4 Den særskilte opplæringen av personer som undersøker kjøretøyer, skal gi følgende kvalifikasjoner:

- a) kunnskap om lovfestede krav til undersøkelse av kjøretøyer, herunder unntak og særlige sikkerhetsprosedyrer,
- b) evne til å reagere hensiktsmessig ved påvisning av forbudte gjenstander,
- c) kunnskap om hvordan forbudte gjenstander kan skjules,
- d) kunnskap om nødprosedyrer,

- e) kunnskap om teknikker for undersøkelse av kjøretøyer, og
- f) evne til å undersøke kjøretøyer i samsvar med en standard som i rimelig grad sikrer at skjulte forbudte gjenstander blir oppdaget.

11.2.3.5 Den særskilte opplæringen av personer som utfører adgangskontroll i en lufthavn samt overvåking og patruljering, skal gi følgende kvalifikasjoner:

- a) kunnskap om lovfestede krav til adgangskontroll, herunder unntak og særlige sikkerhetsprosedyrer,
- b) kunnskap om adgangskontrollsystemene som brukes i lufthavnen,
- c) kunnskap om tillatelser som gir adgang til områder på flyside, herunder identitetskort og passersedler for kjøretøyer, og evne til å identifisere disse tillatelsene,
- d) kunnskap om framgangsmåter for patruljering og for anrop av personer, samt om omstendigheter der personer bør anropes eller rapporteres,
- e) evne til å reagere hensiktsmessig ved påvisning av forbudte gjenstander,
- f) kunnskap om nødprosedyrer,
- g) mellommenneskelige ferdigheter, særlig kunnskap om håndtering av kulturforskjeller og mulige forstyrrende passasjerer.

11.2.3.6 Opplæringen av personer som utfører sikkerhetsgjennom søking av luftfartøyer, skal gi følgende kvalifikasjoner:

- a) kunnskap om lovfestede krav til sikkerhetsgjennom søking av luftfartøyer,
- b) kunnskap om konfigurasjonen av den eller de luftfartøytyper som personen skal utføre sikkerhetsgjennom søking av,
- c) evne til å identifisere forbudte gjenstander,
- d) evne til å reagere hensiktsmessig ved påvisning av forbudte gjenstander,
- e) kunnskap om hvordan forbudte gjenstander kan skjules,
- f) evne til å utføre sikkerhetsgjennom søking av luftfartøyer i samsvar med en standard som i rimelig grad sikrer at skjulte forbudte gjenstander blir oppdaget.

Dersom personen innehar et identitetskort for lufthavnen, skal opplæringen dessuten føre til følgende kvalifikasjoner:

- g) kunnskap om tidligere ulovlige anslag mot sivil luftfart, terrorhandlinger og aktuelle trusler,
- h) kunnskap om den rettslige rammen for luftfartssikkerhet,
- i) kunnskap om målene med og organiseringen av luftfartssikkerheten, herunder forpliktelser og ansvar for personer som utfører sikkerhetskontroll,
- j) forståelse av utformingen av gjennom søkingsstedet og gjennom søkingsprosessen,
- k) kjennskap til adgangskontroll og relevante framgangsmåter for gjennom søking,
- l) kunnskap om de identitetskort for lufthavnen som brukes i lufthavnen.

11.2.3.7 Opplæringen av personer som sørger for å beskytte luftfartøyer, skal gi følgende kvalifikasjoner:

- a) kunnskap om hvordan luftfartøyer beskyttes og hvordan ulovlig adgang til luftfartøyer hindres,
- b) kunnskap om prosedyrer for forsegling av luftfartøyer, dersom dette er relevant for personen som skal gjennomgå opplæring,

- c) kunnskap om identitetskortsystemene som brukes i lufthavnen,
- d) kunnskap om framgangsmåter for å anrope personer og om omstendigheter der personer bør anropes eller rapporteres, og
- e) kunnskap om nødprosedyrer.

Dersom personen innehar et identitetskort for lufthavnen, skal opplæringen dessuten føre til følgende kvalifikasjoner:

- f) kunnskap om tidligere ulovlige anslag mot sivil luftfart, terrorhandlinger og aktuelle trusler,
- g) kunnskap om den rettslige rammen for luftfartssikkerhet,
- h) kunnskap om målene med og organiseringen av luftfartssikkerheten, herunder forpliktelser og ansvar for personer som utfører sikkerhetskontroll,
- i) forståelse av utformingen av gjennomøkningsstedet og gjennomøkningsprosessen,
- j) kjennskap til adgangskontroll og relevante framgangsmåter for gjennomøkning.

11.2.3.8 Opplæringen av personer som sørger for tilknytning mellom passasjerer og bagasje, skal gi følgende kvalifikasjoner:

- a) kunnskap om tidligere ulovlige anslag mot sivil luftfart, terrorhandlinger og aktuelle trusler,
- b) kjennskap til gjeldende krav i regelverket,
- c) kunnskap om målene med og organiseringen av luftfartssikkerheten, herunder forpliktelser og ansvar for personer som utfører sikkerhetskontroll,
- d) evne til å reagere hensiktsmessig ved påvisning av forbudte gjenstander,
- e) kunnskap om nødprosedyrer,
- f) kunnskap om krav og teknikker i forbindelse med tilknytningen mellom passasjerer og bagasje,
- g) kunnskap om krav til beskyttelse av luftfartsselskapers materiell som brukes ved håndtering av passasjerer og bagasje.

11.2.3.9 Opplæringen av personer som utfører annen sikkerhetskontroll av frakt og post enn gjennomøkning, skal gi følgende kvalifikasjoner:

- a) kunnskap om tidligere ulovlige anslag mot sivil luftfart, terrorhandlinger og aktuelle trusler,
- b) kjennskap til gjeldende krav i regelverket,
- c) kunnskap om målene med og organiseringen av luftfartssikkerheten, herunder forpliktelser og ansvar for personer som utfører sikkerhetskontroll i forsyningskjeden,
- d) kunnskap om framgangsmåter for å anrope personer og om omstendigheter der personer bør anropes eller rapporteres,
- e) kunnskap om rapporteringsprosedyrer,
- f) evne til å identifisere forbudte gjenstander,
- g) evne til å reagere hensiktsmessig ved påvisning av forbudte gjenstander,
- h) kunnskap om hvordan forbudte gjenstander kan skjules,
- i) kunnskap om krav til beskyttelse av frakt og post,
- j) kunnskap om transportkrav dersom dette er relevant.

11.2.3.10 Opplæringen av personer som utfører annen sikkerhetskontroll enn gjennom søking av luftfartsselskapers post og materialer, av forsyninger til flygingen og av forsyninger til lufthavnen, skal gi følgende kvalifikasjoner:

- a) kunnskap om tidligere ulovlige anslag mot sivil luftfart, terrorhandlinger og aktuelle trusler,
- b) kjennskap til gjeldende krav i regelverket,
- c) kunnskap om målene med og organiseringen av luftfartssikkerheten, herunder forpliktelser og ansvar for personer som utfører sikkerhetskontroll,
- d) kunnskap om framgangsmåter for å anrope personer og om omstendigheter der personer bør anropes eller rapporteres,
- e) kunnskap om rapporteringsprosedyrer,
- f) evne til å identifisere forbudte gjenstander,
- g) evne til å reagere hensiktsmessig ved påvisning av forbudte gjenstander,
- h) kunnskap om hvordan forbudte gjenstander kan skjules,
- i) kunnskap om krav til beskyttelse av luftfartsselskapers post og materiell, av forsyninger til flygingen og av forsyninger til lufthavnen, alt etter hva som er relevant, og
- j) kunnskap om transportkrav dersom dette er relevant.

11.2.4 **Særskilt opplæring av personer som fører direkte tilsyn med personer som utfører sikkerhetskontroll («tilsynsførere»)**

Den særskilte opplæringen av tilsynsførere skal i tillegg til de kvalifikasjoner som kreves av personene det føres tilsyn med, gi følgende kvalifikasjoner:

- a) kunnskap om gjeldende krav i regelverket og om hvordan de skal oppfylles,
- b) kunnskap om tilsynsoppgavene,
- c) kunnskap om den interne kvalitetskontrollen,
- d) evne til å reagere hensiktsmessig ved påvisning av forbudte gjenstander,
- e) kunnskap om nødprosedyrer,
- f) evne til å gi veiledning og opplæring på arbeidsplassen og til å motivere andre.

Dersom den berørte personens oppgaver krever det, skal opplæringen også gi følgende kvalifikasjoner:

- g) kunnskap om konflikthåndtering, og
- h) kunnskap om det benyttede sikkerhetsutstyrets eller de benyttede gjennom søkingsmetodenes kapasitet og begrensninger.

11.2.5 **Særskilt opplæring av personer med allment ansvar på nasjonalt eller lokalt plan for å sikre at et sikkerhetsprogram og gjennomføringen av dette overholder alle gjeldende rettslige bestemmelser («ansvarshavende for sikkerhet»)**

Den særskilte opplæringen av ansvarshavende for sikkerhet skal gi følgende kvalifikasjoner:

- a) kunnskap om gjeldende krav i regelverket og om hvordan de skal oppfylles,
- b) kunnskap om kvalitetskontrollen på internt plan, nasjonalt plan, unionsplan og internasjonalt plan,
- c) evne til å motivere andre,
- d) kunnskap om det benyttede sikkerhetsutstyrets eller de benyttede gjennom søkingsmetodenes kapasitet og begrensninger.

11.2.6 Opplæring av personer som ikke er passasjerer, og som må gis adgang til sikkerhetsbegrensede områder uten følge

11.2.6.1 Personer som ikke er passasjerer, og som må gis adgang til sikkerhetsbegrensede områder uten følge og ikke omfattes av nr. 11.2.3–11.2.5 eller nr. 11.5, skal gis sikkerhetsopplæring før de får utstedt tillatelse som gir dem slik adgang.

Vedkommende myndighet kan av objektive grunner fritta personer fra dette opplæringskravet dersom adgangen deres er begrenset til områder i terminalen som er tilgjengelige for passasjerer.

11.2.6.2 Sikkerhetsopplæringen skal gi følgende kvalifikasjoner:

- a) kunnskap om tidligere ulovlige anslag mot sivil luftfart, terrorhandlinger og aktuelle trusler,
- b) kjennskap til gjeldende krav i regelverket,
- c) kunnskap om målene med og organiseringen av luftfartssikkerheten, herunder forpliktelser og ansvar for personer som utfører sikkerhetskontroll,
- d) forståelse av utformingen av gjennomøkingsstedet og gjennomøkingsprosessen,
- e) kjennskap til adgangskontroll og relevante framgangsmåter for gjennomøking,
- f) kunnskap om de identitetskort for lufthavnen som brukes i lufthavnen.
- g) kunnskap om rapporteringsprosedyrer,
- h) evne til å reagere hensiktsmessig på sikkerhetsrelaterte hendelser.

11.2.6.3 Alle som har fått sikkerhetsopplæring, skal kunne vise at de har forstått alle emnene nevnt i nr. 11.2.6.2 før de får utstedt en tillatelse som gir dem adgang til sikkerhetsbegrensede områder uten følge.

11.2.7 Opplæring av personer med behov for generell sikkerhetsopplæring

Den generelle sikkerhetsopplæringen skal gi følgende kvalifikasjoner:

- a) kunnskap om tidligere ulovlige anslag mot sivil luftfart, terrorhandlinger og aktuelle trusler,
- b) kjennskap til gjeldende krav i regelverket,
- c) kunnskap om målene med og organiseringen av luftfartssikkerhet i arbeidsmiljøet, herunder forpliktelser og ansvar for personer som utfører sikkerhetskontroll,
- d) kunnskap om rapporteringsprosedyrer,
- e) evne til å reagere hensiktsmessig på sikkerhetsrelaterte hendelser.

Alle som gjennomgår generell sikkerhetsopplæring, skal kunne vise at de har forstått alle emnene nevnt i dette nummer, før de tiltrer tjenesten.

Denne opplæringen gjelder ikke instruktører som omfattes av nr. 11.5.

11.3 SERTIFISERING ELLER GODKJENNING

11.3.1 Personer som utfører oppgavene oppført i nr. 11.2.3.1–11.2.3.5, skal gjennomgå

- a) en innledende sertifisering eller godkjenning og
- b) personer som betjener røntgen eller EDS-utstyr, eller operatører som betjener sikkerhetsskannere, skal sertifiseres på nytt minst hvert tredje år,
- c) alle andre personer skal sertifiseres eller godkjennes på nytt minst hvert femte år.

Personer som utfører oppgavene oppført i nr. 11.2.3.3, kan unntas fra disse kravene dersom de bare har tillatelse til å utføre visuell undersøkelse og/eller manuell gjennom søking.

11.3.2 Personer som betjener røntgen- eller EDS-utstyr, eller operatører som betjener sikkerhetsskannere, skal som et ledd i den innledende sertifiseringen eller godkjenningen bestå en standardisert bildetolkningstest.

11.3.3 Den fornyede sertifiseringen eller godkjenningen av personer som betjener røntgen eller EDS-utstyr, eller av operatører som betjener sikkerhetsskannere, skal omfatte både den standardiserte bildetolkningstest og en evaluering av driftsmessig ytelse.

11.3.4 Dersom fornyet sertifisering eller fornyet godkjenning ikke gjennomføres med tilfredsstillende resultat innen en rimelig frist, vanligvis høyst tre måneder, skal de tilknyttede sikkerhetsrettighetene kalles tilbake.

11.3.5 Opplysninger om sertifiseringen eller godkjenningen skal for alle sertifiserte eller godkjente personer oppbevares minst så lenge personenes arbeidsavtale varer.

11.4 PERIODISK OPPLÆRING

11.4.1 Personer som betjener røntgen- eller EDS-utstyr, skal gjennomgå periodisk opplæring som består av opplæring og testing i bildegjenkjenning. Denne opplæringen skal skje i form av

a) undervisning i klasserom eller ved datamaskin, eller

b) TIP-opplæring på arbeidsplassen, forutsatt at det benyttede røntgen- eller EDS-utstyret inneholder en TIP-samling av minst 6 000 bilder, som angitt nedenfor, og at personen arbeider med dette utstyret i minst en tredel av sin arbeidstid.

Testresultatene skal meddeles personen og registreres, og de kan tas i betraktning som et ledd i den fornyede sertifiseringen eller godkjenningen.

Dersom opplæringen skjer i form av klasseromsopplæring og/eller datamaskinbasert opplæring, skal personene gjennomgå opplæring og testing i bildegjenkjenning i minst seks timer hver sjetten måned ved bruk av enten

— en bildesamling som inneholder minst 1 000 bilder av minst 250 ulike forbudte gjenstander, herunder bilder av deler av forbudte gjenstander, der hver gjenstand avbildes fra en rekke ulike vinkler, og der bildeutvalget er uforutsigbart under opplæringen og testing, eller

— de hyppigst oversette TIP-bildene fra den TIP-samlingen som brukes, kombinert med bilder av nylig beslaglagte forbudte gjenstander av alle slag som er relevante for den aktuelle typen gjennom søking, forutsatt at de bare brukes én gang under opplæringen av en bestemt kontrollør i en treårsperiode.

For TIP-opplæring på arbeidsplassen skal TIP-samlingen inneholde minst 6 000 bilder av minst 1 500 ulike forbudte gjenstander, herunder bilder av deler av forbudte gjenstander, der hver gjenstand er avbildet fra en rekke ulike vinkler.

11.4.2 Operatører av sikkerhetsskannere skal gjennomgå periodisk opplæring som består av opplæring og testing i bildegjenkjenning. Denne opplæringen skal skje i form av klasseromsopplæring og/eller datamaskinbasert opplæring i minst seks timer hver seks månedersperiode.

Testresultatene skal meddeles personen og registreres, og de kan tas i betraktning som et ledd i den fornyede sertifiseringen eller godkjenningen.

11.4.3 Personer som utfører oppgavene oppført i nr. 11.2, men ikke oppgavene i nr. 11.4.1 og 11.4.2, skal gjennomgå periodisk opplæring tilstrekkelig ofte til å sikre at kvalifikasjonene opprettholdes og opparbeides i takt med utviklingen på sikkerhetsområdet.

Periodisk opplæring skal gjennomføres

- a) for kvalifikasjoner som opparbeides i grunnopplæringen, spesialopplæringen og sikkerhetsopplæringen, minst hvert femte år eller, dersom kompetansen ikke har vært utøvd i mer enn seks måneder, før vedkommende går tilbake til å utføre sikkerhetsoppgaver, og
- b) for nye eller utvidede kvalifikasjoner, etter behov slik at det sikres at personer som gjennomfører eller er ansvarlige for gjennomføringen av sikkerhetskontroll, raskt underrettes om nye trusler og om nye lovfestede krav innen de må anvendes.

Kravene i bokstav a) får ikke anvendelse på kvalifikasjoner som er opparbeidet ved spesialopplæring og som ikke lenger kreves for den berørte personens arbeidsoppgaver.

11.4.4 Opplysninger om den periodisk opplæringen skal for alle opplærte personer oppbevares minst så lenge personenes arbeidsavtale varer.

11.5 INSTRUKTØRENE KVALIFIKASJONER

11.5.1 Instruktører skal minst oppfylle følgende krav:

- a) ha gjennomgått en vandelskontroll i samsvar med nr. 11.1.3 og 11.1.5 med vellykket resultat,
- b) ha kompetanse i undervisningsmetoder,
- c) ha kunnskap om arbeidsmiljøet innenfor det relevante luftfartssikkerhetsområdet,
- d) ha kompetanse i de sikkerhetselementene vedkommende skal gi undervisning i.

Sertifisering skal minst gjelde de instruktørene som har tillatelse til å gi opplæring i henhold til nr. 11.2.3.1–11.2.3.5 og nr. 11.2.4 (med mindre det gjelder opplæring av tilsynsførere som utelukkende fører tilsyn med personene nevnt i nr. 11.2.3.6–11.2.3.10) og 11.2.5.

11.5.2 Instruktørene skal få regelmessig opplæring i eller underretning om utviklingen på de relevante områdene.

11.5.3 Vedkommende myndighet skal vedlikeholde eller ha tilgang til lister over instruktører som utøver virksomhet i medlemsstaten.

11.5.4 Dersom vedkommende myndighet ikke lenger er overbevist om at en instruktørs undervisning gir personer relevante kvalifikasjoner, eller dersom instruktøren ikke består vandelskontrollen, skal vedkommende myndighet enten tilbakekalle godkjenningen av kurset eller sikre at instruktøren midlertidig eller endelig strykes fra listen over kvalifiserte instruktører, alt etter hva som er relevant. Dersom et slikt tiltak treffes, skal vedkommende myndighet også angi hvordan instruktøren kan søke om oppheving av den midlertidige strykningen fra listen, om gjeninnføring på listen over instruktører eller om fornyet godkjenning av kurset.

11.5.5 Alle kvalifikasjoner som en person har opparbeidet i en medlemsstat for å oppfylle kravene i henhold til dette kapittel, skal anerkjennes i andre medlemsstater.

11.6 VALIDERING AV LUFTFARTSSIKKERHET I EU

11.6.1 Validering av luftfartssikkerhet i EU er en standardisert, dokumentert, upartisk og objektiv prosess for å innhente og evaluere dokumentasjon for å fastslå det validerte foretakets nivå av samsvar med kravene fastsatt i forordning (EF) nr. 300/2008 og dens gjennomføringsrettsakter.

11.6.2 **Validering av luftfartssikkerhet i EU**

Validering av luftfartssikkerhet i EU

- a) kan være et krav for å få eller opprettholde en rettslig status i henhold til forordning (EF) nr. 300/2008 og dens gjennomføringsrettsakter,
- b) kan gjennomføres av en vedkommende myndighet eller en validerer som er godkjent som validerer av luftfartssikkerhet i EU eller en validerer som anses å ha likeverdige kvalifikasjoner, i samsvar med dette kapittel,

- c) skal vurdere sikkerhetstiltak som gjennomføres på det validerte foretakets eller deler av dette foretakets ansvar, og som foretaket søker validering for. Den skal minst bestå av
 - 1) en evaluering av sikkerhetsrelevant dokumentasjon, herunder det validerte foretakets sikkerhetsprogram eller tilsvarende, og
 - 2) en kontroll av gjennomføringen av luftfartssikkerhetstiltak, som skal omfatte en kontroll på stedet av det validerte foretakets relevante virksomhet, med mindre annet er oppgitt,
- d) og skal anerkjennes av alle medlemsstater.

11.6.3 **Krav til godkjenning av validerere av luftfartssikkerhet i EU**

11.6.3.1 Medlemsstatene skal godkjenne validerere av luftfartssikkerhet i EU på grunnlag av deres evne til samsvarsvurdering, som skal omfatte

- a) uavhengighet fra de foretak som valideres, med mindre annet angis,
- b) hensiktsmessig personellkompetanse på det sikkerhetsområdet som valideres, samt metoder for å vedlikeholde denne kompetansen på det nivå som nevnes i nr. 11.6.3.5, og
- c) valideringsprosessenes funksjonalitet og egnethet.

11.6.3.2 Dersom det er relevant, skal godkjenningen ta hensyn til akkrediteringsbevis for relevante harmoniserte standarder, dvs. EN-ISO/IEC 17020, i stedet for å vurdere evne til samsvarsvurdering på nytt.

11.6.3.3 En validerer av luftfartssikkerhet i EU kan være en enkeltperson eller et rettssubjekt.

11.6.3.4 Et nasjonalt akkrediteringsorgan opprettet i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 765/2008⁽¹⁾ kan gis fullmakt til å akkreditere rettssubjekters evne til samsvarsvurdering i forbindelse med validering av luftfartssikkerhet i EU, treffe forvaltningsmessige tiltak i forbindelse med dette og utføre overvåking av validering av luftfartssikkerhet i EU.

11.6.3.5 Enhver person som utfører validering av luftfartssikkerhet i EU, skal ha hensiktsmessig kompetanse og bakgrunn og skal oppfylle følgende krav:

- a) ha gjennomgått en vandelskontroll i samsvar med 11.1.3, som skal gjentas minst hvert femte år,
- b) utføre validering av luftfartssikkerhet i EU på en upartisk og objektiv måte, forstå betydningen av uavhengighet og anvende metoder for å unngå situasjoner der det oppstår interessekonflikter med hensyn til foretaket som valideres,
- c) ha tilstrekkelig teoretisk kunnskap og praktisk erfaring på området kvalitetskontroll i tillegg til de ferdigheter og personlige egenskaper som kreves for å samle inn, registrere og vurdere funn på grunnlag av en sjekklister, særlig med hensyn til
 - 1) prinsipper, prosedyrer og metoder for samsvarskontroll,
 - 2) faktorer som virker inn på menneskers ytelse og tilsyn,
 - 3) validererens rolle og fullmakter, herunder ved en interessekonflikt,

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 765/2008 av 9. juli 2008 om fastsettelse av kravene til akkreditering og markedstilsyn for markedsføring av produkter, og om oppheving av forordning (EØF) nr. 339/93 (EUT L 218 av 13.8.2008, s. 30).

- d) kunne framlegge dokumentasjon på relevant kompetanse på grunnlag av opplæring og/eller et minimum av arbeidserfaring fra følgende områder:
- 1) allmenne prinsipper for luftfartssikkerhet nedfelt i Unionens eller ICAOs standarder for luftfartssikkerhet,
 - 2) særlige standarder for den virksomhet som valideres, og hvordan de får anvendelse på driften,
 - 3) sikkerhetsteknikk og -metoder som er relevante for valideringsprosessen,
- e) gjennomgå periodisk opplæring tilstrekkelig ofte til å sikre at eksisterende kvalifikasjoner opprettholdes og nye kvalifikasjoner opparbeides for å ta hensyn til utviklingen på luftfartssikkerhetsområdet.
- 11.6.3.6 Vedkommende myndighet skal enten selv tilby opplæring for validerere av luftfartssikkerhet i EU eller godkjenne og føre en liste over egnede sikkerhetsopplæringskurs.
- 11.6.3.7 Medlemsstatene kan begrense godkjenningen av en validerer av luftfartssikkerhet i EU til bare å gjelde validering av virksomhet som utelukkende utføres på medlemsstatens territorium på vegne av vedkommende myndighet i medlemsstaten. I slike tilfeller får kravene i nr. 11.6.4.2 ikke anvendelse.
- 11.6.3.8 Godkjenningen av en validerer av luftfartssikkerhet i EU skal utløpe etter høyst fem år.
- 11.6.4 **Anerkjennelse og opphør av godkjenning som validerer av luftfartssikkerhet i EU**
- 11.6.4.1 En validerer av luftfartssikkerhet i EU skal ikke anses som godkjent før opplysningene om denne er registrert i Unionens database over sikkerhet i forsyningskjeden. Hver validerer av luftfartssikkerhet i EU skal få dokumentasjon på sin status av eller på vegne av vedkommende myndighet. I det tidsrommet opplysninger om validerere av luftfartssikkerhet i EU ikke kan legges inn i Unionens database over sikkerhet i forsyningskjeden, skal vedkommende myndighet formidle de nødvendige opplysningene om validereren av luftfartssikkerhet i EU til Kommisjonen, som skal gjøre dem tilgjengelig for medlemsstatene.
- 11.6.4.2 Godkjente validerere av luftfartssikkerhet i EU skal anerkjennes av alle medlemsstater.
- 11.6.4.3 Dersom en validerer av luftfartssikkerhet i EU ikke lenger oppfyller kravene i nr. 11.6.3.1 eller 11.6.3.5, skal den vedkommende myndighet som har godkjent validereren, trekke godkjenningen tilbake og fjerne validereren fra Unionens database over sikkerhet i forsyningskjeden.
- 11.6.4.4 Bransjeorganisasjoner og foretak de har ansvar for, som driver kvalitetssikringsprogrammer, kan godkjennes som validerere av luftfartssikkerhet i EU, forutsatt at tilsvarende tiltak i disse programmene sikrer upartisk og objektiv validering. Anerkjennelse skal skje i samarbeid mellom vedkommende myndigheter i minst to medlemsstater.
- 11.6.4.5 Kommisjonen kan anerkjenne valideringsvirksomhet som utføres av myndigheter eller validerere av luftfartssikkerhet underlagt en tredjestats eller en internasjonal organisasjons jurisdiksjon og som er anerkjent av samme tredjestat eller internasjonale organisasjon, dersom Kommisjonen kan bekrefte at den tilsvarende valideringen av luftfartssikkerhet i EU. Tillegg 6-Fiii skal inneholde en liste over disse.
- 11.6.5 **Rapport om validering av luftfartssikkerhet i EU («valideringsrapporten»)**
- 11.6.5.1 Valideringsrapporten skal dokumentere valideringen av luftfartssikkerhet i EU og minst inneholde
- a) en utfylt sjekklister undertegnet av validereren av luftfartssikkerhet i EU og på anmodning med kommentarer fra det validerte foretaket i nødvendig omfang,
 - b) en forpliktelseserklæring undertegnet av det validerte foretaket, og
 - c) en erklæring om uavhengighet i forhold til det validerte foretaket undertegnet av den personen som foretar valideringen av luftfartssikkerhet i EU.

- 11.6.5.2 Validereren av luftfartssikkerhet i EU skal fastslå i hvilken grad målene i sjekklisten er oppfylt, og registrere disse funnene i den relevante delen av sjekklisten.
- 11.6.5.3 En forpliktelseserklæring skal fastslå at det validerte foretaket forplikter seg til å fortsette driften i henhold til de driftsstandarder som er validert med vellykket resultat.
- 11.6.5.4 Det validerte foretaket erklære seg enig eller uenig i det samsvarsnivå som valideringsrapporten angir. En slik erklæring skal inngå i valideringsrapporten.
- 11.6.5.5 Sidenummerering, dato for valideringen av luftfartssikkerhet i EU og validererens og det validerte foretakets initialer på hver side skal være dokumentasjon på at valideringsrapporten er fullstendig.
- 11.6.5.6 Valideringsrapporten skal være på engelsk og om relevant leveres til vedkommende myndighet og til det validerte foretaket senest én måned etter at det er foretatt kontroll på stedet.
- 11.7 GJENSIDIG ANERKJENNELSE AV OPPLÆRING
- 11.7.1 Alle kvalifikasjoner som en person har opparbeidet i en medlemsstat for å oppfylle kravene i henhold til forordning (EF) nr. 300/2008 og dens gjennomføringsrettsakter, skal anerkjennes i andre medlemsstater.

TILLEGG 11-A

ERKLÆRING OM UAVHENGIGHET — VALIDERER AV LUFTFARTSSIKKERHET I EU

- a) Jeg bekrefter at jeg på en upartisk og objektiv måte har fastslått det validerte foretakets samsvarsnivå.
- b) Jeg bekrefter at jeg ikke er ansatt i det validerte foretaket og heller ikke har vært det de siste to årene.
- c) Jeg bekrefter at jeg ikke har noen økonomisk eller annen direkte eller indirekte interesse i resultatet av valideringen, det validerte foretaket eller dets tilknyttede foretak.
- d) Jeg bekrefter at jeg ikke har og heller ikke har hatt de siste 12 måneder noe forretningsmessig forhold i form av f.eks. opplæring eller rådgivning, utover valideringen, til det validerte foretaket på områder knyttet til luftfartssikkerhet.
- e) Jeg bekrefter at rapporten om validering av luftfartssikkerhet i EU er utarbeidet på grunnlag av en inngående kontroll og vurdering av relevant sikkerhetsdokumentasjon, herunder det validerte foretakets sikkerhetsprogram eller tilsvarende, og kontroller på stedet.
- f) Jeg bekrefter at rapporten om validering av luftfartssikkerhet i EU er utarbeidet på grunnlag av en vurdering av alle områder som er relevante for sikkerheten, og som validereren er pålagt å avgi en uttalelse om basert på den relevante EU-sjekklisten.
- g) Jeg bekrefter at jeg har anvendt en metode som muliggjør separate rapporter om validering av luftfartssikkerhet i EU for hvert foretak som valideres, og sikrer at kontrollene og vurderingene utføres objektivt og upartisk i de tilfeller flere foretak valideres samtidig.
- h) Jeg bekrefter at jeg ikke har mottatt økonomiske eller andre goder, annet enn et rimelig honorar for valideringen og godtgjørelse for utgifter til reise og opphold.

Jeg påtar meg det hele og fulle ansvar for rapporten om validering av luftfartssikkerhet i EU.

Navn på personen som utfører valideringen:

Navn på validereren av luftfartssikkerhet i EU:

Dato:

Underskrift:

12. SIKKERHETSUTSTYR

12.0 ALMINNELIGE BESTEMMELSER

12.0.1 Den myndighet, den operatør eller det foretak som bruker utstyr med henblikk på gjennomføring av tiltak som den/det i samsvar med det nasjonale sikkerhetsprogrammet for sivil luftfart nevnt i artikkel 10 i forordning (EF) nr. 300/2008 har ansvar for, skal treffe rimelige tiltak for å sikre at utstyret overholder standardene nevnt i dette kapittel.

Opplysninger som er gradert i samsvar med beslutning (EU, Euratom) 2015/44, skal stilles til rådighet av vedkommende myndighet for produsenter som har behov for innsyn.

12.0.2 Alt sikkerhetsutstyr skal testes rutinemessig.

12.0.3 Utstyrprodusenter skal framlegge en driftsmodell, og utstyret skal brukes i samsvar med denne.

12.1 METALLDETEKTORRAMME (WTMD)

12.1.1 Generelle prinsipper

12.1.1.1 Metalldetektorrammer skal minst kunne påvise og ved hjelp av en alarm varsle om nærmere angitte metallgjenstander både enkeltvis og i kombinasjon.

12.1.1.2 Metalldetektorrammen skal kunne påvise metallgjenstanden uansett gjenstandens plassering og retning.

12.1.1.3 Metalldetektorrammen skal være godt festet til et solid underlag.

12.1.1.4 Metalldetektorrammen skal ha en visuell indikator som viser når den er i drift.

12.1.1.5 Innretningen for justering av metalldetektorrammens påvisningsinnstillinger skal være beskyttet og bare være tilgjengelige for autoriserte personer.

12.1.1.6 Metalldetektorrammen skal avgi både en synlig og en hørbar alarm når den påviser metallgjenstander som nevnt i nr. 12.1.1.1. Alarmene skal kunne ses og høres innenfor en avstand på to meter.

12.1.1.7 Den synlige alarmen skal gi en indikasjon på styrken av signalet som metalldetektoren har påvist.

12.1.1.8 Metalldetektorrammen skal plasseres slik at den ikke påvirkes av interferenskilder.

12.1.2 Standarder for metalldetektorrammer

12.1.2.1 Det skal være to standarder for metalldetektorrammer. Detaljerte krav til disse standardene er fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

12.1.2.2 Alle metalldetektorrammer som utelukkende benyttes til gjennom søking av andre personer enn passasjerer, skal minst overholde standard 1.

12.1.2.3 Alle metalldetektorrammer som benyttes til gjennom søking av passasjerer, skal overholde standard 2.

12.1.3 Ytterligere krav til metalldetektorrammer

Alle metalldetektorrammer som det er inngått kontrakt om å installere fra 5. januar 2007, skal kunne

a) avgi et hørbart og/eller synlig signal for en viss prosentdel av personer som passerer gjennom metalldetektorrammen uten å utløse en alarm som nevnt i nr. 12.1.1.1. Det skal være mulig å stille inn denne prosentdelen,

b) telle antall personer som er gjennom søkt, unntatt personer som passerer gjennom metalldetektorrammen i motsatt retning,

c) telle antall alarmer, og

d) beregne antall alarmer som en prosentdel av antall gjennom søkte personer.

12.1.4 Ytterligere krav til metalldetektorrammer som brukes i kombinasjon med metalldetektorer for sko (SMD)

12.1.4.1 Alle metalldetektorrammer som brukes i kombinasjon med metalldetektorer for sko (SMD), skal kunne påvise og ved hjelp av en synlig advarsel minst angi spesifiserte metallgjenstander, både enkeltvis og sammen med andre gjenstander, og i hvilken høyde gjenstanden (eller gjenstandene) befinner seg på den personen som går gjennom rammen. Dette gjelder uavhengig av type og antall gjenstander og deres retning.

12.1.4.2 Alle metalldetektorrammer som brukes i kombinasjon med metalldetektorer for sko, skal kunne påvise og angi alle alarmer som utløses av metallgjenstander på en person i minst to soner. Den første sonen skal tilsvare den nederste delen av en persons bein og strekke seg fra gulvet og høyst 35 cm over gulvet. Alle andre soner skal være over den første sonen.

12.2 HÅNDHOLDTE METALLDETEKTORER (HHMD)

12.2.1 Håndholdte metalldetektorer skal kunne påvise jernholdige og ikke-jernholdige metallgjenstander. Påvisningen og identifikasjonen av det påviste metalllets plassering skal angis ved hjelp av en alarm.

12.2.2 Innretningen for justering av den håndholdte metalldetektorens følsomhet skal være beskyttet og bare være tilgjengelig for autoriserte personer.

12.2.3 Den håndholdte metalldetektoren skal avgi en hørbar alarm når den påviser metallgjenstander. Alarmen skal kunne høres innenfor en avstand på én meter.

12.2.4 Den håndholdte metalldetektorens ytelse skal ikke påvirkes av interferensilder.

12.2.5 Den håndholdte metalldetektoren skal ha en visuell indikator som viser når den er i drift.

12.3 RØNTGENUTSTYR

Røntgenutstyr skal oppfylle de detaljerte kravene fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

12.4 SYSTEMER FOR PÅVISNING AV EKSPLOSIVER (EDS)

12.4.1 Generelle prinsipper

12.4.1.1 Systemer for påvisning av eksplosiver (EDS) skal kunne påvise og ved hjelp av en alarm varsle om nærmere angitte enkeltmengder av eksplosivt materiale, samt mengder større enn dette, som befinner seg i bagasje eller andre forsendelser.

12.4.1.2 Påvisningen skal være uavhengig av eksplosivenes form, plassering og retning.

12.4.1.3 EDS-systemet skal avgi en alarm i følgende tilfeller:

- når det påviser eksplosivt materiale,
- når det påviser en gjenstand som hindrer påvisning av eksplosive materialer, og
- når innholdet i en veske eller forsendelse er for kompakt til å kunne analyseres.

12.4.2 Standarder for EDS

12.4.2.1 Alle EDS-systemer som er installert før 1. september 2014 skal minst overholde standard 2.

12.4.2.2 Standard 2 utløper 1. september 2020.

12.4.2.3 Vedkommende myndighet kan tillate at EDS-systemer som overholder standard 2 og er installert mellom 1. januar 2011 og 1. september 2014, fortsatt brukes fram til senest 1. september 2022.

- 12.4.2.4 Vedkommende myndighet skal underrette Kommissjonen når den tillater at EDS-systemer som overholder standard 2, fortsatt brukes etter 1. september 2020.
- 12.4.2.5 Alle EDS-systemer som er installert fra og med 1. september 2014, skal overholde standard 3.
- 12.4.2.6 Alle EDS-systemer skal overholde standard 3 senest 1. september 2020, med mindre nr. 12.4.2.3 får anvendelse.
- 12.4.2.7 Alt EDS-utstyr som er beregnet på gjennom søking av håndbagasje, skal minst overholde standard C1.
- 12.4.2.8 Alt EDS-utstyr som er beregnet på gjennom søking av håndbagasje som inneholder bærbare datamaskiner og andre store elektriske gjenstander, skal minst overholde standard C2.
- 12.4.2.9 Alt EDS-utstyr som er beregnet på gjennom søking av håndbagasje som inneholder bærbare datamaskiner og andre store elektriske gjenstander samt væsker, aerosoler og geler, skal minst overholde standard C3.

12.4.3 **Krav til bilde kvalitet for EDS**

Bilde kvaliteten for EDS skal oppfylle de detaljerte kravene fastsatt i Kommissjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

12.5 BILDEPROJEKSJON AV FORBUDTE GJENSTANDER («THREAT IMAGE PROJECTION», TIP)

12.5.1 **Generelle prinsipper**

- 12.5.1.1 Bildeprojeksjon av forbudte gjenstander («Threat Image Projection», TIP) skal kunne projisere kombinerte bilder av forbudte gjenstander («combined threat images», CTI) og bilder av fiktive forbudte gjenstander («fictional threat images», FTI).

CTI er røntgenbilder av vesker eller andre forsendelser som inneholder forbudte gjenstander.

FTI er røntgenbilder av forbudte gjenstander som projiseres på røntgenbilder av vesker eller andre forsendelser som gjennom søkes.

De forbudte gjenstandene skal projiseres et eller annet sted på røntgenbildene av vesker og andre forsendelser, på en jevnt fordelt måte og ikke i en fast posisjon.

Det skal være mulig å stille inn prosentdelen av CTI og FTI som skal projiseres.

Dersom CTI brukes,

- a) skal driftskonseptet sikre at kontrolløren ikke kan se veskene eller andre forsendelser som sendes inn i røntgen- eller EDS-utstyret, og ikke kan fastslå at det er eller kan være et CTI som projiseres, og
- b) skal TIP-systemet og størrelsen på samlingen i rimelig grad sikre at en kontrollør ikke eksponeres for det samme CTI-et igjen innen 12 måneder.

Dersom det brukes CTI TIP med EDS-utstyr som utelukkende brukes til gjennom søking av innsjekk bagasje, får kravet i bokstav b) anvendelse fra og med 1. januar 2019.

- 12.5.1.2 TIP skal ikke ha negativ innvirkning på røntgenutstyrets eller EDS-utstyrets ytelse og normale funksjon.

Kontrolløren skal ikke gis noen indikasjon på at et CTI eller FTI vil bli projisert eller er blitt projisert, før det vises en melding i samsvar med nr. 12.5.2.2.

- 12.5.1.3 Innretningen for styring av TIP skal være beskyttet og være tilgjengelig bare for autoriserte personer.

- 12.5.1.4 Det skal finnes en TIP-administrator med ansvar for konfigurasjonsstyring av TIP-systemet.

12.5.1.5 Vedkommende myndighet skal regelmessig kontrollere at TIP-systemene anvendes på korrekt måte, og sikre at systemene er korrekt konfigurert, herunder at CTI og FTI projiseres på en realistisk og relevant måte dersom disse er i bruk, at systemene er i samsvar med kravene, og at bildesamlingene er oppdatert.

12.5.2 TIP-systemets sammensetning

12.5.2.1 TIP skal minst omfatte

- a) en CTI- eller FTI-samling,
- b) en innretning for å vise og fjerne meldinger, og
- c) en innretning for å registrere og vise resultatene av kontrollørens reaksjoner.

12.5.2.2 TIP skal gi kontrolløren en melding i hvert av følgende tilfeller:

- a) når kontrolløren har reagert og et CTI eller FTI er projisert,
- b) når kontrolløren ikke har reagert og et CTI eller FTI er projisert,
- c) når kontrolløren har reagert og et CTI eller FTI ikke er projisert,
- d) når et forsøk på å projisere et CTI eller FTI mislyktes og var synlig for kontrolløren.

Meldingen skal vises på en slik måte at den ikke dekker over bildet av vesken eller forsendelsen den gjelder.

Meldingen skal vises helt til kontrolløren fjerner den. I tilfellene nevnt i bokstav a) og b) skal meldingen vises sammen med CTI eller FTI.

12.5.2.3 Kontrolløren skal måtte bruke en entydig identifikasjonskode for å få adgang til utstyr der TIP er installert og i drift.

12.5.2.4 TIP skal kunne lagre resultatene av de enkelte kontrollørens reaksjoner i minst tolv måneder og i et format som gjør det mulig å utarbeide rapporter.

12.5.2.5 TIP-systemets sammensetning er også underlagt de detaljerte kravene i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

12.6 UTSTYR TIL SPORPÅVISNING AV EKSPLOSIVER (ETD)

12.6.1 EDT-utstyr skal kunne samle inn og analysere spor av partikler eller damp fra forurensede flater, eller innholdet i bagasje eller forsendelser, og varsle med en alarm at eksplosiver er til stede. For å kunne brukes til gjennom søking skal utstyret oppfylle følgende krav:

- a) Forbruksvarer skal ikke brukes utover produsentens anbefalinger, eller dersom forbruksvarens ytelse ser ut til å være svekket på grunn av bruk.
- b) ETD-utstyr skal bare brukes i et miljø som utstyret er godkjent for.

Det skal finnes standarder for ETD-utstyr til prøvetaking av partikler og damp. Detaljerte krav til disse standardene er fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

12.6.2 Standarden for ETD-utstyr som brukes til prøvetaking av partikler, skal gjelde for ETD-utstyr som tas i bruk fra og med 1. september 2014.

12.6.3 Vedkommende myndighet kan tillate at ETD-utstyr til prøvetaking av partikler, og som ikke er sertifisert i samsvar med tillegg 12-L, og som tas i bruk før 1. juli 2014, fortsatt kan brukes fram til senest 1. juli 2020.

12.7 UTSTYR TIL GJENNOMSØKING AV VÆSKER, AEROSOLER OG GELER

12.7.1 **Generelle prinsipper**

12.7.1.1 Utstyr for påvisning av flytende eksplosiver (LEDS) skal kunne påvise og ved hjelp av en alarm varsle om nærmere angitte enkeltmengder av farlige materialer i væsker, aerosoler og geler.

12.7.1.2 Påvisningen skal være uavhengig av formen på beholderen med væsken, aerosolen eller gelen og hvilket materiale beholderen er framstilt av.

12.7.1.3 Utstyret skal brukes på en måte som sikrer at beholderen blir plassert og vinklet slik at utstyrets påvisningskapasitet utnyttes fullt ut.

12.7.1.4 Utstyret skal avgi en alarm i følgende tilfeller:

- a) når det påviser farlig materiale,
- b) når det påviser en gjenstand som hindrer påvisning av farlig materiale,
- c) når det ikke kan vurdere om væsken, aerosolen eller gelen er ufarlig eller ikke,
- d) når innholdet i vesken som gjennomføres, er for kompakt til å kunne analyseres.

12.7.2 **Standarder for systemer for påvisning av flytende eksplosiver (LEDS)**

12.7.2.1 Det skal være tre standarder for LEDS-utstyr. Detaljerte krav til disse standardene er fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

12.7.2.2 Alt LEDS-utstyr skal overholde standard 1.

LEDS-utstyr som overholder standard 1, kan brukes fram til senest 30. januar 2016.

12.7.2.3 Standard 2 får anvendelse på alt LEDS-utstyr som er installert den dagen denne forordning trer i kraft.

Alt LEDS-utstyr skal overholde standard 2 senest 31. januar 2016.

12.7.3 **Godkjenning av utstyr til gjennomføring av væsker, aerosoler og geler**

Utstyr som er godkjent av eller på vegne av vedkommende myndighet i en medlemsstat, og dermed anses for å overholde standardene fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005, skal av de andre medlemsstatene anerkjennes for å overholde disse standardene. Medlemsstatene skal meddele Kommisjonen navnet på de organer som er utpekt til å godkjenne utstyr, og på anmodning andre relevante opplysninger om disse organene. Kommisjonen skal underrette de øvrige medlemsstatene om organene.

12.8 GJENNOMSØKINGSMETODER MED BRUK AV NYE TEKNOLOGIER

12.8.1 En medlemsstat kan tillate en gjennomføringsmetode der det benyttes andre nye teknologier enn dem som er fastsatt i denne forordning, forutsatt at

- a) formålet er å vurdere en ny gjennomføringsmetode,
- b) det generelle sikkerhetsnivået som oppnås, ikke påvirkes negativt, og
- c) de berørte personene, herunder passasjerene, på egnet måte opplyses om at utprøving pågår.

12.8.2 Den berørte medlemsstaten skal før den planlagte innføringen underrette Kommisjonen og de andre medlemsstatene skriftlig om den foreslåtte gjennomføringsmetoden som den har til hensikt å tillate, og skal vedlegge en vurdering som viser hvordan det skal garanteres at den nye metoden oppfyller kravet i nr. 12.8.1 bokstav b). Meldingen skal også inneholde detaljerte opplysninger om hvor gjennomføringsmetoden planlegges brukt, og om vurderingsperiodens planlagte lengde.

12.8.3 Dersom medlemsstaten får et positivt svar fra Kommissjonen, eller dersom den ikke har mottatt noe svar innen tre måneder etter at Kommissjonen mottok den skriftlige anmodningen, kan medlemsstaten tillate at gjennomøkingsmetoden med bruk av nye teknologier innføres.

Dersom Kommissjonen ikke er overbevist om at den foreslåtte gjennomøkingsmetoden gir tilstrekkelige garantier for at det generelle luftfartssikkerhetsnivået i Unionen vil bli opprettholdt, skal den underrette medlemsstaten om årsakene til dette innen tre måneder etter at den mottok meldingen nevnt i nr. 12.8.2. I dette tilfellet skal den berørte medlemsstaten ikke begynne å bruke den nye gjennomøkingsmetoden før den har gitt Kommissjonen tilstrekkelige garantier.

12.8.4 Den lengste evalueringsperioden for hver gjennomøkingsmetode med bruk av nye teknologier skal være 18 måneder. Kommissjonen kan forlenge evalueringsperioden med inntil tolv måneder dersom medlemsstaten gir en tilfredsstillende begrunnelse for dette.

12.8.5 Minst hver sjette måned i løpet av evalueringsperioden skal vedkommende myndighet i medlemsstaten framlegge en framdriftsrapport for Kommissjonen. Kommissjonen skal underrette de andre medlemsstatene om innholdet i framdriftsrapporten. Dersom det ikke framlegges framdriftsrapporter, kan Kommissjonen be medlemsstaten om å innstille utprøvingen.

12.8.6 Dersom Kommissjonen på grunnlag av en rapport ikke er overbevist om at gjennomøkingsmetoden som prøves ut, gir tilstrekkelige garantier for at det generelle luftfartssikkerhetsnivået i Unionen vil bli opprettholdt, skal den underrette medlemsstaten om at utprøvingen skal innstilles til slike garantier kan gis.

12.8.7 Evalueringsperioden kan uansett ikke vare lenger enn 30 måneder.

12.9 BOMBEHUNDER

12.9.1 **Generelle prinsipper**

12.9.1.1 En bombehund (Explosive Detection Dog, EDD) skal kunne spore og markere nærmere angitte enkeltmengder av eksplosiver samt mengder større enn dette.

12.9.1.2 Springen skal være uavhengig av eksplosivens form, plassering og retning.

12.9.1.3 En bombehund skal slå alarm, i form av en passiv markering, når den oppdager eksplosiver som angitt i tillegg 12 D til Kommissjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

12.9.1.4 En bombehund og dens fører kan brukes ved gjennomøking dersom de begge er blitt godkjent hver for seg og sammen som en ekvipasje.

12.9.1.5 En bombehund og dens fører skal få grunnopplæring og periodisk opplæring for å sikre at de tilegner seg og beholder nødvendige kvalifikasjoner samt ved behov tilegner seg nye kvalifikasjoner.

12.9.1.6 For å bli godkjent skal en bombehundekvipasje (EDD-enhet), som består av en bombehund og dens fører eller førere, ha bestått et kurs.

12.9.1.7 En EDD-enhet skal godkjennes av eller på vegne av vedkommende myndighet i samsvar med tillegg 12-E og 12-F til Kommissjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

12.9.1.8 Etter vedkommende myndighets godkjenning kan en EDD-enhet brukes til gjennomøking med fritt søk eller REST-metoden («Remote Explosive Scent Tracing», luktregistrering fra prøver av eksplosivt materiale).

12.9.2 **Standarder for bombehunder**

12.9.2.1 Ytelseskravene til en bombehund er fastsatt i tillegg 12-D til Kommissjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

- 12.9.2.2 En EDD-enhet som brukes til gjennom søking av personer, håndbagasje, gjenstander som medbringes av andre personer enn passasjerer, kjøretøyer, luftfartøyer, forsyninger til flygingen og forsyninger til lufthavnen samt sikkerhetsbegrensede områder i en lufthavn, skal overholde standard 1.
- 12.9.2.3 En EDD-enhet som brukes til gjennom søking av innsjekket bagasje, luftfartsselskapers materiell, frakt og post, skal overholde standard 2.
- 12.9.2.4 En EDD-enhet som er godkjent for sporing av eksplosiver med REST-metoden, kan bare brukes til gjennom søking av frakt, og ikke til noen andre områder som omfattes av standard 2.
- 12.9.2.5 En bombehund som brukes til gjennom søking etter eksplosiver, skal merkes på en egnet måte, slik at den kan entydig identifiseres.
- 12.9.2.6 Når en bombehund arbeider med å spore eksplosiver, skal den alltid være ledsaget av føreren som er godkjent til å arbeide med nevnte hund.
- 12.9.2.7 En bombehund som er godkjent for fritt søk, kan ha bare én fører. En hundefører kan godkjennes som fører av høyst to bombehunder.
- 12.9.2.8 En bombehund som er godkjent for REST-metoden, kan ha høyst to førere.

12.9.3 **Opplæringskrav**

Alminnelige opplæringskrav

- 12.9.3.1 Opplæringen av en EDD-enhet skal omfatte teori, praksis og opplæring på arbeidsplassen.
- 12.9.3.2 Kursinnholdet skal spesifiseres eller godkjennes av vedkommende myndighet.
- 12.9.3.3 Opplæringen skal gjennomføres av eller på vegne av vedkommende myndighet med kvalifiserte instruktører i samsvar med nr. 11.5.
- 12.9.3.4 Hunder som skal læres opp i sporing av eksplosiver, skal læres opp og anvendes utelukkende for dette formål.
- 12.9.3.5 Under opplæringen skal det benyttes hjelpemidler som representerer eksplosiver.
- 12.9.3.6 Alle som håndterer hjelpemidlene, skal opplæres for å forebygge kontaminering.

Grunnopplæring for EDD-enheter

- 12.9.3.7 En EDD-enhet skal få grunnopplæring i samsvar med kravene fastsatt i nr. 12.9.3 i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.
- 12.9.3.8 Grunnopplæringen for en EDD-enhet skal omfatte praktisk opplæring i det tiltenkte arbeidsmiljøet.

Periodisk opplæring for EDD-enheter

- 12.9.3.9 En bombehund og dens fører skal få periodisk opplæring, både hver for seg og sammen som en enhet.
- 12.9.3.10 Den periodiske opplæringen skal opprettholde kvalifikasjonene fra grunnopplæringen samt kvalifikasjonene som opparbeides i takt med utviklingen på sikkerhetsområdet.
- 12.9.3.11 Periodisk opplæring for en EDD-enhet skal gjennomføres minst hver sjettede uke. Varigheten av den periodiske opplæringen skal være minst fire timer per seksukersperiode.
- 12.9.3.12 Nr. 11 får ikke anvendelse på bombehunder som minst en gang i uken får gjenkjennelsesopplæring for alle materialene som er oppført i tillegg 12-D til Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

Opplæringslogger for EDD-enheter

- 12.9.3.13 Opplysninger både om innledende og periodisk opplæring skal for både bombehunden og dens fører oppbevares minst så lenge som arbeidsavtalen varer, og skal på anmodning stilles til rådighet for vedkommende myndighet.

Praktisk opplæring for EDD-enheter

- 12.9.3.14 Når en bombehund brukes til gjennom søking, skal den få praktisk opplæring for å sikre at den oppfyller ytelseskravene fastsatt i tillegg 12-D til Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.
- 12.9.3.15 Den praktiske opplæringen skal skje på løpende og tilfeldig grunnlag i hele aktivitetsperioden, og skal måle bombehundens påvisningsevne ved hjelp av godkjente opplæringshjelpemidler.

12.9.4 Godkjenningsprosedyrer

- 12.9.4.1 Godkjenningsprosedyren skal sikre at følgende ferdigheter måles:

- a) bombehundens evne til å oppfylle påvisningskravene i tillegg 12-D til Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005,
- b) bombehundens evne til å markere passivt ved forekomst av eksplosiver,
- c) bombehundens og førerens evne til å samarbeide effektivt, og
- d) førerens evne til å føre bombehunden korrekt samt på hensiktsmessig vis tolke og reagere på bombehundens reaksjon ved forekomst av eksplosiver.

- 12.9.4.2 Godkjenningsprosedyren skal simulere alle arbeidsområdene som EDD-enheten kommer til å arbeide med.

- 12.9.4.3 EDD-enheten skal ha fullført og bestått opplæring på alle områdene som det søkes om godkjenning for.

- 12.9.4.4 Godkjenningsprosedyrene skal gjennomføres i samsvar med tillegg 12-E og 12-F til Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

- 12.9.4.5 En godkjenning skal være gyldig i høyst 12 måneder.

12.9.5 Kvalitetskontroll

- 12.9.5.1 EDD-enheten skal omfattes av de tiltak for kvalitetskontroll som er fastsatt i tillegg 12-G til Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

12.9.6 Gjennom søkingsmetoder

Nærmere krav er fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

12.10 METALLDETEKTORUTSTYR

Nærmere bestemmelser om bruken av metalldetektorutstyr er fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

12.11 SIKKERHETSSKANNERE**12.11.1 Generelle prinsipper**

En sikkerhetsskanner er et system for gjennom søking av personer og kan påvise metallgjenstander og ikke-metalliske gjenstander som bæres på kroppen eller i klærne.

En sikkerhetsskanner med operatør kan bestå av et påvisningssystem som genererer et bilde av en persons kropp som en operatør kan analysere for å fastslå om personen bærer en metallgjenstand eller en ikke-metallisk gjenstand på kroppen. Dersom operatøren oppdager en slik gjenstand, skal gjenstandens plassering meddeles kontrolløren for nærmere undersøkelse. I så fall skal operatøren anses som en integrert del av påvisningssystemet.

En sikkerhetsskanner med automatisk påvisning av forbudte gjenstander kan bestå av et påvisningssystem som automatisk gjenkjenner metallgjenstander og ikke-metalliske gjenstander som personen som gjennomføres, bærer på kroppen. Når systemet påviser en slik gjenstand, skal plasseringen angis på en strekfigur som vises for kontrolløren.

En sikkerhetsskanner for gjennomføring av passasjerer skal oppfylle følgende standarder:

- a) Sikkerhetsskannere skal minst påvise og ved hjelp av en alarm angi nærmere angitte metallgjenstander og ikke-metalliske gjenstander, herunder eksplosiver, både enkeltvis og kombinert med andre gjenstander.
- b) Påvisningen skal skje uavhengig av gjenstandens plassering og stilling.
- c) Systemet skal ha en visuell indikator som viser når det er i drift.
- d) Sikkerhetsskannere skal være slik plassert at ytelsen ikke påvirkes av interferensilder.
- e) Det skal daglig kontrolleres om sikkerhetsskannerne fungerer korrekt.
- f) Sikkerhetsskannerne skal brukes i samsvar med produsentens anvisninger.

Sikkerhetsskannere som brukes til gjennomføring av passasjerer, skal settes i drift og brukes i samsvar med rådsrekommendasjon 1999/519/EF⁽¹⁾ og europaparlaments- og rådsdirektiv 2013/35/EU⁽²⁾.

12.11.2 Standarder for sikkerhetsskannere

Ytelseskravene til sikkerhetsskannere er fastsatt i tillegg 12-K, som skal klassifiseres som «CONFIDENTIEL UE/EU CONFIDENTIAL» og behandles i samsvar med beslutning (EU, Euratom) 2015/44.

Sikkerhetsskannere skal overholde standarden fastsatt i tillegg 12-K fra ikrafttredelsen av denne forordning.

12.11.2.1 Alle sikkerhetsskannere skal overholde standard 1.

Standard 1 utløper 1. januar 2022.

12.11.2.2 Standard 2 gjelder for alle sikkerhetsskannere som installeres fra 1. januar 2019.

12.12 METALDETEKTORUTSTYR FOR SKO (SMD)

12.12.1 Generelle prinsipper

12.12.1.1 Metalldetektorutstyr for sko (SMD) skal minst kunne påvise og ved hjelp av en alarm varsle om nærmere angitte metallgjenstander, både enkeltvis og kombinert med andre gjenstander.

12.12.1.2 Påvisning ved bruk av metalldetektorutstyr for sko skal være uavhengig av metallgjenstandens plassering og retning.

12.12.1.3 Metalldetektorutstyret for sko skal plasseres på et solid underlag.

⁽¹⁾ Rådsrekommendasjon 1999/519/EF av 12. juli 1999 om begrensning av eksponering av allmennheten for elektromagnetiske felt (0 Hz–300 GHz) (EFT L 199 av 30.7.1999, s. 59).

⁽²⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2013/35/EU av 26. juni 2013 om minstekrav til helse og sikkerhet med hensyn til eksponering av arbeidstakere for risikoer i forbindelse med fysiske agenser (elektromagnetiske felter) (tjuende særdirktiv i henhold til artikkel 16 nr. 1 i direktiv 89/391/EØF) og om oppheving av direktiv 2004/40/EF (EUT L 179 av 29.6.2013, s. 1).

- 12.12.1.4 Metalldetektorutstyret for sko skal ha en visuell indikator som viser når den er i drift.
- 12.12.1.5 Innretningen for justering av påvisningsinnstillingene til metalldetektorutstyret for sko skal være beskyttet og bare være tilgjengelig for autoriserte personer.
- 12.12.1.6 Metalldetektorutstyret for sko skal avgi både en synlig og en hørbar alarm når den påviser metallgjenstander som nevnt i nr. 12.12.1.1. Alarmene skal kunne ses og høres innenfor en avstand på én meter.
- 12.12.1.7 Metalldetektorutstyret for sko skal plasseres slik at det ikke påvirkes av interferenskilder.

12.12.2 **Standarder for metalldetektorutstyr for sko**

- 12.12.2.1 Det skal være to standarder for metalldetektorutstyr for sko. Detaljerte krav til disse standardene er fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.
- 12.12.2.2 Alt metalldetektorutstyr for sko som utelukkende benyttes til gjennom søking av andre personer enn passasjerer, skal minst overholde standard 1.
- 12.12.2.3 Alt metalldetektorutstyr for sko som benyttes til gjennom søking av passasjerer, skal overholde standard 2.
- 12.12.2.4 Alt metalldetektorutstyr for sko skal kunne avklare årsaken til alarmer som er utløst av en metalldetektorramme i en høyde mellom gulvet og en minste høyde på 35 cm over gulvet.

12.13 PROGRAMMVARE FOR AUTOMATISK KLARERING (AUTO CLEAR SOFTWARE – ACS)

12.13.1 **Generelle prinsipper**

- 12.13.1.1 Programvare for automatisk klarering (ACS) skal kunne vurdere alle former for røntgenbilder som genereres med røntgen- eller EDS-utstyr for å avgjøre om de inneholder forbudte gjenstander, og bør umiddelbart kunne godkjenne bilder som ikke inneholder forbudte gjenstander.
 - 12.13.1.2 ACS skal vise kontrolløren de bildene som kan inneholde forbudte gjenstander, eller som er for kompliserte til at programvaren kan analysere dem.
 - 12.13.1.3 ACS skal ikke ha negativ innvirkning på røntgenutstyrets eller EDS-utstyrets ytelse og normale funksjon.
 - 12.13.1.4 Når ACS er i drift, skal kontrolløren gis en synlig indikasjon.
 - 12.13.1.5 Når ACS brukes på EDS-utstyr, skal det ikke hindre at alarmsignaler vises.
 - 12.13.1.6 ACS skal ikke klarere CTI og røntgenbilder som genereres med røntgen- eller EDS-utstyr som inneholder FTI som er projisert av TIP.
 - 12.13.1.7 Innretningen for styring av ACS skal være beskyttet og være tilgjengelig bare for autoriserte personer.
- ##### 12.13.2 **Ytelseskrav**
- 12.13.2.1 Nærmere bestemmelser om ytelseskravene til ACS er fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

TILLEGG 12-A

Nærmere bestemmelser om ytelseskravene til metalldetektorrammer og metalldetektorutstyr for sko er fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

TILLEGG 12-B

Nærmere bestemmelser om ytelseskravene til EDS er fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

TILLEGG 12-C

Nærmere bestemmelser om ytelseskravene til utstyr til gjennom søking av væsker, aerosoler og geler er fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

TILLEGG 12-D

Nærmere bestemmelser om prestasjonskravene til bombehunder er fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

TILLEGG 12-E

Nærmere bestemmelser om godkjenningprosedyrene for bombehunder er fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

TILLEGG 12-F

Nærmere bestemmelser om testområder og -forhold for godkjenning av bombehunder er fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

TILLEGG 12-G

Nærmere bestemmelser om kvalitetskontrollkravene til en bombehund er fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

TILLEGG 12-H

Nærmere bestemmelser om «bombehunder (EDD) i fritt søk – standarder for metoder» er fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

TILLEGG 12-I

Nærmere bestemmelser om «bombehunder (EDD) som utfører søk med REST-metoden («Remote Explosive Scent Tracing») – standarder for metoder» er fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

TILLEGG 12-J

Nærmere bestemmelser om ytelseskravene til metalldetektorutstyr er fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

TILLEGG 12-K

Nærmere bestemmelser om ytelseskravene til sikkerhetsskannere er fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

TILLEGG 12-L

Nærmere bestemmelser om ytelseskravene til utstyr til sporpåvisning av eksplosiver (ETD) er fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.

TILLEGG 12-M

Nærmere bestemmelser om ytelseskravene til ACS er fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2015) 8005.